



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
DOUTORADO EM HISTÓRIA**

LUANA TEIXEIRA

**COMÉRCIO INTERPROVINCIAL DE ESCRAVOS EM ALAGOAS NO SEGUNDO  
REINADO.**

Recife

2016



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA  
DOUTORADO EM HISTÓRIA**

LUANA TEIXEIRA

**COMÉRCIO INTERPROVINCIAL DE ESCRAVOS EM ALAGOAS NO SEGUNDO  
REINADO.**



Recife

2016

LUANA TEIXEIRA

**COMÉRCIO INTERPROVINCIAL DE ESCRAVOS EM ALAGOAS NO SEGUNDO  
REINADO.**

Tese de Doutorado apresentada ao  
Programa de Pós Graduação em História da  
Universidade Federal de Pernambuco, sob a  
orientação do Professor Dr. Marcus J. M.  
Carvalho.

RECIFE

2016

Catálogo na fonte  
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

T266c Teixeira, Luana.  
Comércio interprovincial de escravos em Alagoas no Segundo Reinado / Luana Teixeira. – 2016.  
307 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Marcus J. M. Carvalho.  
Tese (doutorado) - Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Pós-Graduação em História, Recife, 2016.  
Inclui fontes, referências e apêndice.

1. História social. 2. Alagoas - História. 3. Escravidão - Brasil. 4. Escravos - Tráfico - Alagoas. I. Carvalho, Marcus J. M. (Orientador). II. Título.

981.35 CDD (22.ed.) UFPE (BCFCH2016-43)



**Luana Teixeira**

## **“Comércio interprovincial de escravos em Alagoas no Segundo Reinado”**

Tese apresentada ao **Programa de Pós-Graduação em História** da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de **Doutor em História**.

Aprovada em: **01/06/2016**

### **BANCA EXAMINADORA**

Prof. Dr. Marcus Joaquim Maciel de Carvalho  
**Orientador (Universidade Federal de Pernambuco)**

Prof. Dr. José Bento Rosa da Silva  
**Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)**

Prof. Dr. Cristiano Luis Christillino  
**Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco)**

Prof. Dr. Eurípedes Antônio Funes  
**Membro Titular Externo (Universidade Federal do Ceará)**

Prof. Dr. Gian Carlo de Melo Silva  
**Membro Titular Externo (Universidade Federal de Alagoas)**

Dedico esse trabalho a  
Mário Aurélio Aguiar Teixeira, paiinho.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao professor orientador desta tese Marcus M. J. Carvalho, bem como a todo o corpo docente da Linha Norte-Nordeste Mundo Atlântico do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco. Aos professores José Bento Rosa da Silva e Eurípedes Antônio Funes, membros da banca de qualificação e defesa de tese e aos professores Cristiano Luis Christillino e Gian Carlo Melo, membros desta última. A Eurípedes Funes também agradeço pelas sugestões dos nomes das seções da tese, a maioria acatada. Aos professores Richard Marin e Beatriz Mamigonian. Aos colegas Eloy Barbosa de Abreu, Amaro Hélio Leite da Silva, Gilberto Geraldo Ferreira, Moisés Sebastião Silva e Aldemir Barros Junior. Ao apoio de Claudemiro Avelino de Souza e Francis Bullon. Aos amigos, que me receberam em suas casas nas viagens de pesquisa e estudos, Fabiana Carvalho de Oliveira, Paula Paolliello Cardoso, Raquel Carriconde, Renato Vicentini, Lucas Neves Prochnow, Júlia Coelho, Pavel Rodrigues, Agostinho e Marlene, Maxime Toutain, Melina Pedrosa, Jaqueline de Oliveira e Silva, Rafael Denes Arruda, Cláudio Luis Santos Sampaio e Luciana Rodrigues. À equipe antiga e nova do Arquivo Público de Alagoas e aos funcionários do Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas. À Capes por ter financiado esta tese através de Bolsa de Doutorado. Ao projeto Memórias da Escravidão/Capes-Cofecub por meio do qual foi possível aprofundar estes estudos com Bolsa de Doutorado Sanduíche realizada junto à Université de Toulouse, França. A Sandra Regina Albuquerque e Patrícia Capello da Secretaria do PPG-UFPE pela eficiência. A Thiago Leitão de Araújo, constante interlocutor. A Túlio Salgado de Melo pelo imprescindível apoio na digitalização de documentos e digitação de cadernos de arquivo. A minha família e amigos pela paciência.

## RESUMO

Esta é uma pesquisa em história social dedicada a investigar o comércio interprovincial de escravos na Província de Alagoas, Brasil, nas décadas de 1840, 1850, 1860 e 1870. A partir de documentação de diversas proveniências e de uma metodologia de análise quantitativa e qualitativa busca-se estimar o volume e as dinâmicas do comércio nos dois principais portos da província: Jaraguá (Maceió) e Penedo. Procura demonstrar as semelhanças e especificidades de cada uma dessas praças comerciais do negócio de escravos, identificando os circuitos comerciais que se estabeleciam dentro e fora da província. Trata de analisar o grupo responsável pela transferência de milhares de escravos de Alagoas para outras partes do Império (principalmente Rio de Janeiro) e qual seu papel na economia local. Procura compreender como funcionou o Imposto de Exportação de escravos e como ele proporcionou uma importante fonte de receita para a província. Analisa as características dos escravos que estavam sendo exportados e como estas variaram ao longo das décadas. Visa perceber a experiência de escravos envolvidos no comércio interprovincial e o impacto deste na vida desta população. Investiga a relação entre demanda por direitos e o comércio interprovincial no contexto da legislação vigente nas últimas décadas da escravidão. Por fim, à luz das fontes analisadas e da historiografia sobre o assunto, demonstra que o comércio interprovincial de escravo foi um evento sócio-econômico de relevância na história de Alagoas ao longo do Segundo Reinado.

Palavras-chave: Escravidão. Alagoas-Brasil. Comércio interprovincial de escravos.

## ABSTRACT

This is a social history research that focus at the interprovincial slave commerce (domestic slave trade) in Alagoas provincy, Brazil (1840, 1850, 1860 and 1870). It employs varoius sources and a quantitative and qualitative methodology for analysing in the sense to estimate the volume and the dynamics of the interprovincial slave commerce at its most important ports: Maceió and Penedo. It seeks to demonstrate the similarity and the differences in both trading venues, indentifying the commercial channels inside and outside the pronvice. It analysing the goup responsilble for transfer thousands of slaves from Alagoas to another parts of the Empire (primarily Rio de Janeiro) and its role in the local economy. It aims to understand what was the exportation rate of slave and how it became an important source of income to the public coffers. It analyse the exported slaves' characteristics and its variation thorought the decades. It seeks to understand the slaves' "experience" involved in the interprovincial slave trade and the impact on their lifes. It investigate the relation between the demand for rights and the slave commerce within the context of the last decades of slavery in Brazil. Finally, in the light of the sources and the historiography, this thesis argue that the interprovincial slave commerce was a social and economic important event the history of Alagoas at the Second Empire.

Keyword: Slavery. Alagoas-Brazil. Domestic slave trade.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

|                                                                                                                                 |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Ilustração 1 – Alagoas: exportação de escravos por agências fiscalizadoras, 1854-1858. ....                                     | 63  |
| Ilustração 2 - Localização de Penedo e Maceió em relação às principais cidades litorâneas. ....                                 | 119 |
| Ilustração 3 - Zonas de abrangência dos portos de Penedo e Maceió.....                                                          | 138 |
| Ilustração 4 - Origem de escravos embarcados em Penedo e que chegaram ao Rio de Janeiro a bordo do Patacho <i>Minerva</i> ..... | 182 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|                                                                                                                                             |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gráfico 1 - Escravos de Alagoas exportados para outras províncias por anos fiscais (1842-1881). .....                                       | 59  |
| Gráfico 2- Faixa etária dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, por década, 1842-1882 (%)..... | 81  |
| Gráfico 3 – Família de Thereza da Silva.....                                                                                                | 242 |

## LISTA DE QUADROS

|                                                                                                                                                   |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Quadro 1 - Escravos de Alagoas legalmente exportados para outras províncias por anos fiscais (1842-1881). .....                                   | 56  |
| Quadro 2 - População escrava em Alagoas. ....                                                                                                     | 57  |
| Quadro 3 - Relação escravos entrados e saídos em Alagoas (1872, 1874, 1875). ....                                                                 | 58  |
| Quadro 4 - Exportação de escravos por agências fiscalizadoras (1854-1858). ....                                                                   | 62  |
| Quadro 5 - Destino dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, por quinquênio, 1842-1882. ....           | 71  |
| Quadro 6 - Homens e mulheres na população escrava de Alagoas (1848, 1872, 1874). ....                                                             | 75  |
| Quadro 7 - Sexo dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, por quinquênios, 1842-1882 (%). ....         | 76  |
| Quadro 8 - Faixa etária dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1882 (%). ....                  | 80  |
| Quadro 9 - Faixa etária dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, por quinquênio, 1842-1882 (%). ....  | 82  |
| Quadro 10 - Identificação de cor de pele dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1882 (%). .... | 88  |
| Quadro 11 - Alfândega de Maceió, navegação de longo curso e cabotagem, 1872-1873. ....                                                            | 133 |
| Quadro 12 - Valores comerciais dos produtos negociados no Porto do Jaraguá, segundo a Alfândega de Alagoas, 1872-1873 (em réis). ....             | 136 |
| Quadro 13 - Preço do escravo homem e mulheres de 15 a 29 anos, em Alagoas e Rio Claro, São Paulo, 1854-1879 (em mil réis e anos nacionais) .....  | 140 |
| Quadro 14 - Escravos a entregar a bordo da Barca Imperatriz, 1855. ....                                                                           | 153 |
| Quadro 15 - Escravos a bordo do Patacho <i>Minerva</i> embarcados em Penedo, 1852. ....                                                           | 180 |
| Quadro 16 - Justificação para separação de famílias em passaportes emitidos pela Secretaria de Polícia de Maceió. ....                            | 254 |

## LISTA DE FIGURAS

|                                                                                                                           |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Figura 1 - Imagem: passaporte padrão do império .....                                                                     | 87  |
| Figura 2 - Anúncio de compra de escravos, 1861. ....                                                                      | 89  |
| Figura 3 - Conhecimento do imposto de exportação de escravos. ....                                                        | 111 |
| Figura 4 - Fotografia de 1869 do Penedo desde o Rio São Francisco. ....                                                   | 123 |
| Figura 5 - Trapiche de embarque no Porto do Jaraguá .....                                                                 | 144 |
| Figura 6 – Planta ilustrativa de Maceió de 1902, com representação da malha urbana (em cinza escuro) no ano de 1868. .... | 144 |
| Figura 7 - Uma venda de escravos no Rio de Janeiro, Édouard Riou, 1862.....                                               | 165 |
| Figura 8 - Imagem de mercado de escravos em Recife antes de 1827. ....                                                    | 169 |
| Figura 9 - Anúncio de compra de escravos no Jornal o Tempo em 1857.....                                                   | 211 |

Figura de contra-capa – Desenho de documento padrão de compra e venda de escravos circulante no Rio de Janeiro na década de 1850. Arquivo Nacional, exposições virtuais, Recibo de Venda do Escravo Benedicto, 04.10.1851. Disponível em: <http://www.exposicoesvirtuais.arquivonacional.gov.br>. Observação: documento semelhante está publicado em: CASTRO, Hebe M. Mattos. Laços de família e direitos no final da escravidão. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe. *História da Vida Privada no Brasil: Império, Corte e a modernidade nacional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 339-383.

## SUMÁRIO

|                                                                       |     |
|-----------------------------------------------------------------------|-----|
| INTRODUÇÃO .....                                                      | 14  |
| PARTE 1 NAVEGANDO MARES, CAMINHANDO SERTÕES.....                      | 26  |
| CAPÍTULO 1 Comércio interprovincial de escravos .....                 | 28  |
| 1.1 Do tráfico atlântico ao comércio interprovincial.....             | 29  |
| 1.2. Fluxo e refluxo no mercado interno de escravos.....              | 35  |
| 1.3. Caminhando os sertões, navegando rios e mares.....               | 40  |
| 1.4. Historiografia do comércio interprovincial .....                 | 46  |
| 1.5. Alagoas, um lugar de embarque de escravos .....                  | 54  |
| 1.6. Cidades mercadoras de escravos.....                              | 61  |
| CAPÍTULO 2 Escravos do comércio .....                                 | 68  |
| 2.1. Na rota Maceió - Corte .....                                     | 70  |
| 2.2. Equilíbrio entre homens e mulheres no comércio de escravos ..... | 75  |
| 2.3. Jovens cativos: um bom negócio.....                              | 79  |
| 2.4. Destinos certos, vidas incertas .....                            | 84  |
| PARTE 2 “TEMPO EM QUE VALEU DINHEIRO A CARNE HUMANA” .....            | 94  |
| CAPÍTULO 3 O imposto de exportação de escravos.....                   | 97  |
| 3.1. Na burla da meia sisa.....                                       | 98  |
| 3.2. Imposto, por que imposto? .....                                  | 102 |
| 3.3. Regulamentando .....                                             | 106 |
| 3.4. Sonhando tributos .....                                          | 110 |
| CAPÍTULO 4 Alagoas: um lugar de negócios. ....                        | 116 |
| 4.1. A inserção de Alagoas nos negócios de escravos.....              | 118 |
| 4.2. Tempos de modernidade no Baixo São Francisco.....                | 121 |
| 4.3. Maceió: de vila a capital.....                                   | 130 |
| 4.4. Zonas de abrangência dos portos de Maceió e Penedo.....          | 138 |
| CAPÍTULO 5 Organização do comércio interprovincial na capital .....   | 143 |
| 5.1. Escravos na pauta dos negócios.....                              | 145 |
| 5.2. Comércio de dentro e para fora .....                             | 148 |
| 5.3. Mercado local de escravos.....                                   | 156 |

|                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------|-----|
| 5.4. Três décadas nos negócios da escravidão.....             | 161 |
| CAPÍTULO 6 O negócio de cativos no porto fluvial.....         | 176 |
| 6.1. O Patacho Minerva.....                                   | 177 |
| 6.2. Comerciantes de escravos no Penedo.....                  | 184 |
| 6.3. “A alma do comércio do Baixo São Francisco” .....        | 190 |
| 6.4. Procurações e cartas de ordem .....                      | 195 |
| <br>PARTE 3 “TRAGÉDIA NO LAR” .....                           | 205 |
| CAPÍTULO 7 Caindo no comércio.....                            | 207 |
| 7.1. Venda de escravos urbanos .....                          | 210 |
| 7.2. Famílias escravas no fio da navalha .....                | 215 |
| 7.3. Insubmissos! Escravos vendidos.....                      | 221 |
| 7.4. Escravos criminosos no comércio .....                    | 227 |
| 7.5. Reagindo à venda indesejada .....                        | 231 |
| CAPÍTULO 8 Reivindicando direitos.....                        | 239 |
| 8.1. Salvos nas barbas do Imperador .....                     | 241 |
| 8.2. Buscando a liberdade nos meandros da Lei.....            | 246 |
| 8.3. Rupturas nos arranjos familiares .....                   | 251 |
| 8.4. As dores da separação .....                              | 258 |
| 8.5. “Uma espécie de comunhão de interesse e de classe” ..... | 263 |
| <br>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....                                 | 272 |
| <br>FONTES .....                                              | 276 |
| <br>REFERÊNCIAS .....                                         | 291 |
| <br>APÊNDICE METODOLÓGICO .....                               | 302 |

## INTRODUÇÃO

### O SEGUNDO REINADO E O COMÉRCIO DE ESCRAVOS

O tema central dessa pesquisa certamente não é novo na historiografia. O comércio interprovincial de escravos ao longo do Segundo Reinado foi, desde o século XIX, bastante debatido e passou a ser incontornável em praticamente todas as pesquisas históricas que se dedicaram ao tema da escravidão em suas décadas finais de existência no Brasil. Mais recentemente, alguns autores vêm dando ênfase ao tema, abordando-o sob diversos aspectos. No entanto, apesar de haver muitas pesquisas sobre o assunto, ainda não há consenso acerca do papel que o comércio interprovincial desempenhou no processo histórico brasileiro. Trata-se, portanto, de um debate em aberto.

De um modo geral, a relevância do tema para a historiografia coincide com o Segundo Reinado, marco temporal escolhido para tratar o tema. É fato que a emergência do comércio interprovincial, como um instrumento importante de reposição de mão de obra escrava, antecede à coroação de D. Pedro II e que o momento em que o volume das transações explode ocorreu uma década após ela. No outro extremo, o comércio interprovincial praticamente encerrou-se em 1881, ou seja, ele não se desdobrou na década em que viu simultaneamente a escravidão acabar e o Império ruir. Ainda assim, o comércio interprovincial de escravos é um fenômeno intrínseco ao Segundo Reinado; a opção de analisá-lo a partir desse momento da história do Brasil é a linha de investigação que permeará essa pesquisa.

Um marco fundamental para balizar o tema é, sem dúvida, o ano de 1850. Naquele momento, vencidas as revoltas regionais, iniciou-se uma nova fase política no Império, reconhecida como de relativa estabilidade viabilizada pela coesão política levada a cabo pelo regresso conservador. Naquele ano foram promulgadas três leis que, a bem dizer, legislavam sobre os assuntos mais fundamentais a um Estado moderno: trabalho, terra e comércio, ou seja, a Lei Euzébio de Queiroz, a Lei de Terras e o Código Comercial.<sup>1</sup> O Império começava a organizar a casa e era preciso re-estruturar os setores básicos da produção. A Lei de Terras resolveu um impasse criado desde a independência, quando o regime de sesmarias foi revogado e simplesmente não havia qualquer legislação vigente sobre terras. O Código Comercial sistematizou o funcionamento do comércio pautado pelo crescimento de um

---

<sup>1</sup> BASILE, Marcello. O Império brasileiro: panorama político. In: LINHARES, Maria Yedda (org.) *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2000, pp. 188-301. BRAZIL, Império do. Lei 556, de 26 de junho de 1850. Código Comercial.

mercado interno autônomo e com projeção de crescimento. Maior impacto imediato, no entanto, teve a Lei Eusébio de Queiroz, que reforçou os termos legais da Lei de 1831, proibindo a entrada de africanos escravizados no Brasil. O fim do tráfico dispôs grande quantidade de capitais de investimento no sistema financeiro, gerando uma "febre de negócios" evidenciada pela abertura de firmas e companhias comerciais em uma escala não percebida anteriormente.<sup>2</sup> Os investimentos em infra-estrutura também foram significativos, tanto como propulsores para aplicação de capitais de empresas, quanto como viabilizadores de melhores qualidades técnicas para o desenvolvimento destas. Por outro lado, a Lei de Terras definiu o direito sobre a propriedade agrária, viabilizando a manutenção e ampliação dos grandes latifúndios e dificultando o acesso à propriedade agrária pela mão de obra liberada através do projeto de emancipação gradual da população escrava.<sup>3</sup> Ou seja, não foi mera coincidência que, em 1850, fossem legislados simultaneamente assuntos tão nevrálgicos ao futuro econômico do Império. Tampouco é possível dissociar uma legislação da outra quando se observa o projeto político que vinha sendo tramado nos altos gabinetes da nação naqueles anos.

Nesse contexto, o comércio interprovincial de escravos foi um dos eventos mais singulares na conjuntura específica que viveu o Brasil no Segundo Reinado. O grande aumento do volume do comércio interno de cativos influiu e foi influenciado por esta nova configuração econômica brasileira, em um momento em que as bases do sistema capitalista se desenvolviam no Estado Nacional em formação. A experiência do comércio interno nos Estados Unidos demonstra que não havia qualquer divergência entre o desenvolvimento do capitalismo, enquanto modo de produção, e a escravidão, enquanto forma de organização das relações de trabalho. Ao contrário, adequando-se às modernas tecnologias do comércio, a escravidão poderia ser muito lucrativa para aqueles que se dedicassem ao setor. O comércio

---

<sup>2</sup> STEIN, Stanley Julian. *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1890*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990, p. 45.

<sup>3</sup> A aplicação e os efeitos da Lei de Terras têm sido bastante discutidos pela historiografia. De modo muito breve, pode-se afirmar que a relação entre a liberação da mão de obra escrava e a Lei de Terras é particularmente devedora da obra de José de Souza Martins. No entanto, por longo tempo imperou na historiografia a perspectiva de que a aplicação da Lei não teria sido efetivada em virtude do "veto dos Barões", versão consagrada por José Murilo de Carvalho. Esse posicionamento tem sido revisto, destacando-se as pesquisas de Márcia Motta, analisando os conflitos sobre a terra ensejados a partir da promulgação da Lei. No sentido aqui exposto, destacam-se as pesquisas de Cristiano Christillino, apontando para o papel da Lei de Terras no processo de centralização política do Governo Imperial. Ver: CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: elite política imperial. Teatro de Sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003; CHRISTILLINO, Cristiano Luís. Lei de Terras e a afirmação da grilagem no Rio Grande do Sul. *Saeculum – Revista de História*, João Pessoa, n. 26, 103-118, 2012; MARTINS, José de Souza. *O cativo da terra*. São Paulo: Contexto, 2010; MOTTA, Márcia Maria Menendes. *Nas Fronteiras do poder: conflito e direito a terra no Brasil do século XIX*. 2ed. Niterói: EdUFF, 2008.

interno de escravos ao mesmo tempo em que viabilizou a manutenção do *status quo* nos setores produtivos da economia monocultora de exportação, foi um dos propulsores das mudanças político-econômicas que pouco a pouco levariam o Estado Brasileiro a desenvolver uma economia capitalista. Em muitos aspectos, o comércio interno de escravo esteve muito mais relacionado às transformações da modernidade do que ao passado escravista.

O negócio mobilizou intermediários, compradores e vendedores em todo o Brasil, envolvendo relações de curta, média e longa distância. Pode-se dizer que o comércio interprovincial por cabotagem foi o setor de ponta do comércio interno de escravos. Parte deste comércio estabeleceu-se sobre as antigas redes de negociação do tráfico atlântico, mas também foram criadas rotas completamente novas, visto o re-ordenamento da oferta e da demanda. Invariavelmente, o ponto inicial das negociações de escravos trazidos da África eram os portos do litoral. Ali, muitos eram vendidos, outros remetidos para os interiores do Brasil. Já no comércio interno, o “produto” escravo estava distribuído por todo Império. A ampla disseminação da propriedade escrava até 1850, viabilizada pelos preços relativamente baixos, produziu uma situação em que, mesmo nos mais recônditos sertões brasileiros, quem possuísse capital suficiente para adquirir um escravo, o fazia. Até aquele momento não havia riqueza sem escravidão. Quando a conjuntura mudou, existia um país no qual escravos estavam espalhados por todos os lados e desempenhavam todas as atividades que pudessem existir. Buscá-los e encaminhá-los para áreas de grande utilização de mão de obra foi uma atividade que exigiu visão de negócios, capital inicial e uma boa dose de riscos.

Conquanto o comércio de escravos dentro dos limites municipais e provinciais tenha sido intenso, e, certamente, proporcionalmente muito superior ao comércio interprovincial, é o vigor deste que surpreende a despeito dos altos valores a que chegavam os escravos nele envolvidos. Robert Slenes calculou em mais de 220 mil escravos transferidos ao longo dos 31 anos de seu apogeu.<sup>4</sup> A movimentação de escravos entre as províncias do Império foi intensa e tornou-se fato corriqueiro ao longo do Segundo Reinado. Não apenas a população diretamente envolvida - comerciantes e escravos - acompanhava de perto o comércio interprovincial. Debates sobre o papel que o Estado teria diante do negócio - taxando ou proibindo - foram travados nas Assembléias Provinciais e na Câmara do Império. Nas folhas dos jornais o assunto era corriqueiro, fosse em artigos críticos, em anúncios de compra e venda ou em notícias sobre o movimento dos portos. Nas cidades portuárias, onde o

---

<sup>4</sup> SLENES, Robert W. A.. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888. Regional Economies, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market. In: JOHNSON, Walter. *The chattel principle: Internal slave trades in Americas*. New Haven: Yale University Press, p. 325-370, 2004.

movimento do comércio interprovincial era mais visível, foi cotidiana a entradas e/ou saídas de homens e mulheres transfigurados de mercadoria, situação que não passava despercebida pelos coevos.

Embora muito comentado desde então, ainda hoje prevalece na historiografia uma visão generalizante sobre o comércio interprovincial. É necessário ir além da observação fácil de que ele levou centenas de milhares de escravos das províncias do Nordeste e Sul para aquelas cafeicultoras do Sudeste. Alguns estudos regionais têm avançado no sentido de compreender rotas, mecanismos e consequências do comércio interprovincial, mas ainda há muitas lacunas a serem preenchidas. Olhar para o comércio interprovincial no Brasil do Segundo Reinado a partir de Alagoas dialogando sobre a importância do evento na história do Brasil é o propósito desta pesquisa.

Ao longo das três partes em que divido o texto buscarei demonstrar que Alagoas foi uma província exportadora de escravos e que este foi um fenômeno fundamental do ponto de vista econômico e social na história da província no Segundo Reinado. Estas são as três proposições que organizam e estruturam da tese. Na primeira parte, através de dados quantitativos, demonstro o volume desses negócios, estimando o número de cativos que foram exportados desde Alagoas, suas características gerais (sexo, idade, proveniência, cor), por onde eles eram embarcados e para onde iam. Na segunda parte, a análise está concentrada na organização do comércio interprovincial por cabotagem pelos portos do Penedo e de Maceió. A existência de um grupo de negociantes locais envolvidos no comércio de cabotagem foi fundamental para que o negócio de escravos funcionasse ao longo de mais de 40 anos. Nessa parte busco visibilizar a presença desses homens de negócio analisando em pormenores como foi possível estruturar a exportação de escravos desde Alagoas, bem como são pesquisados detalhes da organização do negócio. Tratando dos ganhos viabilizados pelo comércio de gente, debato ainda nesse momento a importância que ele teve para os cofres provinciais, através da arrecadação do imposto de exportação de escravos. A terceira e última parte trata da experiência dos escravos diante do comércio interprovincial, demonstrando o quanto a ameaça e a efetiva venda afetaram diretamente as relações sociais na província de Alagoas. Por outro lado, através da análise da experiência de escravos do comércio, procuro trazer elementos que corroboram para a perspectiva de que o comércio interprovincial influenciou para o processo de insubordinação escrava que se verificou na região Sudeste do país nas últimas décadas da escravidão, e deste modo, olhando para as relações sociais no Nordeste e a experiência anterior dos escravos que foram vendidos no Sudeste, dialogo com a perspectiva

de que a agência da população escrava contribuiu para o processo de abolição da escravidão no Brasil.

Esse é um trabalho de história social que muito deve à perspectiva de Eric Hobsbawm, segundo a qual “a história social nunca pode ser mais uma especialização, como a história econômica ou outras histórias hifenizadas, porque seu tema não pode ser isolado”<sup>5</sup>. Na prática, esse posicionamento pode ser percebido ao longo da pesquisa, ao propor uma abertura para se tratar de temas político, culturais, econômicos e demográficos. Evidente que é um desafio propor-se a tantas questões, mas trata-se de cotejar cada uma delas a partir da história social, ou seja, há limites para qualquer uma dessas abordagens. Cada tema ao qual me proponho trabalhar surge apenas como uma necessidade para se responder às questões que fazem parte do problema central: o que foi, como se estruturou e quais os impactos do comércio interprovincial de escravos em Alagoas.

Tratando de historiografia, cabe comentar brevemente duas influências teóricas centrais para este trabalho. A primeira é a obra de Edward Palmer Thompson, que nessa pesquisa se traduz principalmente através do conceito de experiência.<sup>6</sup> A perspectiva de que a experiência dos indivíduos e grupos é produzida a partir da vida material e que essas contribuem para o processo histórico é a base teórica que sustenta a hipótese sobre a mudança nas relações sociais produzidas pelo comércio interprovincial. A história do comércio interprovincial não tem heróis, mas a experiência de milhares de escravos que foram inseridos no comércio pressionou as relações sociais e teve como efeito colocar mais água no caldeirão transbordante da sociedade escravista brasileira no Segundo Reinado.

Igualmente centrais na construção nessa tese são os conceitos de infrapolíticas dos grupos subalternos e de discursos ocultos, ambos defendidos por James Scott.<sup>7</sup> Trata-se basicamente de, apesar das inúmeras dificuldades impostas pela falta de fontes, perceber que as ações dos grupos subalternos foram informadas por noções políticas próprias, produzidas pelas situações históricas de antagonismo com as elites e silenciadas prudentemente pela opressão sócio-política. Apesar de não enunciadas, essas noções ganham coerência e materializam-se em um discurso oculto, que em momentos específicos, podem ganhar terreno de expressão e tornarem-se discursos públicos. Como trabalharei mais detidamente na última parte da tese, o comércio interprovincial foi um momento propício para que discursos ocultos viessem à tona, viabilizando uma brecha privilegiada para visualizar aspectos das

---

<sup>5</sup> HOBBSBAWN, Eric. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 87.

<sup>6</sup> THOMPSON, Edward. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*. São Paulo: Sahar Editores, 1981.

<sup>7</sup> SCOTT, James. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. Lisboa: Livraria Letra Livre, 2013.

infrapolíticas dos grupos subalternos e de suas experiências. Expostos de antemão estes autores e conceitos, as outras influências teóricas e historiográficas que embasam esta tese serão discutidas ao longo dos capítulos.<sup>8</sup>

Antes de iniciar, ainda é preciso explicar a opção de nomear “comércio” interprovincial de escravos. A historiografia brasileira há muitas décadas vem chamando o comércio de escravos entre as províncias do Império de “tráfico interprovincial”. Todavia, ao longo do desenvolvimento dessa tese passei a questionar o uso do termo, concluindo que “tráfico” não é o termo mais adequado para se tratar do fenômeno de compra e venda de escravos dentro do território nacional no Segundo Reinado.

A obra que inicialmente me fez atentar para essa questão foi a do alagoano Tavares Bastos. Ainda sob a alcunha “o Solitário”, ele escreveu no *Correio Mercantil* em 1861: “o tráfico é hoje apenas uma lembrança do passado”.<sup>9</sup> Em longa dissertação sobre a história do fim do tráfico atlântico, o político fazia a avaliação de uma situação ainda recente, tendo em vista que em 1856 um desembarque de africanos foi registrado em Serinhaém. Contudo, como notou alguns parágrafos adiante, o “filantropo”, não estava satisfeito, visto que de 1850 para cá “o comércio interno de escravos, a sua exportação do Norte para o Sul é um fato que se tem agravado”.<sup>10</sup> Afirmava que se momentaneamente as províncias do “Norte” perdiam, ganhariam mais tarde por possuírem menos escravos, atraindo assim mais imigrantes. Em todo caso, segundo ele, “é inegável que nada existe mais bárbaro do que esse comércio em que se calca aos pés o respeito devido aos laços de família e às exigências do pudor”.<sup>11</sup> A forma muito explícita com que Tavares Bastos opunha tráfico atlântico e comércio interno, levou-me a questionar o uso do primeiro termo para tratar do segundo fenômeno.

Para tanto, passei a mapear nas fontes o modo como os coevos tratavam a compra e venda de escravos entre as províncias do Império. Ao passo que “comércio”, “negócio” e “exportação” eram formas comuns de se referir ao evento, pude identificar apenas três ocorrências de “tráfico interprovincial” em todo conjunto documental pesquisado. Analisá-las, uma a uma, ajuda a desenvolver o problema. A primeira ocorreu no manifesto intitulado “Aos

---

<sup>8</sup> Como foi colocado na ocasião da defesa pública dessa tese, cabe ressaltar a influência da obra de Giovanni Levi, “A herança imaterial”, e o conjunto de artigos que compõe o livro “Jogo de Escalas”, organizado por Jacques Revel, no desenvolvimento dessa pesquisa.

<sup>9</sup> BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Cartas do Solitário*. 4ª Edição feita sobre a 2ª Edição de 1863. São Paulo: Editora Nacional, Brasília: INL, 1975, p. 98. Grifos meus. . Observação: as citações de fontes tiveram a ortografia atualizada, mantendo-se a pontuação original. No caso de palavras abreviadas, foi utilizado o sublinhado sob as letras ocultas.

<sup>10</sup> Ibid., 1975, p. 100. Grifos meus.

<sup>11</sup> Idem. Grifos meus.

lavradores do Brasil”, publicado em meados dos anos 1870 nas páginas de vários jornais do Império.<sup>12</sup> Narrando os insucessos da lavoura, comenta o autor: "Entretanto o sul do Império ia recebendo, com ânsia desesperada de quem se debate por escapar do naufrágio, os escravos, que um *vergonhoso tráfico* importava das províncias".<sup>13</sup> A segunda referência vem do Philantropho, periódico abolicionista da Corte. Em edição de abril de 1852 brada: “Não é a primeira vez que fazemos notar que “escravos a entregar” nos vêm diariamente do Norte, constituindo um “*tráfico interno*” por cabotagem *tão escandaloso como* o outro da África”.<sup>14</sup>

A terceira ocorrência está nos debates em torno do projeto de lei para restrição ao “comércio e transporte de escravos” proposto por Maurício Wanderley em 1854.<sup>15</sup> Analisando cuidadosamente as cerca de 20 páginas que compõe o debate pode-se identificar que o termo utilizado pelos deputados para tratar do tema - inclusive constando no título - é “comércio”. Apenas seu autor e Araújo Lima, defensor das medidas propostas, utilizaram o termo “tráfico”. Abaixo as ocorrências:

Há nada mais aflitivo do que este *tráfico* que se faz de escravos a todos os instantes *como de bestas*? Não é isto altamente imoral?<sup>16</sup>

Note-se que esse resultado não é devido exclusivamente às necessidades econômicas, é também devido a uma forte associação e à combinação de *novos traficantes quase iguais aos que negociavam para África* [...]

Senhores, vós não sabeis como se faz o *comércio* ou o *tráfico* de escravos do norte... [segue elencando aspectos negativos]

Essa *nova indústria, essa nova especulação, essa nova traficância de carne humana* que anda explorando todas as vilas, todo o centro da província para comprar escravos e transportá-los *para os novos valongos* da corte [...].

Todas as consequências desse *tráfico* tão bárbaro, tão inumano, e direi ainda mais bárbaro mais inumano do que era o *tráfico* da costa da África.<sup>17</sup>

Todos os deputados que criticaram o projeto - e mesmo os que o defenderam - trataram em mais de vinte ocorrências de “comércio”. Deste modo, parece-me evidente que em todas as circunstâncias em que o “comércio” interno foi denominado “tráfico” - seja no Philantropo, no “aos lavradores do Brasil” e nos debates sobre o Projeto de Lei - tratou-se de,

<sup>12</sup> O texto foi publicado 1876 pela Typographia de G. Leuzinger & Filhos no Rio de Janeiro e teve divulgação nacional. Há um volume no acervo da Biblioteca Nacional constando a autoria de J. W. Lay.

<sup>13</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno VI, n. 43, sexta-feira, 10.11.1876, p. 2. Grifos meus.

<sup>14</sup> HEMEROTECA DIGITAL. O Philantropo. Rio de Janeiro, ano 4, n. 133, Sexta-feira, 16.04.1852, p. 4. Aspas no original, itálicos meus.

<sup>15</sup> Não pude encontrar o projeto, mas os debates em torno dele foram registrados nos Anais da Câmara os Deputados em: 22, 25 e 30 de agosto e 1º de novembro de 1854. Ver: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/doimperio>. Acesso em: 05.05. 2015.

<sup>16</sup> Anais da Câmara os Deputados, Seção de 25.08.1854. Fala de Araújo Lima, p. 275. Grifos meus

<sup>17</sup> Anais da Câmara os Deputados, Seção de 01.09.1854. Fala de José Maurício Wanderley, p. 348, 349 e 350. Grifos meus, exceto ‘valongos’, grifos no original.

através de um recurso discursivo, tratá-lo de forma pejorativa, associando-o ao tráfico atlântico. Esta afirmação é reforçada pela verificação de que, via de regra, o termo vinha acompanhado de adjetivações negativas: “*vergonhoso tráfico*”, “*o tráfico tão escandaloso como*”, “*a nova traficância*”, “*tão bárbaro*”, “*como de bestas*”. Ou seja, em absolutamente todos os casos identificados, o uso do termo tráfico para tratar do comércio interno intencionava criticá-lo. Essa constatação é tanto mais significativa por tratarem-se de apenas três documentos, no conjunto de fontes dessa pesquisa. Ou seja, a regra geral no século XIX foi nomear a transferência de cativos entre províncias por “comércio” de escravos, eventualmente “negócio”, ou mesmo “imigração”. Referindo-se às transações entre as províncias, foi, igualmente, muito comum o uso do termo “exportação” de escravos. “Tráfico” foi usado quase que exclusivamente como uma forma de associar ao comércio um juízo de valor, equivalendo ao tráfico atlântico. Essa situação torna-se evidente ao analisar que o Código Comercial de 1850 simplesmente exclui o termo de seu léxico.<sup>18</sup>

Deve-se notar, no entanto, que a associação do termo tráfico aos tempos do contrabando de escravos africanos não foi apenas casual. Ela teria contribuído para dar o sentido que a palavra possui hoje em dia. Inicialmente, o termo “tráfico” designava transações de longa distância, aquelas que levavam algo de um lugar para outro.<sup>19</sup> O Dicionário de Língua Brasileira, de Luiz Pinto, publicado em 1832, demonstra que naquele momento, quando o contrabando de africanos já era uma realidade, mantinha-se esse entendimento, destacando que, embora “traficar” fosse sinônimo de “negociar” e “comerciar”: “Ordinariamente se diz do que comercia com pouca lisura, com ardis”.<sup>20</sup> No uso comum, tráfico passava a estar imbuído da ideia de ilegalidade. Percebe-se que foi a partir da história da proibição do comércio transatlântico e de sua burla que o termo tráfico aos poucos foi tomando o sentido estrito de comércio ilegal, que hoje é tão corriqueiro. Portanto, pode-se inferir que esses textos nos quais se associa o termo “tráfico” para tratar do lícito comércio interprovincial, fazem parte da história da consolidação do sentido pejorativo do termo.

Elenquei acima as únicas três fontes em que pude identificar o uso do termo “tráfico” para o comércio interno. Não me alongarei nas outras tantas em que os termos “comércio”,

---

<sup>18</sup> A única exceção está no Art. 59, em que se proíbe aos corretores “toda a espécie de negociação e tráfico direto ou indireto”. Pelo contexto do documento, aparentemente, tratou-se de um equívoco do redator. BRAZIL, Império do. Lei 556, de 25.06.1850.

<sup>19</sup> Uma análise diacrônica sobre a transição do significado do termo “tráfico” pode ser encontrada em: NETO, José Maia Bezerra. Uma história do tráfico em verbetes: etimologia e história conceitual do tráfico a partir dos dicionários. *Revista de Estudos Amazônicos*, vol. IV, n. 1, 2009, p. 99-15.

<sup>20</sup> PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da lingua brasileira*. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832. Grifos no original.

“exportação” e “negócio” foram usados, pois elas virão logo a seguir, citadas em diversos momentos dessa tese.<sup>21</sup> Defendo, portanto, que “tráfico interprovincial de escravos” não é o termo mais adequado para tratar dessas negociações no Segundo Reinado. É possível que no dia a dia, no cotidiano, no interior das comunidades escravas, entre aqueles que eram prejudicados por este comércio, ou fossem críticos a ele, “tráfico interprovincial” fosse um termo corriqueiro. Não obstante, considerando que a palavra “tráfico” foi re-semantizada ao longo do século XIX para imbuir nela o sentido do contrabando de escravos africanos, creio que o termo “comércio” é o mais adequado para se escrever a história das transações legais de compra e venda de cativos entre as províncias do Império. Novamente, o artigo de Tavares Bastos publicado naquele novembro de 1861 demonstra ser uma boa fonte para defender esse uso. Após tratar da história do tráfico de africanos (sempre nomeado “tráfico”, inclusive quando se referia ao período anterior à ilegalidade), o autor comenta sobre o comércio interno, utilizando exatamente este termo: *comércio interno*. O deputado podia julgá-lo “bárbaro e infame”, mas era comércio. Ele não o chamaria de tráfico, pois seu sentido estava associado diretamente ao negócio atlântico de escravos e à ilegalidade na qual ele esteve por mais de 20 anos. Tendo em vista essas considerações, nessa pesquisa, salvo em citações bibliográficas e nas referências documentais acima tratadas, utilizarei os termos *comércio*, *negócio* ou *exportação*. Mesmo porque, ao contrário do que o Philantropho quis propagandear, o comércio interprovincial foi muito cruel, mas completamente diferente do tráfico atlântico.

Finalizo essa breve introdução fazendo um histórico desta pesquisa de doutorado, pois julgo ser este o melhor caminho para comentar sobre as fontes utilizadas. Esta investigação foi iniciada em agosto de 2011 com a preparação do projeto submetido ao Edital de Seleção do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pernambuco, 2012. A ideia inicial tratava da região do Baixo São Francisco a partir de indagações relacionadas à história agrária, seguindo na linha da dissertação de mestrado defendida em 2008 acerca de um distrito da Província de São Pedro (Rio Grande do Sul) entre 1850 e 1871.<sup>22</sup> O objetivo era perceber os impactos da Lei de Terras (1850) sobre a estrutura agrária e as relações de trabalho no campo. De modo mais amplo, tratava-se de uma pesquisa de história social sobre

---

<sup>21</sup> Embora negociante e comerciante não sejam sinônimos, assim os utilizo nesta pesquisa, visto que no caso do comércio de escravos a distinção não é significativa.

<sup>22</sup> TEIXEIRA, Luana. *Muito mais que senhores e escravos: relações de trabalho, conflito e mobilidade social em um distrito agropecuário do Sul do Império do Brasil* (São Francisco de Paula de Cima da Serra, RS, 1850-1871). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

as transformações e conflitos nas relações de trabalho durante o período de formação do Estado Nacional brasileiro. Assim, o projeto encaminhado e aprovado no Edital em 2012 intitulava-se “Violência e dependência no cotidiano de trabalho agropecuário do Baixo Rio São Francisco (comarcas de Vila Nova/Propriá e Penedo, Províncias de Sergipe e Alagoas, 1841-1871).

No entanto, após a aprovação do projeto, a expectativa em relação ao acesso a algumas fontes foi frustrada. A pesquisa no acervo da Casa do Penedo não foi viabilizada e o Acervo do Fórum do Penedo apenas foi transferido para um local adequado de pesquisa em 2015. Enquanto esforçava-me para ter acesso aos arquivos do Penedo, o Arquivo Público de Alagoas (doravante APA), fechado desde 2009, reabriu e foram iniciadas as investigações em seu acervo, ainda sem catalogação. Para viabilizar alguma série lógica de pesquisa naquelas fontes, solicitei aos funcionários - que dispunham de uma pré-catalogação não divulgada - que me disponibilizassem qualquer caixa indicada como Secretaria ou Chefe de Polícia entre as décadas de 1840 a 1870. Através desse sistema acessei 59 caixas relativas à correspondência e ofícios do Chefe de Polícia de Alagoas, o que, de forma alguma abrange toda a documentação da Secretaria de Polícia no período. Inicialmente eu estava preocupada apenas com a documentação do Baixo São Francisco, mas na maioria dessas caixas os ofícios de diversas autoridades não estão organizados, o que necessariamente levou-me a ler documentos diversos enquanto buscava selecionar o que dizia respeito à região. Assim, enquanto não conseguia acessar às fontes que permitiriam seguir com o projeto original, as pesquisas no APA foram descortinando uma série de informações sobre o comércio interprovincial de escravos e, aos poucos, passei a redirecionar a pesquisa para este tema.

Paralelamente a intensificação das pesquisas no APA foram realizadas investigações no Arquivo Nacional, no Instituto Histórico e Geográfico Alagoano, no Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, no Memorial da Justiça de Pernambuco, na Fundação Joaquim Nabuco, no Cartório de 1º Ofício de Maceió e no Cartório de 1º Ofício de Penedo. E também foi negado acesso ao Arquivo Geral do Tribunal de Justiça de Alagoas. Desse modo, tive muita dificuldade de ter acesso à principal tipologia de fonte prevista em projeto (processos-crimes) e de pesquisar nos principais acervos relativos ao Penedo. Em contraponto, pude verificar uma grande incidência de documentos relativos ao comércio interprovincial de escravos em vários arquivos e encontrei no APA um ambiente adequado para realizar pesquisas sistemáticas. Assim, aos poucos, o projeto inicial foi-se alterando, embora o foco nas relações sociais e na formação do Estado brasileiro no Segundo

Reinado continuasse sendo o norteador da pesquisa. A qualificação defendida em maio de 2014 incorporou essas alterações e intitulou-se: “O Baixo São Francisco, a cidade do Penedo em Alagoas e o comércio interprovincial de escravos, 1850-1881”. Nesse momento a pesquisa estava ainda restrita ao comércio de escravos a partir do Porto do Penedo, que junto à Maceió, impulsionou o comércio de cabotagem de Alagoas no Segundo Reinado.

Após a escrita da qualificação, no entanto, duas fontes fundamentais foram encontradas. A primeira foi o processo comercial relativo ao escravo Martinho vendido pelo negociante de Maceió Joaquim da Cunha Meirelles para o Rio de Janeiro e que foi devolvido sob alegação de que era esquizofrênico. A segunda foi a série dos Livros de Passaportes da Secretaria de Polícia de Maceió entre 1842 e 1891. Arquivados no APA com a numeração superior a cinco mil, apenas puderam ser identificados ao fim do processo de catalogação, em meados de 2014.<sup>23</sup> Diante dessas duas fontes, a inclinação para ampliar o estudo abrangendo o Porto do Jaraguá, em Maceió, e, portanto, tratar do comércio nos dois principais portos exportadores de Alagoas tornou-se incontornável. Nessa mesma época, foi possível acessar alguns documentos do Fórum de Penedo. Em vias de embarcar para o Doutorado Sanduíche em Toulouse, França, por via do Projeto Memórias da Escravidão, passei três semanas digitalizando toda esta documentação, que supera duas mil páginas, para analisá-la ao longo da estadia fora do país.<sup>24</sup>

Todas essas mudanças de tema e espaço demandaram muito trabalho, mas, efetivamente, não percebo outra possibilidade diante das condições de acesso aos documentos. Não posso deixar de comentar que outra dificuldade encontrada foi a existência de documentos conhecidos relacionados ao assunto e que se mantiveram inacessíveis por se encontrarem nas mãos de particulares, uma triste realidade da pesquisa histórica em Alagoas. Apesar dos caminhos tortuosos, alegro-me que hoje o acervo do APA esteja todo catalogado (embora haja falhas na catalogação) e que o Acervo do Fórum de Penedo já encontrou um lugar institucional para repousar (embora ainda longe do que seria adequado). Enfim, de algum modo essa pesquisa foi em parte guiada pela possibilidade de acesso aos acervos, e por isso não me furto de registrar esse percurso na esperança que os anos vindouros tragam melhor sorte para quem desejar pesquisar história em Alagoas.

---

<sup>23</sup> Agradeço a Carlos Abílio Valente Antunes que em uma conversa no Fórum do Penedo no início de 2014 me comentou sobre a existência desses livros, o que foi fundamental para que eu pudesse os localizar no acervo do APA.

<sup>24</sup> Projeto Memórias da Escravidão. Capes/Cofecub. Coordenação: Eurípedes Antônio Funes/Universidade Federal do Ceará, Richard Marin/Université Toulouse 2.

Diante da imprevisibilidade do acesso aos acervos, foi necessária certa rigidez metodológica para não se perder no meio do caminho. A metodologia básica desta pesquisa foi a leitura cuidadosa de fontes de diversas proveniências, seguida do fichamento, inserção em banco de dados, cruzamento de fontes e análise. Foram usados os *softwares* Filemaker® para o banco de dados da análise qualitativa e a planilha eletrônica Excel® para sistematizar os dados das análises quantitativas.<sup>25</sup> As ilustrações foram concebidas através do software livre Inkscape®. Foram produzidas cerca de 700 fichamentos de fontes de 15 instituições diferentes, considerando-se aqui as valiosas pesquisas em acervos digitais, como a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, o Center for Research Library, a Memória Estatística do Brasil e a George A Smather Libraries. O banco nominal de escravos montou a sete mil entradas. Foram produzidas cerca de cinco mil imagens digitais de documentos, sendo que aquelas obtidas nos acervos do Cartório do 1º Ofício de Maceió, Cartório do 1º Ofício do Penedo e Acervo do Fórum de Penedo foram entregues como contrapartida em suporte CD para as instituições.

Enfim, cabe ressaltar que essa tese não esgota de forma nenhuma o tema do comércio interprovincial de escravos em Alagoas. Há ainda muitas fontes sobre o assunto que não foram analisadas, seja pela restrição ao acesso, pelas contingências da pesquisa ou pela viabilidade de prazos. Antes que uma palavra final sobre o tema, pretendo que esta tese seja um estímulo a que outros pesquisadores adentrem nos assunto e que possa ser criado um diálogo profícuo sobre a escravidão e o comércio em Alagoas ao longo do Segundo Reinado. Por outro lado, espero que o estudo de caso focado no comércio interprovincial de escravos em Alagoas possa contribuir para a historiografia sobre o assunto no Império e para os debates sobre o processo de abolição da escravidão no Brasil sob a ótica da história social.

---

<sup>25</sup> Agradeço ao professor George Cabral por apresentar as possibilidades de utilização de banco de dados para a pesquisa histórica.

## PARTE 1

### NAVEGANDO MARES, CAMINHANDO SERTÕES

*“De manhã cedo  
Num lugar todo enfeitado  
Nóis ficava amontoado  
Pra esperá os comradô”*

*Leilão, Hekel Tavares e Joraci Soares, Leilão, 1933*

A cena narrada por um escravo à espera do leilão ficou famosa na voz de intérpretes como Nelson Ferraz e Inezita Barroso. A letra traz o relato de um escravo em uma casa de leilão que vê sua amada ser vendida para alguns dias depois ser ele mesmo negociado. Com a abolição da escravidão, o escravo sai em busca da companheira, mas morre sem encontrá-la. A escrava foi mandada para longe e rastrear pessoas no Brasil do século XIX não era uma tarefa fácil. Não pude levantar maiores informações sobre a origem da letra, mas considerando que Hekel Tavares nasceu em Satuba, próximo à Maceió, em 1896, é possível que tenha conhecido alguém que efetivamente tenha passado pela experiência.

Os leilões foram - até 1869, quando proibidos - uma forma corriqueira de negociar escravos. O escravo da letra, no entanto, não é um africano recém-chegado. Trata-se de um cativo envolvido no comércio interno de escravos. Desde o início da escravidão moderna o comércio interno de escravos foi comum, ainda que secundário em relação às constantes chegadas de africanos escravizados. Após 1831, com a proibição do comércio internacional, no entanto, as negociações internas se desenvolveram e o fim do contrabando de africanos, logo após 1850, tornaram-nas a única forma de comércio de escravos no Brasil.

Cativos podiam ser negociados na localidade ou entre municípios vizinhos, mas a conjuntura sócio-econômica brasileira provocou um fenômeno que, em intensidade e volume, apenas teve par nos Estados Unidos: o comércio interprovincial de escravos.<sup>26</sup> A transferência de escravos de todas as províncias brasileiras principalmente para a região Sudeste - que viveu um momento de grande desenvolvimento da monocultura de exportação do café ao longo do Brasil Império - é um dado fundamental da história brasileira, notadamente do Segundo Reinado. O fenômeno não passou despercebido aos coevos e tornou-se assunto para

---

<sup>26</sup> Segundo as pesquisas realizadas naquele país, o comércio interprovincial de escravos - *domestic slave trade* - deslocaram cerca de um milhão de cativos ao longo de mais de 50 anos, números que superam as estimativas brasileiras de pouco mais de 200 mil escravos transferidos em cerca de 30 anos. Ver: JOHNSON, Walter. *The chattel priciple: Internal slave trades in Americas*. New Haven: Yale University Press, 2004.

os debates políticos que levariam à criação da legislação restritiva à escravidão, culminados com a Lei Áurea.<sup>27</sup>

A primeira parte desse trabalho faz uma abordagem abrangente do assunto, com o objetivo de cercar a questão do comércio interprovincial de escravos na história do Brasil Império e trazer os primeiros dados sobre a vigência do comércio desde Alagoas. Nesse primeiro momento também será feita uma análise quantitativa com o fim de estimar o volume de exportações de escravos desde Alagoas, bem como traçar um perfil do escravo inserido no comércio interprovincial.

Como tudo na escravidão, um relato em primeira pessoa sobre a experiência do comércio, como aquele imaginado nos versos de Hekel e Joraci, é raro. Para se chegar a essa experiência, portanto um jogo de escalas é necessário.<sup>28</sup> Um primeiro passo é compreender em nível nacional e local o que foi o comércio de escravos e qual a dimensão e o volume que ele tomou ao longo das mais de quatro décadas em que movimentou os negócios da escravidão em Alagoas.

---

<sup>27</sup> Lei 581 de 04.09.1850 (Euzébio de Queiroz), Decreto 1.695 de 15.09.1869 (proibição de leilões e separação de famílias), Lei 2.040 de 28.09.1871 (Ventre Livre), Decreto 5.135 de 13.11.1872 (Regulamento para executar a Lei 2.040), Lei 3.270 de 28.09.1885 (Sexagenários), Lei 3.353 de 13.05.1888 (Lei Áurea)

<sup>28</sup> Sobre o assunto, ver: REVEL, Jaques (org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

## CAPÍTULO 1

### Comércio interprovincial de escravos em Alagoas

Mal haviam cessado o tráfico atlântico de escravos, e o *Philantropo*, jornal abolicionista da corte, operado com financiamento inglês, bradava:

“Não é a primeira vez que fazemos notar que “escravos a entregar” nos vem diariamente do Norte, constituindo um “tráfico interno” por cabotagem tão escandaloso como o outro da África”.<sup>29</sup>

Devia ser desapontador: ver dezenas de escravos chegando legalmente ao Porto do Rio de Janeiro justamente no momento em que a conjuntura parecia indicar que os desembarques ilegais se aproximavam de seu fim, após mais de 20 anos de embate político, econômico e social sobre o tráfico ilegal de escravos africanos. Não havia lei que interferisse sobre o comércio de escravos entre as províncias do Império, e por isso, ele operava de forma completamente legal. Aos consternados editores do *Philantropo* restava um jogo de retórica e bradar contra o tráfico que, efetivamente, era mais uma pauta do comércio nacional.

Mas nada que se referisse a comércio e a escravos era simples no Brasil de meados do século XIX. Um olhar mais atento indica que pelos circuitos do comércio interprovincial de escravos transitavam africanos trazidos para o país após 1831, ou seja, ilegalmente escravizados. A ascensão do comércio interprovincial de escravos tem sua história diretamente ligada à repressão ao comércio transatlântico. Nos anos da vigência do tráfico ilegal, africanos desembarcados nos pequenos portos espalhados pelo país chegavam às principais áreas econômicas do Império. Após o tráfico finalmente sucumbir à repressão, o comércio interprovincial teve um papel central na reorganização da economia escravista, permitindo a minimização do impacto econômico consequente do fim do fornecimento de mão de obra em suas áreas mais dinâmicas. Ao longo das décadas de 1850, 1860, e 1870, cerca de 220 mil escravos foram transferidos para o Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, a maioria oriunda das províncias do Nordeste.<sup>30</sup> Essa afluência foi viabilizada pela organização de circuitos comerciais sofisticados, que penetravam os sertões mais recônditos e transferiam escravos para os principais mercados do sudeste.

---

<sup>29</sup> O *Philantropo*. Rio de Janeiro, ano 4, n. 133, sexta-feira, 16.04.1852. Sobre o financiamento inglês ver: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos Livres e os dois impérios: Tráfico, Direito e Trabalho no Brasil Oitocentista*. No prelo, p. 294.

<sup>30</sup> SLENES, *op. cit.*, 2004, p. 331.

Como consequência, milhares de pessoas tiveram suas vidas completamente desorganizadas face à migração forçada. O impacto social do comércio interprovincial de escravos ainda está para ser medido. Até 1881, a transferência de escravos do Nordeste para o Sudeste levou a hiperconcentração de escravos em determinadas regiões, enquanto em outras acentuou a diminuição da sua participação na população – bem como reduziu o número de pessoas que faziam parte da seleta categoria de senhores de escravos. Após a Lei do Ventre Livre, quando se vislumbrou a certeza de um futuro sem escravidão, o aumento do volume do comércio interprovincial inchou as fazendas do sudeste e os espíritos dos escravos. O “escravo mau vindo do norte” era identificado como potencialmente perigoso, acometendo os piores pesadelos da classe senhorial.<sup>31</sup> Por outro lado, nas províncias vendedoras, o comércio interprovincial tornou-se moeda de troca nas complexas relações de domínio, ao mesmo tempo que a sangria de escravos por ele provocada reduzia dia a dia essas relações.

Quando a Princesa Isabel assinou a manumissão geral em 13 de maio de 1888, o comércio interprovincial já havia sido praticamente encerrado, consequência dos impostos nas províncias compradoras na virada dos anos 1880/81 e de sua proibição de fato pela Lei Saraiva Cotegipe, em 1885. O canetaço foi o gesto final da abolição, símbolo de um processo histórico conflituoso que por décadas desenrolou-se na sociedade brasileira. Mesmo não existindo mais nos últimos anos da vigência da escravidão, o comércio interprovincial foi um dos fatores que pesou sobre os rumos das relações escravistas no Segundo Reinado e, deste modo, influenciou para as dinâmicas que levaram à abolição da escravidão no Brasil.

### **1.1 Do tráfico atlântico ao comércio interprovincial**

Tráfico atlântico e comércio interno foram dois fenômenos correlacionados desde o início das atividades escravistas na terra de Santa Cruz. Os africanos desembarcados às centenas nos principais portos atlânticos precisavam ser redirecionados aos interiores, sendo vendidos e comprados mais de uma vez até o destino final. Kátia Mattoso credita ao início da exploração das Minas nas Gerais, na segunda metade do século XVII, o momento em que um comércio interno efetivamente se organizou no Brasil.<sup>32</sup> Enquanto o tráfico internacional operou sem entraves, o comércio interno realizava um papel de redistribuição da mão de obra no interior do vasto território. Esses negócios - suficientemente organizados para viabilizar o

---

<sup>31</sup> AZEVEDO, Celia Maria Marinho. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites, século XIX*. Rio de Janeiro: Annablume, 1987.

<sup>32</sup> MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p. 57.

acesso a cativos nos sertões mais remotos - foram praticados principalmente por “traficantes eventuais” e determinado em grande parte pelas flutuações do comércio atlântico. Os circuitos do comércio interno na época da legalidade do tráfico correspondiam, na maioria dos casos, a ligar os principais portos de desembarques, como Rio de Janeiro, Salvador, Recife e Maranhão aos portos menores e interiores.<sup>33</sup>

O que muitas vezes acaba ofuscado devido ao grande aumento do fluxo do comércio interprovincial de escravos a partir de 1850 é que, se a emergência do comércio interprovincial esteve diretamente ligada à interrupção do tráfico atlântico, então o início da elevação das transações entre as províncias remetia a 1831. Desde o início do século XIX, a partir da sucessão de leis repressivas ao tráfico e, especialmente, da década de 1830, com a proibição do comércio internacional de escravos e a deliberação sobre a liberdade dos africanos trazidos ilegalmente ao Brasil, o contexto econômico e político favoreceu o desenvolvimento do comércio interprovincial.<sup>34</sup> No entanto, a legislação anti-tráfico não foi capaz de cessar a entrada de africanos. Nas décadas de 1830, e principalmente de 1840, a demanda por escravos continuou sendo satisfeita, em grande parte, através da introdução de cativos do além mar.

Em um primeiro momento, nos anos imediatamente após 1831, houve efetivamente a queda brusca nas importações de escravos.<sup>35</sup> É viável presumir que nesse tempo o comércio interprovincial organizou-se como alternativa ao fim do suprimento de mão de obra estrangeira. A ilegalidade do comércio internacional permitiu que negociantes olhassem para o comércio interno como uma solução ao fornecimento de escravos às regiões em expansão econômica. Por mais que tenha durado duas décadas, ninguém poderia saber exatamente por quanto tempo continuariam a ser introduzidos africanos ilegais no Brasil e, paralelamente à manutenção dos negócios ilegais da escravidão, foi sendo organizado o comércio interno de escravos à longa distância, ou seja, o comércio interprovincial. Até o fim do contrabando internacional, muitas vezes comércio interprovincial e tráfico atlântico estiveram relacionados, promovendo a redistribuição dos escravos introduzidos ilegalmente.

---

<sup>33</sup> BERUTE, Gabriel Santos. Rio Grande de São Pedro, c. 1790 - c. 1830: tráfico negreiro e conjuntura atlântica. In: XAVIER, Regina Célia Lima (org.) *Escravidão e liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise*. São Paulo: Alameda, 2012.

<sup>34</sup> Em 08.07.1815 Portugal ratificou o tratado com a Grã-Bretanha proibindo o comércio ao norte do Equador, ao qual foi adicionada a Convenção de 28.07.1817 e regulado por Alvará em 26.01.1818. A Carta de Lei de 23.11.1826 ratificou a convenção com a Grã-Bretanha para eliminar o tráfico atlântico, sendo esta vigente a partir de 1830. Em 1831, foi promulgada lei que normatizava a proibição do tráfico, tornando livres os africanos desembarcados no Brasil.

<sup>35</sup> MARQUESE, R. B.; PARRON, Tâmis. A internacional pró-escravista: a política da escravidão nos Estados Unidos, no Brasil e em Cuba, c. 1820-1860". *Seminário de História Econômica*, Texto transcrito, 2011.

Simultaneamente, iniciou-se um processo de estruturação de novos circuitos do comércio interno, operando a partir de dinâmicas próprias e cada vez mais independentes do comércio atlântico.<sup>36</sup>

Infelizmente as fontes para as décadas de 1830 e 1840 são poucas, especialmente para os anos 1830. A historiografia demonstra que, naqueles anos, uma das estratégias muito utilizadas pelos contrabandistas era realizar o desembarque em portos menores e mais afastados, reduzindo o risco de interceptação pela marinha britânica ou pelas autoridades brasileiras.<sup>37</sup> Tendo sido bem sucedido, parte dos escravos novos eram adquiridos pelos proprietários locais. A se depender do número de africanos ilegalmente escravizados chegados a terra, muitos eram redirecionados para outras regiões.<sup>38</sup> O comércio interprovincial não apenas crescia a partir da ilegalidade do tráfico transatlântico, como também servia a ele como forma de legalizá-lo.

O caso do *Piratinim*, em 1851, é sintomático. A legação britânica que fiscalizava o tráfico ilegal próximo à costa brasileira teve notícias do desembarque do tumbeiro *Sylphide* em Alagoas. Segundo Mamigonian: “sabendo que os traficantes utilizavam-se da estratégia de reembarcar os africanos novos em navios costeiros de baixo calado, que podiam escapar à vigilância dos cruzeiros britânicos, o *Sharpshooter* [navio inglês empregado na fiscalização do tráfico] teve ordens para apreender o *Piratinim*, que fazia a rota entre a Bahia e São Paulo”.<sup>39</sup> Efetivamente não é possível saber se parte dos mais de 100 escravos a bordo do *Piratinim* tinham sido, de fato, desembarcados no *Sylphide*, mas o que é substancial é que todos os cativos ali apreendidos tinham passaporte emitidos pela polícia da Bahia e a maioria era africana, parte deles boçais. Os escravos foram apreendidos e, mesmo aqueles nascidos no Brasil, remetidos para as ilhas britânicas com o objetivo de serem libertados. O evento foi um

---

<sup>36</sup> São raras as pesquisas que focam o comércio interno antes de 1850, entre elas: BARBOSA, Josué Humberto. *Um êxodo esquecido: o porto do Recife e o tráfico interprovincial de escravos no Brasil: 1840-1871*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1995; BERUTE, *op. cit.*, 2003. VASCONCELOS, Albertina Lima. Tráfico interno, liberdade e cotidiano de escravos no Rio Grande do Sul. In: *Anais II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, 2005, Porto Alegre. In: *Anais do II Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, 2005.

<sup>37</sup> Como coloca Carvalho, a escolha dos portos naturais de desembarque não era aleatória, estando relacionada aos esquemas que ligavam os donos das terras e detentores dos cargos públicos aos traficantes. CARVALHO, Marcus J. M.. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. *Revista Tempo*, v. 27, 2009; CARVALHO, Marcus J. M.. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História (USP)* nº 167, p. 223-260, jul./ dez. 2012.

<sup>38</sup> Sobre as dinâmicas do tráfico atlântico, conferir: BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico escravo no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Ed. Expressão e Cultura, 1976; RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000.

<sup>39</sup> MAMIGONIAN, *op. cit.*, no prelo.

duro golpe no comércio ilegal em seus anos derradeiros e contribuiu para seu fim definitivo. O embate diplomático foi atroz, mas a intervenção britânica na navegação de cabotagem e a consequente remessa dos escravos para fora do Império serviu como um sinal de que as práticas consolidadas do contrabando de escravos já não poderiam continuar operando.

O evento demonstra que a remessa de cativos recém chegados por cabotagem era um meio utilizado para se destinar os africanos aos portos consumidores de escravos, como também de legalizar a sua escravização. Parte do debate suscitado pelo evento girava em torno do fato de que todos os escravos do *Piratinim* tinham passaportes expedidos pela polícia da Bahia. Rodrigues dos Santos, em sessão na Câmara dos Deputados de 26 de julho de 1851 apresentou requerimento a fim de perguntar ao governo se os escravos estavam ou não despachados pelas autoridades competentes da província da Bahia e, em caso afirmativo, que providências vinha empregando para defender os interesses nacionais, prevenir a repetição dos fatos e obter a restituição dos escravos.<sup>40</sup> Paulino José Soares de Souza, Ministro do Exterior, em nota diplomática agressiva – na qual chegou a sugerir que o fato poderia desencadear uma guerra não fosse a incapacidade das forças brasileiras – argumentou que os passaportes indicavam a legalidade da propriedade.<sup>41</sup> A legação britânica, com mais de 20 anos de experiência na omissão das autoridades brasileiras diante do tráfico, sequer prestou-se a rebater esse argumento.<sup>42</sup> Mas o fato evidencia que, em âmbito nacional, o passaporte expedido pela polícia aos escravos que se dirigiam a outra província servia perfeitamente para legitimar a propriedade de africanos ilegalmente escravizados.

Na década de 1840, essas práticas podem ser percebidas pela análise das fontes, especialmente os Livros de Registros de Passaportes da Secretaria de Polícia de Maceió. Ali estão anotados os passaportes de estrangeiros, libertos, africanos livres e escravos emitidos na capital de Alagoas. Entre 1842 e 1849, foram escriturados 575 passaportes para escravos pela repartição.<sup>43</sup> Destes, 301 foram identificados como brasileiros, 154 africanos e outros 120 não tiveram a naturalidade anotada, provavelmente a maioria destes era africana. A análise do livro de passaportes indica que não havia uma criteriosa inspeção acerca da legalidade do

---

<sup>40</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. *Anais da Câmara dos Deputados*. Sessão em 26.07.1851, p. 320.

<sup>41</sup> BRAZIL, Império do. Ministério das relações exteriores. Ministro Paulino José Soares de Souza. Relatório do anno de 1851 apresentado a Assembleia Legislativa na 4ª sessão da 8ª Legislatura. Publicado em 1852.

<sup>42</sup> Sobre o caso do *Piratinim*, conferir: BETHELL, *op. cit.*, 1976, Cap. 12; MAMIGONIAN, Beatriz Galotti. *To Be a Liberated African in Brazil: Labour and Citizenship in the Nineteenth Century*, University of Waterloo, Canada, 2002, Cap. 6; PARRON, Tâmis Peixoto. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009, Cap. 4.

<sup>43</sup> Este documento abarca apenas os escravos que saíram legalmente da província pelo porto de Maceió. O número de escravos saídos da província no período, seja pelo Porto do Penedo, seja por outros portos ou por terra, certamente foi muito superior. Observar que neste cálculo considerei anos nacionais e não fiscais. APA. Caixa 5.496. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1842-1850.

domínio. Em alguns casos, documentos de posse poderiam ser apresentados, mas a regra foi afiançar apenas verbalmente a propriedade, contando com a conivência do Chefe de Polícia, primeira autoridade policial da província.

A irregularidade era tão corriqueira e aceitável, que em dois casos, ela chegou a ser registrada. Em 1847, Manoel Joaquim da Silva Leão, grande proprietário e negociante envolvido no comércio interprovincial ao longo das décadas seguintes, levou em sua companhia para a Bahia o “moleque” Augusto, africano, de dez anos de idade. No ano seguinte foi o Capitão Marcolino José da Silva Gonzaga quem levou em sua companhia para a Corte outro “moleque”, Joaquim, natural de Angola, com 13 anos de idade.<sup>44</sup> Ou seja, o próprio registro do passaporte aponta para o fato de que Augusto e Joaquim teriam chegado ao Brasil depois de 1831, devendo ser considerados africanos livres. Não é possível saber se estes dois africanos foram vendidos nas províncias de destino ou se retornaram com seus senhores para Alagoas. Mas o que seus registros demonstram é a inaplicabilidade da legislação pelo Chefe de Polícia, responsável pela emissão dos passaportes de outras centenas de africanos saídos de Alagoas, cujos documentos emitidos, posteriormente, teriam servido para legitimar suas condições de cativos. Se não funcionou com os britânicos no caso do *Piratinim*, certamente em muitos outros casos os documentos de passaporte foram úteis aos proprietários.

Um exemplo de seu uso como documento de domínio pode ser observado em ofício enviado pelo Delegado de Maceió ao Chefe de Polícia de Alagoas em resposta ao Ministério da Justiça, que pedia esclarecimentos sobre Benvinda, embarcada de Alagoas para a Bahia, onde se suspeitou ser boçal. Aparentemente a escrava teria feito uma viagem de regresso para Salvador e, por isso, possuía um passaporte daquela província. Desse modo, ao responder sobre a condição de Benvinda, o Delegado de Maceió informou que:

em atenção ao passaporte da Bahia que existe nessa Secretaria, *o que exclui a presunção ou mesmo a certeza de ser boçal*, a Polícia nenhuma dúvida pôs em conceder-lhe o passaporte que a acompanhou, atendendo sobretudo ao zelo e rigorismo da Polícia daquela Cidade na concepção de semelhantes passaportes.<sup>45</sup>

Explicitamente neste caso, o passaporte serviu como prova de domínio e legalidade da posse da escrava Benvinda. Considerando que para a obtenção dele, na Bahia, assim como em

---

<sup>44</sup> APA. Caixa 5.496. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1842-1850, p. 154 e p. 168v.

<sup>45</sup> APA. Caixa 1099. Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos dos delegados de polícia, 1849-1855: ofício n. 168, do Delegado de Maceió (em nome da Secretaria de Polícia) ao Presidente da Província de Alagoas, 02.10.1851. Grifos meus.

Maceió, bastava o afiançar de pessoa idônea sobre a condição do cativo, pode-se imaginar o quanto a prática não foi usada para legitimar a escravidão de africanos livres.

Retornando aos movimentos do comércio interno antes de 1850, os Livros de Passaportes de Maceió indicam que cerca da metade dos escravos que tiveram passaportes emitidos pela Secretaria de Polícia, entre 1842 e 1849, viajavam desacompanhados para fora da província, geralmente “a requerimento do senhor”, configurando, na maioria dos casos, a inserção do escravo em redes de comércio interprovincial. Os registros de escravos “a entregar”, corroboram essa perspectiva.<sup>46</sup> Outro dado que a fonte traz é o envolvimento de alguns negociantes em mais de uma remessa de escravo ao longo do período, explicitando a organização de circuitos de exportação de escravos, como tratarei nos capítulos 5 e 6.

Dados para os portos do Recife e de Salvador também apontam para a regularidade das transações de escravos entre províncias na década de 1840. Vasconcelos indica um intenso fluxo de negócios do Porto da Bahia para o Rio Grande do Sul.<sup>47</sup> Carvalho informa sobre a exportação de 287 escravos por Pernambuco em 1844 e outros tantos nos anos seguintes e Barbosa, tratando do Recife, afirma que entre 1840-1849, “o tráfico interno já se encontrava estipulado da forma como foi desenvolvido a partir de 1850”.<sup>48</sup> Embora limitadas, as fontes para o período anterior à Lei Euzébio de Queiróz indicam que havia, pelo menos desde os anos 1840, a organização de circuitos interprovinciais de escravos desde a província de Alagoas. Esse mesmo fenômeno ocorreu em Pernambuco e na Bahia e possivelmente em outras províncias do Nordeste. Dentre os escravos que eram inseridos nesse comércio, havia africanos ilegalmente trazidos pelo tráfico, mas também, africanos “legais” e brasileiros.<sup>49</sup>

Diante da observação sobre a montagem de uma organização de comércio interprovincial nos anos do grande contrabando de africanos para o Brasil, não surpreende, portanto, que em abril de 1852, apenas 19 meses após a Lei Euzébio de Queiroz, o Philanthropo denunciava que, em um único dia, 163 escravos provenientes do Nordeste

---

<sup>46</sup> A expressão a “entregar” indica que o escravo viajava aos cuidados da tripulação e devia ser entregue ao responsável no porto de destino. Na maior parte dos casos, indicava um escravo do comércio, mas também eles podiam ser entregues ao senhor, especialmente quando se tratavam de políticos. Por outro lado, muitos escravos que saíram acompanhados, na verdade estavam sendo levados pelos comerciantes de escravos, que os haviam recentemente comprado para revendê-los em outra província, sendo os próprios senhores os negociantes. Essas circunstâncias serão mais detalhadamente abordadas na segunda parte do trabalho.

<sup>47</sup> Conforme Vasconcelos, centenas de escravos foram embarcados em Salvador com destino ao Rio Grande do Sul e Santa Catarina na década de 1840. VASCONCELOS, *op. cit.*, 2005.

<sup>48</sup> CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo*. Recife, 1822 - 1850. Recife: Ed. da UFPE, 2010, p. 151; BARBOSA, *op. cit.*, 1995, p. 39-40.

<sup>49</sup> É comum na historiografia utilizar o termo crioulo para se referir a cativos nascidos no Brasil, no entanto, considero mais adequado o termo brasileiro quando se trata do século XIX. Desenvolvo mais considerações sobre o assunto na seção 2.4.

desembarcaram no Rio de Janeiro.<sup>50</sup> A conjuntura dos anos 1850 levou, efetivamente, a um grande aumento no comércio de escravos entre as províncias, mas as bases do comércio interprovincial já estavam sendo estabelecidas desde muitos anos antes e permitiram que ele se desenvolvesse tão rapidamente face a nova conjuntura. E quando o tráfico internacional finalmente deu sinais de que sucumbiria às pressões do governo brasileiro, homens de negócio envolvidos com a cabotagem não perderam tempo em investir neste promissor ramo do comércio nacional.

## **1.2. Fluxo e refluxo no mercado interno de escravos**

Há na historiografia certo consenso sobre a flutuação no movimento do comércio de escravos ao longo das décadas de 1850, 1860 e 1870. Gorender talvez tenha sido o primeiro a estabelecer uma periodização, propondo que na década de 1850 o fluxo havia sido intenso, em 1860, moderado e em 1870, muito intenso.<sup>51</sup> A periodização por décadas, embora seja uma primeira aproximação, não abarca as especificidades de alguns períodos e, nesse sentido, Flávio Motta demonstra que entre 1870 e 1874 houve expressiva perda de vigor do comércio interprovincial, para depois chegar ao ápice dali ao ano de 1881.<sup>52</sup> Por outro lado, tomando os dados de Alagoas, constata-se um fluxo muito intenso entre 1851 e 1858. Ou seja, a cronologia do volume do comércio interprovincial não corresponde exatamente aos marcos cronológicos por década, mas, de modo geral, essa simplificação pode ser útil para sistematizar o desenvolvimento dos negócios.

Do início da década de 1850 até um pouco antes de seu fim, os negócios foram avolumados. A aplicação da lei Euzébio de Queiróz levou a que muitos negociantes se envolvessem na compra de escravos em algumas províncias para vender em outras, estimulados pela valorização desigual do valor do cativo nas diferentes regiões do Brasil. Verificou-se um movimento ascendente no volume de exportação de escravos, até que em 1858 a tendência começou a inverter-se. Nesse sentido, acredito que quatro fatores teriam contribuído para a queda nas negociações a partir de 1858: o primeiro, e, talvez mais imediato, seria consequência do próprio esgotamento da pequena propriedade escrava no Nordeste e no Sul. Ao longo de oito anos senhores de poucos escravos venderam seus cativos.

---

<sup>50</sup> O Philantropo. Rio de Janeiro, ano 4, n. 133, sexta-feira, 16.04.1852.

<sup>51</sup> GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1985, p. 326.

<sup>52</sup> MOTTA, Jose Flavio. *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista*. São Paulo: Alameda, 2012.

É plausível propor que há um arrefecimento da oferta de cativos na medida em que muitos senhores de pequenos escravos deixaram de existir enquanto tal. Houve nesse período um reordenamento da propriedade cativa no Brasil, principalmente devido à transferência de cativos de pequenos para grandes proprietários. Essa tendência é observada em todo país, e pode ser comprovada por estudos sobre inventários como aquele realizado por Vergolino e Versiani, no Sertão e Agreste de Pernambuco. Os autores demonstram que a porcentagem de inventários sem escravos no período de 1820 a 1849 correspondia a 16% do total. Entre 1850 e 1887 o número dobra, representando 33% dos inventários.<sup>53</sup> Observa-se, portanto, a tendência de diminuição do número de proprietários de escravos entre a população com posses. Menos senhores de poucos escravos, menos escravos disponíveis à venda.

Outro fator que teria contribuído para a diminuição das exportações em fins da década de 1850 e início dos anos 1860 teria sido a crise mundial de 1857 que, somada à praga da borboletinha, atingiu diretamente o setor exportador de café, principal importador de escravos.<sup>54</sup> As perdas nos cafezais foram grandes, o que se verifica pelos números da exportação: de 3 milhões de sacas anuais, em 1861, para pouco mais de 2 milhões em 1862 e chegando a apenas 2 milhões em 1863.<sup>55</sup> A recessão na lavoura de café teria influenciado o mercado de escravos, e o consequente arrefecimento da demanda da região sudeste do país.

Entrando a década de 1860, outros fatores influíram diretamente para a diminuição do ritmo dos negócios em relação à década anterior. Dentre eles a elevação da produção de algodão. Há tempos que a cultura da malvácea vinha se desenvolvendo em bom ritmo. A deflagração da Guerra Civil nos Estados Unidos fez a produção daquele país, até então principal exportador do artigo no mundo, quase estagnar, dando espaço para que outros produtores se inserissem no mercado mundial.<sup>56</sup> Lavradores brasileiros de todas as regiões, principalmente do Nordeste, aproveitaram a boa conjuntura internacional e investiram na produção, elevando-a a números inéditos. O crescimento agrícola nestas províncias, entre elas

---

<sup>53</sup> VERGOLINO, José Raimundo Oliveira; VERSIANI, Flávio Rabelo. Posse de escravos e estrutura da riqueza no Agreste e Sertão de Pernambuco: 1777-1887. *Estudos econômicos*, São Paulo, v. 33, n. 2, p. 353-393, 2003.

<sup>54</sup> STEIN, *op. cit.*, 1990, p. 79.

<sup>55</sup> GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O Banco Commercial e Agrícola no Império do Brasil: o estudo de caso de um banco comercial e emissor. *SAECULUM - Revista de História*, João Pessoa, n. 29, p. 231-260, jul./dez., 2013.

<sup>56</sup> A relação entre a Guerra Civil nos Estados Unidos e a queda no comércio interprovincial é recorrente nas pesquisas sobre o tema. Afirma-se que a interrupção da produção de algodão nos Estados Unidos causada pela guerra, estimulou o cultivo de algodão no Nordeste do Brasil, diminuindo a oferta de escravos para outras regiões. Visto que os debates sobre o comércio interprovincial desde 1850 apontavam para o fenômeno da diferenciação na participação relativa da população escrava no norte e no sul do Império e que essas considerações eram feitas à luz do exemplo estadunidense, parece-me plausível pensar que a deflagração do conflito bélico nos Estados Unidos também tenha influído de maneira extra-econômica sobre o comércio interprovincial no Brasil.

Alagoas, tornou a demanda interna por escravos quase suficiente para absorver aqueles que eram postos a venda.

Há ainda que se considerar a emergência Guerra do Paraguai em dezembro de 1864, estendendo-se até 1870. O impacto da guerra sobre o mercado de escravos é um tema a ser investigado, mas não há dúvida que a mobilização de esforços no sentido do conflito, bem como o envolvimento de escravos e libertos no exército brasileiro, são fatores que devem ser considerados.<sup>57</sup> De qualquer modo, se houve ao longo da década a diminuição do número de transações de escravos entre as províncias - comparando-se aos números da década anterior e da seguinte - de modo algum o comércio interprovincial deixou de ocorrer e mobilizar pessoas e recursos.

Após um movimento muito intenso desde 1850 até 1858, seguido da diminuição dos negócios ao longo da década de 1860, o volume do comércio interprovincial quase estancou no início da década de 1870. Apesar de não haver conclusões definitivas sobre o assunto, é provável que sua motivação fosse política. As discussões prévias à Lei 2.040 e sua promulgação em 1871 teria produzido um sentimento de expectativa sobre suas consequências, especialmente em relação à matrícula dos escravos e ao fundo de emancipação. Flávio Motta aponta para a queda brusca dos negócios em municípios paulistas nesse período e, como demonstrarei adiante, as exportações de escravos de Alagoas também chegaram a níveis muito baixos.

Passado o início da década de 1870 e as apreensões quanto à aplicação e resultados da Lei do Ventre Livre, foi restabelecida a demanda por escravos nas regiões cafeeicultoras, em plena expansão naquela década. Por outro lado, a situação do mercado do Nordeste já não estava mais favorável como na década anterior. Algodão e açúcar enfrentavam um momento irregular lá fora. O desequilíbrio entre os mercados do Nordeste e do Sudeste levou a diferença sem precedentes entre os preços praticados em cada região. Nesse contexto, a venda de escravos no comércio interprovincial tornou-se novamente um ótimo negócio. O Sul do Brasil também aumentou suas exportações, decorrentes de conjunturas econômicas internas,

---

<sup>57</sup> José Flávio Motta e Ricardo Salles, apoiados na pesquisa de Francisco Doratioro fazem considerações importantes sobre os efeitos da guerra no comércio interno. Dentre elas: o aumento da demanda de escravos para a Guerra, gerando elevação dos preços, a libertação dos escravos da Nação para servir na guerra, a intervenção do Governo no mercado, comprando e desapropriando escravos mediante indenizações para servir na guerra e o envio de substitutos escravos. Ver: DORATIORO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002; MOTTA, *op. cit.*, 2012, p. 79-80, SALLES, Ricardo. *E o vale era escravo: Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

ainda a serem explicadas.<sup>58</sup> É notável a mudança no perfil dos escravos colocados no mercado interprovincial. A partir de 1874 escravos de grandes proprietários vão passar a ser mais frequentes nos portos. Ao que tudo indica, são nos últimos anos do comércio interprovincial que grandes senhores dispuseram mais frequentemente de seus escravos nesse mercado.

Robert Slenes calcula que 45% dos escravos envolvidos no comércio interprovincial tenham sido negociados entre 1873 e 1881.<sup>59</sup> Um fator que certamente contribuiu para o grande volume de negócios daquele período foi o desenvolvimento técnico. Desde o início do Segundo Reinado o governo Brasileiro vinha investindo para a modernização dos meios de comunicação e transporte. Os esforços de guerra drenaram recursos de infraestrutura para a região do conflito, mas tão logo ela foi vencida os investimentos em nível nacional foram retomados. A construção de ferrovias, a expansão da navegação a vapor e o telégrafo reconfiguraram as relações comerciais entre as regiões do Império, o que também afetou o comércio de escravos. Em algumas regiões, a relação entre o desenvolvimento dos meios de transporte e o comércio de escravos foi particularmente sensível, como no Submédio e no Baixo São Francisco, que exportavam para o sudeste através do Porto do Penedo, como tratarei adiante.

Outro fator determinante para a ascensão do comércio interprovincial na segunda metade dos anos 1870 foi a Grande Seca de 1877-1880. A estiagem de quatro anos não apenas empobreceu os Sertões, como também viabilizou reserva de mão de obra barata para os produtores da Zona da Mata e Agreste. Por dois motivos a situação climática influenciou o comércio interprovincial de escravos. Nas regiões atingidas diretamente, como o Ceará, o Sertão Pernambucano e o Piauí, o colapso social levou a que cativos fossem vendidos como uma das poucas alternativas viáveis de capitalização frente à situação de extrema crise, ao mesmo tempo em que também desonerava os proprietários de seu sustento. Já nas regiões indiretamente atingidas, como o Baixo São Francisco e a Zona da Mata de Alagoas, de Pernambuco, da Paraíba e do Rio Grande do Norte - para onde convergiram dezenas de milhares de emigrados - o impacto sobre o comércio de escravos foi enorme. A migração

---

<sup>58</sup> Pesquisa recentes vêm demonstrando que é apenas a partir desse momento que os efeitos da venda de escravos no comércio interprovincial passam a ser sentidos no Rio Grande do Sul. Ver: ARAÚJO, Thiago Leitão de. A persistência da escravidão: população, economia e o tráfico interprovincial (Província de São Pedro, segunda metade do século XIX) In: XAVIER, Regina Célia Lima (org.) *Escravidão e liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 229-254; VARGAS, Jonas Moreira. Das charqueadas para os cafezais? O tráfico interprovincial de escravos envolvendo as charqueadas de Pelotas (RS) entre as décadas de 1850 e 1880. In: XAVIER, Regina Célia Lima (org.) *Escravidão e liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 275-302.

<sup>59</sup> SLENES, Robert W. A.. *The demography and economics of brazilian slavery: 1850-1888*. Ph.D. (Modern History), Stanford University, Stanford, 1976, p. 138.

decorrente da seca colocou à disposição dos proprietários mão de obra livre e barata, tornando viável a capitalização pela venda de cativos, sem prejuízo da produção. Em uma conjuntura de crise e tendo a possibilidade de utilizar mão de obra livre barata, vender escravos foi um bom negócio e não faltavam negociantes dispostos a comprá-los para enviá-los ao sul.

Os efeitos da seca daqueles anos sobre o comércio de escravos foi particularmente impactante no Ceará. Alguns dados chegam a estimar que 300 mil pessoas morreram e outras 250 mil teriam emigrado.<sup>60</sup> A província, onde viviam pouco mais de 30 mil escravos em 1872, chegou a uma população cativa próxima a zero dez anos depois, resultado das mortes naturais, óbitos em decorrência da seca e do comércio interprovincial realizado enquanto o clima devastava a região. Oficialmente 6.559 escravos foram exportados durante os anos da seca no Ceará, mas não há dúvida que o número tenha sido bem maior.<sup>61</sup> A dimensão que o negócio interprovincial de escravos atingiu, somada ao movimento abolicionista que se estruturava naquela província, resultou em um dos eventos mais significativos da história do comércio interprovincial e do abolicionismo brasileiro.

Em janeiro de 1881 os jangadeiros que trabalhavam no porto de Fortaleza se recusaram a continuar fazendo o serviço de embarque de cativos destinados ao comércio interprovincial. Com as palavras de ordem de “no Ceará não se embarcam mais escravos” o movimento dos jangadeiros gerou uma forte mobilização popular. Nos meses seguintes ainda haveria outros embates entre negociantes de escravos desejosos de embarcá-los, de um lado, e jangadeiros, abolicionistas e populares buscando obstaculizar o embarque, de outro. O movimento iniciou sob a liderança de um ex-escravo, Antônio Napoleão, sendo depois assumido por Francisco José do Nascimento, o célebre Dragão do Mar.

A mobilização dos trabalhadores em torno do embarque de escravos aponta para como essa situação tornou-se comum nas cidades portuárias do Nordeste. A seca de 1877-1880 certamente influenciou de forma decisiva para que a situação chegasse a um nível de tensão social capaz de resultar em um levante de trabalhadores portuários contra o embarque de escravos. Embora únicos, os acontecimentos no Ceará evidenciam a importância simbólica que tomou a recorrência de embarques de escravos para o comércio interprovincial nas cidades portuárias das províncias exportadoras. Dezenas de escravos vindos do interior para serem embarcados

---

<sup>60</sup> MELO APUD SOBRINHO, José Hilário Ferreira. “*Catirina, minha Nêga tão querendo te vendê....*”, escravidão, tráfico e negócios no Ceará do século XIX (1850-1881). Fortaleza: Governo do Estado de Ceará/Secretaria de Cultura, 2012, p. 117.

<sup>61</sup> Idem.

em vapores ou veleiros junto a outros passageiros e mercadorias foi uma cena comum nas cidades imperiais por décadas.

Sintomaticamente, na virada do ano 1880 para 1881, enquanto a população cearense enfrentava as autoridades, políticos de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo instituíam impostos sobre escravos importados na ordem de dois contos de réis.<sup>62</sup> Este valor superava o preço nominal da maioria dos cativos. Ou seja, o imposto mais que dobrou o preço do trabalhador emigrado para as principais províncias compradoras, obstaculizando o comércio interprovincial a ponto dele retrair-se a níveis ínfimos nos anos posteriores. Em 1885, a Lei 3.270 proibiu legalmente a transferência do domicílio de escravos entre as províncias.<sup>63</sup> O comércio de escravos viu-se reduzido apenas às transferências locais nos derradeiros anos da escravidão no Brasil.

### **1.3. Caminhando os sertões, navegando rios e mares**

O Nordeste foi o principal vendedor de escravos e o Sudeste cafeeiro o principal comprador. Este é um dado generalizante, mas não por isso incorreto. Um breve olhar para alguns caminhos do comércio de escravo é, portanto, importante, para melhor se compreender a intensidade das vendas de cativos a longa distância no segundo reinado.

A migração forçada via cabotagem foi, provavelmente, aquela que mais deslocou escravos entre as províncias, sendo também a mais facilmente mapeada.<sup>64</sup> De norte a sul, em todos os portos do Império eram embarcados escravos para o Rio de Janeiro e Santos, principalmente. De Belém ao Rio Grande embarcações a vela ou vapor levavam escravos para

---

<sup>62</sup> Em Minas Gerais a Lei nº 2716, de 18.12.1880, em seu artigo 10º, estabeleceu que a taxa fosse elevada para 2:000\$000 para escravos precedentes de outras províncias. Em São Paulo a elevação a dois contos para a taxa de matrícula dos escravos foi aprovada em 25.01.1881 e no mesmo mês no Rio de Janeiro. Ver: AZEVEDO, *op. cit.* 1987, capítulo 2. FLAUSINO, Camila Carolina. *Negócios da escravidão: tráfico interno e escravos em Mariana, 1850-1886*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2006, p. 64-70.

<sup>63</sup> BRAZIL, Império do. Lei 3.270 de 28.09.1885, artigo 3º, parágrafo 19: “O domicílio do escravo é intransferível para Província diversa da em que estiver matriculado ao tempo de promulgação desta Lei. A mudança importará aquisição da liberdade, exceto nos seguintes casos: 1º Transferência do escravo de um para outro estabelecimento do mesmo senhor. 2º Se o escravo tiver sido obtido por herança ou por adjudicação forçada em outra Província. 3º Mudança de domicílio do senhor. 4º Evasão do escravo.”

<sup>64</sup> A afirmação da superioridade numérica do comércio costeiro é de Richard Graham, com a qual tendo a concordar, ainda que a sub-representação documental do comércio por terra seja um empecilho para confirmar a assertiva. A questão pode se tornar especialmente espinhosa se considerarmos o comércio entre as principais províncias cafeeicultoras, que ocorreu em grande quantidade e era majoritariamente terrestre. De qualquer modo, o comércio costeiro, se não foi quantitativamente o mais volumoso, foi certamente o mais visível, pois ele envolvia justamente os grandes centros populacionais do Império, conquanto o comércio terrestre realizava-se, muitas vezes, apenas entre pequenos municípios do interior. Conferir: GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. *Afro-Ásia*, 27, p.121-160, 2002, p. 127.

serem vendidos nas duas principais praças comerciais do Sudeste. No entanto, nem sempre a viagem do escravo começava e terminava nestes portos. Muitos daqueles embarcados vinham do interior das províncias e a maioria era destinada novamente ao interior quando chegavam ao porto de destino.

Um exemplo desses circuitos da escravidão pode ser observado ao seguirmos os passos de Serafim. O cativo nasceu em Alagoas, provavelmente na região canavieira de Camaragibe, onde viveu até 1878. Naquele ano foi remetido de jangada para Maceió e vendido a Joaquim da Cunha Meirelles. O negociante, um dos maiores exportadores de escravos da província, não demorou a inseri-lo em um grupo com outros seis escravos remetidos para a Corte no Vapor *Espírito Santo*. Na capital do Império, Serafim tentou retornar à sua terra natal, mas seus esforços foram em vão e o cativo foi enviado para Leopoldina, em Minas Gerais. Foram mais de 2.500 quilômetros percorridos entre os pontos de partida e chegada, parte em jangada, parte em vapor, parte a pé. Assim como Serafim, muitos outros escravos do comércio navegaram mares e caminharam sertões em sua viagem destinados ao comprador final.<sup>65</sup>

No âmbito da produção historiográfica, algumas das principais rotas podem ser visualizadas, embora provavelmente existam outras que ainda não mereceram a adequada atenção dos historiadores. Em relação aos circuitos que passavam pela cabotagem, destacam-se aqueles que envolviam o Pará, Maranhão e Ceará (talvez aquele que mais tenha deslocado escravos proporcionalmente). Há poucas informações sobre os caminhos dos escravos embarcados em Belém, mas o desenvolvimento da navegação fluvial e do comércio interno no Amazonas desde a década de 1840 possivelmente repercutiram no comércio de escravo.<sup>66</sup> Sabe-se que muitos escravos do Maranhão foram embarcados em São Luís, mas também não há estudos sobre a origem desses escravos.<sup>67</sup> Os circuitos que atravessavam o Ceará rumo a Fortaleza ou Aracati são mais conhecidos.<sup>68</sup> Estes demandavam grandes percursos a pé até o

---

<sup>65</sup> O processo formado devido a um conflito envolvendo Serafim consiste em uma das principais fontes da obra *Visões da Liberdade*. Voltaremos a Serafim mais adiante. CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

<sup>66</sup> Ver: LOPES, Siméia de Nazaré. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento), Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

<sup>67</sup> Robert Slenes aponta para a taxa de 6.700 escravos exportados no Maranhão entre os anos fiscais de 1872-1873 e 1880-1881. A maioria destes escravos, provavelmente, foi embarcados em São Luís. Conferir: SLENES, *op. cit.*, 1976, p. 606.

<sup>68</sup> A importância e o impacto do comércio interno no Ceará revelam-se na recorrência com que o tema é tratado na historiografia regional desde os eventos da revolta dos jangadeiros de 1881. Mais recentemente foi tema da dissertação de mestrado de Hilário Sobrinho, que permite uma apreciação mais complexa sobre as dinâmicas do comércio naquela província. Ver: FUNES, Eurípedes Antônio. *Negros no Ceará*. In: *Uma nova história do Ceará*. Simone de Souza; Adelaide Gonçalves... [et al.] (org.). 3ª edição. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha,

embarque. Escravos de toda a extensão da província do Ceará foram embarcados em seus principais portos, o que envolvia percursos de até 500 quilômetros.

Grandes extensões (até 400 quilômetros) também eram percorridas do Sertão de Pernambuco e Alagoas até o Porto do Penedo. Neste caso, assim como deve ter ocorrido no Pará, parte do trajeto era fluvial, via Rio São Francisco. Já os escravos que partiam dos portos de Natal, Paraíba do Norte, Recife, Aracaju e Maceió (porto de Jaraguá) provinham da Zona da Mata e Agreste, o que significava trechos internos mais curtos, mas igualmente penosos. Mesmo em províncias como Sergipe, onde a redistribuição interna dos escravos teria reduzido o volume e a importância do comércio interprovincial, recorrentemente cativos foram embarcados para fora da província.<sup>69</sup> Por outro lado, a densidade da população escrava nessas regiões litorâneas era suficientemente grande para tornar o embarque de escravos uma situação rotineira nessas capitais.

Os portos de Salvador e do Recife tiveram um papel bastante específico nos circuitos de cabotagem do Nordeste. Em ambos verificou-se grande afluência de escravos, chegando a haver momentos em que entradas e saídas de cativos se equilibraram. No Porto do Recife, os dados levantados por Barbosa indicam que, na década de 1840, o saldo foi favorável às entradas, ou seja, Recife mais comprava que vendia escravos. Nas duas décadas seguintes essa balança tendeu ao quase equilíbrio, com leve predominância das saídas.<sup>70</sup> A maioria dos escravos que chegavam ao Recife vinham dos portos mais ao norte, ou seja, o destino de escravos exportados por mar desde o Amazonas até a Paraíba muitas vezes podia ser a capital pernambucana.

O mesmo acontecia com o Porto de Salvador, o caso da Bahia será tratado logo a seguir. O fato é que as duas grandes cidades eram, por um lado, entrepostos centrais da navegação de cabotagem do Norte-Nordeste e, por outro, o centro de uma ampla zona voltada para a monocultura de exportação. Senhores baianos e pernambucanos também recorriam ao comércio interprovincial para suprirem-se de mão-de-obra, ao mesmo tempo em que os circuitos organizados do comércio levavam escravos pernambucanos e baianos para o Sudeste. As dinâmicas do comércio nessas duas capitais ainda carecem de estudos mais aprofundados. A pergunta chave aqui é: se havia escravos a disposição para venda e demanda

---

2004; SOBRINHO, *op. cit.*, 2012; XAVIER, Patrícia Pereira. *Dragão do mar: a construção do herói jangadeiro*. Fortaleza: Museu do Ceará, 2011.

<sup>69</sup> Para um estudo aprofundado sobre o impacto do comércio interprovincial em Sergipe, ver: SUBRINHO, Josué Modesto dos Passos. *Reordenamento do trabalho escravo e trabalho livre no Nordeste açucareiro. Sergipe 1850-1880*. Aracaju: Funcaju, 2000.

<sup>70</sup> A pesquisa do autor tem como limite 1871, não havendo dados para a década de 1870. BARBOSA, *op. cit.*, 1995, p. 39-44.

por escravos no interior dessas províncias, porque elas recorriam ao comércio interprovincial? A resposta remete a uma das proposições centrais desta tese: por que o comércio era um negócio organizado por uma estruturada articulação entre negociantes que operavam numa lógica de mercado, e não uma simples resposta a lei da oferta e demanda.

Por ora, voltando ao comércio por cabotagem, é fundamental destacar que ele também foi expressivo no sul. Os portos de Desterro (atual Florianópolis) e Rio Grande foram ativos nesses negócios, em que pese que a existência dos caminhos tradicionais das mulas e a relativa proximidade com os mercados compradores tenham levado a que parte dos escravos do Sul que fossem negociados exclusivamente por terra.<sup>71</sup> A existência de um dinâmico comércio interno nos portos do sul vinha desde a América Portuguesa. Naquele tempo, como dificilmente um tumbeiro desembarcava ali, os cativos africanos adquiridos geralmente provinham de desembarques no Sudeste, especialmente no Rio de Janeiro.<sup>72</sup> A redistribuição de escravos desde o Porto do Rio de Janeiro para os portos do sul foi uma das principais formas de abastecimento de escravos africanos naquelas províncias.<sup>73</sup> Ao longo das décadas de 1850 e 1860, gradualmente o fluxo de compra e venda começou a se inverter.

Nos anos cinquenta é possível observar diversos escravos do Sul embarcados para o Sudeste.<sup>74</sup> No entanto, pesquisas recentes, especialmente no Rio Grande do Sul, vêm demonstrando que a hipótese das grandes “perdas” de escravos do sul teria sido superdimensionadas e bastante difundida por uma historiografia tradicional que buscava justificar um desapego pioneiro à escravidão - o que em grande medida também ocorreu no Ceará e ecoa na historiografia tradicional de várias províncias vendedoras de escravos.<sup>75</sup> Por

---

<sup>71</sup> O porto de Paranaguá, Paraná, aparentemente teria tido pouca participação no comércio interprovincial de escravos. Leandro realizou pesquisa sobre o comércio naquela Comarca e identificou negociantes envolvidos com desembarques ilegais de africanos até 1850, mas não aponta para qualquer relação posterior com o comércio interno de escravos. A pesquisa de Gutiérrez para o início do século XIX também revela um baixo desempenho do porto de Paranaguá nas negociações locais de escravos, sendo que raros eram os escravos do interior da província oriundos de negociações com o litoral. Ver: GUTIÉRREZ, Horacio. Crioulos e africanos no Paraná, 1798-1830. *Revista Brasileira de História*, v. 8, n. 16, p. 161-188, mar./ago.1988; LEANDRO, José Augusto. *Gentes do grande mar redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá - 1850-1888*. Tese (Doutorado em História Cultural), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

<sup>72</sup> Isso especialmente para Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O Paraná, que até 1853 foi parte da capitania/província de São Paulo, recebia a maioria de seus escravos por terra, seguindo geralmente os caminhos das tropas desde São Paulo ou mesmo do sul. Sobre o Paraná: GUTIÉRREZ, *op. cit.*, 1988. Sobre o Rio Grande do Sul: BERUTE, *op. cit.*, 2012.

<sup>73</sup> BERUTE, *op. cit.*, 2012. Houve também um expressivo comércio desde a Bahia para o Rio Grande do Sul, na primeira metade do século XIX, ver: VASCONCELOS, *op. cit.*, 2005.

<sup>74</sup> KLEIN, Herbert. The internal slave trade in nineteenth century Brazil: a study of slave importations into Rio de Janeiro in 1852. *Hispanic American Historical Review*. LI, n. 4, p. 567-585, nov. 1971.

<sup>75</sup> A ênfase de historiadores regionais no fenômeno da diminuição do número de escravos nas províncias em decorrência do comércio interprovincial, visando principalmente justificar uma “transição” suave para o trabalho livre é recorrente em quase todas as províncias vendedoras de escravos. Esta visão vem sendo criticada também

outro lado, estas mesmas investigações apontam para grande vitalidade do comércio local e intraprovincial, identificando que embora houvesse a remessa para fora da província, foi o rearranjo na distribuição interna dos escravos que mais movimentou os negócios da escravidão após 1850.<sup>76</sup> Conquanto a relação “comércio interno – desapego a escravidão” proposta pela historiografia tradicional venha se demonstrando inadequada, as relações de compra e venda de escravos entre as duas províncias mais meridionais e a região sudeste do país foram suficientemente relevantes para caracterizar circuitos comerciais importantes dos negócios da escravidão no Brasil.

Percorrido o litoral de norte a sul do Brasil, podemos constatar que o comércio interprovincial esteve na pauta de praticamente todos os principais portos das províncias do Império. Somavam-se a esses circuitos, o comércio interprovincial por terra, que também viabilizou uma importante via de negociação de cativos após o fim do tráfico atlântico. Infelizmente, este comércio é mais dificilmente percebido pelo historiador. Os procedimentos fiscalizadores e burocráticos nos portos eram tomados a risca, ainda que eventualmente pudessem ser driblados. Ali havia o controle do deslocamento de escravos via emissão de passaportes e o interesse das autoridades em fiscalizar o pagamento das taxas de exportação de escravos que passaram a existir em quase todas as províncias. Esses procedimentos formais viabilizaram fontes preciosas para a investigação sobre a entrada e saída de escravos nos portos. No entanto, nas fronteiras terrestres do Brasil é de se estimar que fiscalização fosse exceção. Aliás, a facilidade de circulação de escravos pelo interior sem prestar contas às autoridades era um fato óbvio na época, como observou o deputado, Silveira da Motta, em sua longa apreciação contra o projeto para proibir o comércio e transporte de escravos entre as províncias do Império, levado à câmara pelo deputado baiano João Maurício Wanderley (Barão de Cotegipe) em 1854. Segundo Silveira da Motta, a proibição seria facilmente solapa pelo contrabando, argumento que certamente teve por base a experiência de mais de 20 anos do comércio de escravos africanos. Indagava o deputado de São Paulo:

Quanto a terra, como quer o nobre deputado evitar este contrabando? Quer estabelecer uma rede por este nosso território imenso, proibindo que de Minas

---

regionalmente, mas ainda não foi feito um estudo que sistematizasse esse debate historiográfico e analisasse conjuntamente os casos regionais.

<sup>76</sup> Sobre o comércio interprovincial na região, ver: ARAÚJO, *op. cit.*, 2012; SCHEFFER, Rafael da Cunha. *Tráfico interprovincial e comerciantes de escravos em Desterro, 1849-1888*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006; SCHEFFER, Rafael da Cunha. *Comércio de escravos do sul para o sudeste, 1850-1888: economias microregionais, redes de negociantes e experiência cativa*. Tese (Doutorado em História), Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2012; VARGAS, *op. cit.*, 2012.

passem escravos para a Bahia, que de Minas passem escravos para o Rio de Janeiro e para São Paulo? Pôde dar-se a esse respeito alguma fiscalização possível?<sup>77</sup>

A fala do parlamentar evidencia a dificuldade de fiscalização nas transações terrestres. E destaca as relações comerciais entre as principais províncias cafeeiras e também delas com a Bahia. Efetivamente a Bahia é um caso particular no contexto do comércio interprovincial. Isso porque ela teve múltiplos papéis nesses negócios: importou escravos para suas lavouras, exportou escravos por mar e por terra, foi intermediária de negócios de outras províncias e observou um grande deslocamento interno de cativos. A inserção da província nos negócios de escravos, como foi comum, acompanhava os fluxos comerciais gerais. Ao que tudo indica, o comércio de escravos por cabotagem operou principalmente pelo Porto de Salvador, enquanto por terra os circuitos comerciais ligavam municípios como Caetité e Rio das Contas a Rio Claro e São Carlos (São Paulo), cruzando a província de Minas de norte a sul. Comprando escravos de outras províncias, vendendo escravos por mar e por terra, e negociando escravos entre os diferentes municípios de seu vasto território, não resta dúvida que no comércio interprovincial de escravos a Bahia desempenhou um papel chave, que, a despeito de importantes pesquisas, necessita ainda de novas investigações para ser melhor apreendido.<sup>78</sup>

Finalizando o *tour*, cabe ainda notar que foi por terra que escravos do Centro-Oeste foram inseridos nas rotas comerciais. Os dados de Slenes sobre a migração de escravos naquelas províncias revelam os circuitos comerciais que adentravam os interiores mais distantes, embora estudos que tratem desses circuitos ainda não tenham sido realizados.<sup>79</sup> Provavelmente esses escravos eram vendidos nas áreas produtoras de café, que pouco a pouco avançavam para Oeste. Ou seja, havia um circuito comercial de escravos exclusivamente interiorano que passava muito longe de qualquer contato com o comércio de cabotagem.

O que essa apreciação geral permite inferir é a larga disseminação por todo Império do negócio interprovincial de escravos. Apesar de constatar sua ampla abrangência, vale notar que as novas investigações têm apontando para o fato de que em muitas pesquisas anteriores

---

<sup>77</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 22.08.1854, p. 246.

<sup>78</sup> Sobre comércio de escravos na Bahia, ver: NEVES, Erivaldo. Sampauleiros traficantes: comércio de escravos do Alto Sertão da Bahia para o oeste cafeeiro paulista. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000, p. 97-128; PIRES, Maria de Fátima Novaes. *Fios da vida: tráfico interprovincial e alforrias nos Sertões de Sima - BA (1860-1920)*. São Paulo: Annablume, 2009; SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. A participação da Bahia no tráfico interprovincial de escravos (1851-1881). In: *Anais 3o Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Florianópolis, 2007.

<sup>79</sup> SLENES, *op. cit.*, 1976.

houve um superdimensionamento dos fluxos do comércio interprovincial.<sup>80</sup> Alguns autores, praticamente corroborando as apreensões dos políticos do Segundo Reinado, defenderam que o comércio interprovincial teria sido, quase que exclusivamente, a única causa para a queda da população cativa nas províncias, como tratarei na próxima seção. Nesse sentido, não se pode negligenciar que altas mortalidades e alforrias, também devem ser consideradas ao se dimensionar a questão demográfica.<sup>81</sup> Por outro lado, evidenciou-se que a maior parte dos negócios de compra e venda de escravos realizavam-se dentro dos limites das províncias. Ou seja, a grande intensidade do comércio de escravos, nem sempre significava comércio interprovincial. De qualquer modo, apesar das ressalvas e do redimensionamento do problema, é incontestável a grande vitalidade do comércio provincial ao longo de mais de quarenta anos. O que se debate, no entanto, é o papel que ele desempenhou nas décadas que levaram à destruição da escravidão no Brasil.

#### 1.4. Historiografia do comércio interprovincial

Historiadores abordaram o tema do comércio interprovincial sob diversos vieses, sendo objeto de investigações da história política, econômica, social e cultural há algum tempo. De fato, é um tema de evidência na historiografia, para o que deve ter contribuído o fato de que ele foi muito debatido em sua própria época, visto que observadores e políticos detiveram-se ferrenhamente em discutir as questões políticas e econômicas que envolviam a transferência de escravos de outras partes do Império, especialmente o Nordeste, para a região Sudeste. Pelo seu volume e impacto na distribuição da população escrava pelas províncias do Império tornou-se um tema fundamental nos estudos que se dedicaram a compreender o processo de abolição da escravidão na sociedade brasileira. Tendo se intensificado nos anos finais da instituição, é percebido como um dos fatores que concorreram para seu ocaso.<sup>82</sup>

Não há mistérios quanto ao fato de que dezenas de milhares de escravos saíram das províncias do Norte, Nordeste, Sul e Centro-Oeste para serem vendidos nas regiões cafeeicultoras do sudeste. Contemporâneos foram suficientemente astutos para perceber que o

---

<sup>80</sup> O primeiro estudo que, creio, minimizou os impactos do comércio interprovincial teria sido o de Herbert Klein. Peter Eisenberg igualmente acena para um impacto maior de alforrias e óbitos que o comércio sobre a diminuição da população em Pernambuco. A pesquisa de Flávio Motta indica que as transações com escravos do Sul ou do Nordeste eram apenas uma parte das compras e vendas realizadas no interior de São Paulo. EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco. 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, [1974] 1977; KLEIN, *op. cit.*, 1971; MOTTA, *op. cit.*, 2012.

<sup>81</sup> EISENBERG, *op. cit.*, 1877; SLENES, *op. cit.*, 1876.

<sup>82</sup> CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravidão no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

volume deste comércio era muito maior que em qualquer momento anterior na história do Brasil e que ele devia-se à cessação do tráfico atlântico e a maior capacidade da economia cafeeicultora em absorver os escravos disponíveis para venda, drenando, paulatinamente, cativos de outras regiões para o Sudeste. Sabe-se também que este deslocamento da mão-de-obra cativa gerou debates intensos no, já tão acalorado, cenário político brasileiro do Segundo Reinado. É notório que o fluxo de escravos para o sudeste praticamente encerrou-se em 1881, quando as principais províncias compradoras, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, impuseram “impostos proibitivos” da ordem de um conto e quinhentos mil réis a dois contos de réis. A partir daí, economicamente inviável, o comércio teria praticamente cessado, o que foi ratificado em 1885 com a Lei Saraiva-Cotegibe (Sexagenários) pela qual o comércio entre províncias foi definitivamente proibido.

Em 1966, Emília Viotti da Costa em “Da senzala à Colônia” argumentou que o encerramento do tráfico transatlântico acentuou a alta no preço dos escravos e “fazendeiros [cafeicultores do sudeste] se viram obrigados a apelar para o mercado nordestino, que passou a exportar mão-de-obra para as zonas cafeeiras, por altos preços”, levando à concentração dos escravos naquelas zonas.<sup>83</sup> No prefácio da segunda edição da obra, em 1982, Emília Viotti relacionou o deslocamento de escravos do Nordeste para o Sudeste ao crescimento da participação da população livre nas lides agrícolas no primeiro. A baixa lucratividade do açúcar em comparação ao café, que colocava o mercado nordestino em desvantagem na disputa por braços cativos, a criação de fontes alternativas de trabalho em virtude das secas da década de 1870 e a consequente migração da população para a Zona da Mata - gerando reserva de mão de obra - seriam fatores que explicariam este processo.<sup>84</sup>

Robert Conrad publicou, em 1972, “The destruction of Brazilian Slavery”.<sup>85</sup> O tema do comércio interprovincial de escravos é central na obra, pois o autor considera que teria sido este negócio a causa da grande disparidade no contingente escravo no Nordeste e Sudeste. Segundo Conrad, a drástica diminuição da população escrava nas atividades agrícolas no Nordeste, enquanto no Sudeste mantinha sua força de trabalho fortemente atrelada ao serviço escravo, polarizou o debate político em torno da escravidão. Após

---

<sup>83</sup> COSTA, Emilia Viotti. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989, p. 91.

<sup>84</sup> Ibid. 1989, p. 32. Interessante observar que no prefácio da segunda edição a autora dialogou com a obra de Robert Slenes sobre o assunto (1976), principalmente no que diz respeito ao fato de que não haviam sido os grandes proprietários do Nordeste aqueles que teriam vendido escravos no comércio interprovincial.

<sup>85</sup> A obra foi traduzida por “Os últimos anos da escravidão no Brasil”, o que, em certa medida, altera significativamente o sentido do título. Ver: CONRAD, Robert. *The destruction of Brazilian Slavery, 1850-1888*. Los Angeles; London: University of California Press, 1872. CONRAD, *op. cit.*, 1878.

apresentar dados sobre a proporção da população escrava em ambas as partes do Império, concluiu que:

tal como estas estatísticas insinuam, o tráfico de escravos interprovincial apressou a transformação, nas províncias do norte, para um sistema de trabalho livre, mas, nas regiões do café, retardou esse desenvolvimento.<sup>86</sup>

Segundo o autor, “a relativa disposição [dos políticos] das províncias do norte para aceitar a emancipação” seria um resultado da diminuição quantitativa e qualitativa da população cativa ao longo das décadas de 1850-1870.<sup>87</sup> Isso por que, não apenas milhares de escravos teriam sido enviados ao Sudeste nesses anos, como também, tal qual ocorria anteriormente no tráfico atlântico, este comércio dava preferência a homens em idade produtiva, levando ao aumento da proporção de mulheres e idosos no Nordeste. O comércio interprovincial de escravos, pelos seus efeitos na distribuição populacional dos escravos no Império e, por consequência, pelo descomprometimento com a instituição da escravidão por parte dos políticos das áreas vendedoras de escravos, teria sido um dos principais fatores do processo de abolição no Brasil.<sup>88</sup>

Emilia Viotti e Robert Conrad foram pioneiros em apontar para a centralidade do tema “comércio interprovincial de escravos” na historiografia. Naquela década ainda, dois estudos de brasilianistas abordaram o assunto, igualmente estabelecendo a relação entre o comércio interprovincial de escravos e o processo de abolição no Brasil.<sup>89</sup> Em termos gerais, o argumento é de que o grande deslocamento de escravos do Nordeste para o Sudeste após 1850 teria gerado um desequilíbrio na população escrava entre as duas regiões agro-exportadoras brasileiras.<sup>90</sup> Mas, apesar dos esforços em deter essa sangria, os agro-exportadores do Nordeste não teriam se desesperado, pois podiam contar com uma reserva de trabalhadores livres para substituir o escravo, ao passo que os proprietários cafeeiros tornaram-se cada vez mais dependentes da mão de obra servil. Como consequência, formou-se uma polarização política entre as regiões, tendo havido adesão dos políticos do Norte à causa da escravidão,

---

<sup>86</sup> CONRAD, *op. cit.*, 1978, p. 77.

<sup>87</sup> CONRAD, *op. cit.*, 1978, p. 78.

<sup>88</sup> Outros fatores que teriam fortemente influenciado para o processo, segundo o autor, foram: o repúdio internacional da escravatura, o declínio gradual da população por desequilíbrio nas taxas de mortalidade/natalidade, a abolição da escravatura nos EUA, a erosão da opinião pró-escravidão, especialmente nas cidades e províncias mais pobres e a resistência dos próprios escravos. CONRAD, *op. cit.*, 1978, p. 78.

<sup>89</sup> Por referência bibliográfica: GALLOWAY, J.H. The Last Years of Slavery on the Sugar Plantations of Northeastern Brazil. *The Hispanic American Historical Review*, vol. 51, n. 4, p. 586-605, nov., 1971; TOPLIN, Robert B.. *The abolition of Slavery in Brazil*. New York: Atheneum, 1972.

<sup>90</sup> SLENES, *op. cit.*, 1976.

enquanto os cafeicultores do Sudeste tornariam-se os grandes defensores da continuidade do sistema.

Confirmando esta linha de pensamento, Peter Eisenberg afirma contundentemente: “os fazendeiros pernambucanos não resistiram energeticamente à abolição gradual da escravatura porque a mão-de-obra livre e barata era francamente disponível”.<sup>91</sup> Embora seu objeto de pesquisa relacione-se a uma argumentação econômica mais abrangente, Eisenberg considerou que as relações de trabalho entre senhores e escravos e entre aqueles e livres não eram substancialmente diferentes, e havendo disponibilidade de trabalhadores livres para substituir os escravos (inclusive os próprios ex-escravos) a diminuição real de sua presença na província, seja por morte, seja por alforria, seja por venda para outras regiões, não atingia economicamente os senhores de engenho, mesmo diante do contexto de difícil inserção do principal produto de exportação no mercado internacional, o açúcar.

Se por um lado este argumento contribuiu para a reflexão acerca do processo de abolição no Brasil, por outro, ele ajudou a fundar na historiografia uma linha explicativa para a “transição” do trabalho escravo para o livre. A principal obra desta perspectiva, aquela de Eisenberg, em linhas gerais acaba chegando ao mesmo argumento de onde Aureliano Cândido Tavares Bastos havia partido em 1862. Segundo o político oitocentista: “acredito que se as províncias do Norte perdem momentaneamente com isso, ganharão mais tarde, já porque possuirão menor número de escravos, já porque isso atrairá para elas os emigrantes.”<sup>92</sup> Seja por consequência direta da exportação de escravos, seja por influência dela, desde a obra de Toplin, vem-se reiterando que os proprietários nordestinos gradualmente se descomprometeram com a escravidão e que essa posição viabilizou uma transição “tranquila” para o trabalho livre.

Outro autor que analisa o comércio interprovincial através do ponto de vista da cisão de posições políticas entre Norte e Sul do Império na segunda metade do XIX, tendo como principal fonte os debates parlamentares foi Evaldo Cabral Melo. Como afirma:

é sabido que a transição do trabalho escravo para o trabalho livre na grande lavoura do Império se processou em condições crescentemente dessemelhantes de oferta de mão-de-obra no norte e no sul. Enquanto a grande lavoura açucareira pôde incorporar uma oferta relativamente abundante de braços livres, a lavoura cafeeira teve de recrutar o elemento servil subutilizado em outras províncias meridionais e nas províncias setentrionais, cujos produtos de exportação, o açúcar e o algodão, não encontravam no mercado internacional a demanda remuneradora de que gozava o café.<sup>93</sup>

<sup>91</sup> EISENBERG, *op. cit.*, 1977, p. 201.

<sup>92</sup> BASTOS, *op. cit.*, 1975, p. 100.

<sup>93</sup> MELO, Evaldo Cabral de. *O norte agrário e o Império, 1871-1889*. Editora Nova Fronteira: Rio de Janeiro; INL: Brasília, 1984, p. 21

Todas estas pesquisas gozaram de grande popularidade e colocaram a ascensão do comércio interprovincial de escravos após 1850 no cerne de uma questão central na historiografia brasileira: aquela que explica que devido à grande oferta de mão de obra livre, o processo de abolição foi encaminhado sem muitos percalços pelos grandes proprietários do Nordeste. Galloway sistematizou essa ideia ao afirmar: “a abolição foi apenas o término de um longo período de transição. [No Nordeste] A abolição representou um problema financeiro, político e emocional, mas não um problema de mão-de-obra”.<sup>94</sup>

Apesar de bastante consolidado na historiografia, o argumento sobre os impactos do comércio interprovincial nas províncias vendedoras foi basicamente construído tendo por base os discursos políticos da época. Ou seja, pretenderam-se a uma análise dos impactos sobre a organização das relações de trabalho utilizando uma fonte bastante problemática para tratar o tema, pois restritas a uma retórica política que envolvia interesses econômicos específicos – e imediatos. Ou seja, são fontes que dizem mais sobre as expectativas acerca do fenômeno que sobre os impactos reais do mesmo.

Uma questão central do debate foi sugerida por Leslie Bethell em 1970, na conclusão da obra, “A abolição do tráfico de escravos no Brasil”, onde apontou para o fato de que a intensificação das transações de escravos entre as províncias do Império teria ocorrido principalmente “de zonas urbanas para regiões rurais, [e] da agricultura de subsistência para o cultivo de produtos de exportação”<sup>95</sup>. Em trabalho bastante pontual, Herbert Klein sugeriu, em 1971, que o impacto do comércio interprovincial talvez pudesse não ter sido tão significativo na estrutura da organização do trabalho no Brasil.<sup>96</sup> No entanto, foi Robert Slenes, em sua tese de 1976, que trouxe dados documentais confiáveis para se conhecer o volume do deslocamento de escravos pelo comércio interprovincial e entre as atividades produtivas do Império. Após a análise minuciosa de dados demográficos, o autor concluiu que a maioria dos escravos que foram transacionados no comércio interprovincial não eram provenientes das atividades exportadoras, mas sim das atividades agrícolas de menor vulto e das cidades.

Slenes argumenta que há, de fato, uma relação entre a queda do preço do açúcar no mercado internacional a intensificação da venda de escravos do Nordeste para o Sudeste, mas que isso não significava que os escravos vendidos estariam saindo das grandes propriedades açucareiras. Para o autor, nos bons anos da economia açucareira, o aumento do lucro do

---

<sup>94</sup> GALLOWAY APUD MELO, *op. cit.*, 1984, p. 24

<sup>95</sup> BETHELL, *op. cit.*, 1976, p. 354.

<sup>96</sup> KLEIN, *op. cit.*, 1971.

açúcar ocasionaria maior demanda por escravos nas províncias açucareiras, e, por consequência, boa parte dos escravos colocados a venda eram comprados ali mesmo. Havia uma demanda interna por escravos que absorvia aqueles colocados no mercado pelos senhores de menor potestado, principalmente oriundos das lavouras não açucareiras e dos centros urbanos.<sup>97</sup>

Em artigo mais recente, o autor retoma seus argumentos, trabalhando com a perspectiva de que os dois complexos exportadores do Nordeste e do Centro-Sul formavam, cada um, mercados regionais de escravos próprios, que, embora ligados um ao outro, eram relativamente autônomos.<sup>98</sup> Ou seja, o fluxo de escravos do Nordeste para o Sudeste não seria uma resposta simples à demanda do segundo. Por outro lado, os grandes proprietários açucareiros do Nordeste não teriam se desvinculado de forma abrupta do trabalho escravo. Teriam sido, portanto, majoritariamente outros setores produtivos da região que teriam “perdido” escravos para o sudeste. Esse argumento redimensiona completamente o papel do comércio interprovincial de escravos no processo da abolição brasileira.

São poucos os aportes historiográficos ao focar o problema a partir de pesquisas documentais que partam das províncias “vendedoras” de escravos. Sobre Alagoas, vale ressaltar que os clássicos de Manuel Diegues Junior “O Banguê nas Alagoas” e de Moacyr Medeiros de Sant’Ana “Contribuição à história do açúcar em Alagoas” trataram do assunto, sem que, no entanto, avançassem além do que já se tinha arguido no século XIX.<sup>99</sup> Alguns trabalhos de novos pesquisadores tem abordado o tema dos negócios da escravidão em Alagoas, ainda que indiretamente.<sup>100</sup> Galliza aborda o assunto ao pesquisar a escravidão na Paraíba e endossa a tese de que o comércio interprovincial teria sido um dos responsáveis pelo declínio do número de escravos naquela província.<sup>101</sup> Mais proximamente existe o importante trabalho de Josué Subrinho sobre a Sergipe. Em pesquisa de fôlego, o autor afirma que “não

---

<sup>97</sup> SLENES, *op. cit.*, 1976, p. 227.

<sup>98</sup> SLENES, *op. cit.*, 2004.

<sup>99</sup> DIEGUES JUNIOR, Manoel. *O banguê nas Alagoas: traços da influência do engenho de açúcar na vida e na cultura regional*. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1949; SANT’ANA, Moacyr de Medeiros. *Contribuição à história do açúcar em Alagoas*. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos; Cepal, [1970] 2011.

<sup>100</sup> ARAÚJO, Marília Lima. *Casamentos mistos na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Água Branca/AL (1864-1888)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História), Universidade Federal de Alagoas, Delmiro Gouveia, 2015; MELO, Hélder Silva. Dados estatísticos e escravidão em Alagoas (1850-1872). In: MACIEL, Osvaldo Maciel (Org.). *Pesquisando na província: economia, trabalho e cultura numa sociedade escravista*. (Alagoas, século XIX). Maceió: QGráfica, 2011, p. 149-177. SILVA, Moisés Sebastião. Vida na fronteira: a experiência dos africanos livres em Alagoas (1850-1864). In: MACIEL, Osvaldo Maciel (Org.). *Pesquisando na província: economia, trabalho e cultura numa sociedade escravista*. (Alagoas, século XIX). Maceió: QGráfica, 2011, p. 19-50.

<sup>101</sup> GALIZZA, Diana Soares. *O declínio da escravidão na Paraíba, 1850-1888*. João Pessoa: Editora da Universidade/UFPB, 1979.

seria errôneo, para a Província como um todo, afirmar que o tráfico interprovincial de escravos teve um efeito praticamente nulo sobre a população escrava”.<sup>102</sup> Por outro lado, ao desagregar os dados no interior da província, o autor perceber que as regiões não-açucareiras de Sergipe perderam escravos para as regiões açucareiras. Deste modo o autor considera criticamente o argumento de que “os proprietários protegeram seu *status* enquanto abandonavam o estamento escravista”.<sup>103</sup> Segundo o autor, se em Pernambuco isso teria ocorrido, como afirmara Eisenberg, em Sergipe a história teria sido diferente.

Barickman, focando as grandes propriedades açucareiras do recôncavo, percebe que “até as vésperas da abolição” o trabalho escravo foi a base da organização produtiva e a força de trabalho livre disponível encontrou alternativas econômicas que possibilitaram não se submeter às condições de trabalho assalariado ou semi-assalariado da grande produção monocultura de cana.<sup>104</sup> Após construir seu argumento, o autor contrasta o contexto baiano com o pernambucano, onde, como foi visto, a historiografia teria pregado um desapego à instituição da escravidão antes de seu derradeiro sepultamento. Se novos trabalhos sobre Pernambuco vêm matizando os impactos da transição do trabalho escravo para o livre naquela província, ainda é a referência anterior, especialmente de Eisenberg, que baliza as comparações com outras províncias.<sup>105</sup>

Do ponto de vista da história política, percebe-se que é necessário reavaliar os impactos do comércio interprovincial sobre o processo de abolição da escravidão no Brasil, questionando o quanto a transferência de cativos das províncias do Nordeste e Sul para o Sudeste criou posicionamentos diferenciados em relação à emancipação escrava. A questão está em aberto e é muito pertinente. No entanto, nesta tese estou mais interessada em focar em outro aspecto do problema histórico relacionado ao comércio interprovincial de escravos. No caso, as pesquisas que refletiram sobre as consequências sociais do comércio interprovincial para o processo de abolição da escravidão no Brasil.

A hipótese de que o grande deslocamento de escravos pelo tráfico interno teria contribuído para desestruturar as relações cotidianas entre escravos, senhores e outros setores sociais envolvidos nos negócios da escravidão foi levantada por pesquisadores que trataram das províncias importadoras de cativos, estando presente especialmente nas obras “Visões da

---

<sup>102</sup> SUBRINHO, *op. cit.*, 1987, p. 139

<sup>103</sup> EISENBERG, *op. cit.*, 1977, p. 246.

<sup>104</sup> BARICKMAN, B. J.. Até a véspera: o trabalho escravo e a produção de açúcar nos engenhos do recôncavo baiano (1850-1881). *Afro-Ásia*, 21,22 (1998-1999), p. 177-238.

<sup>105</sup> Por exemplo: BRUSANTIN, Beatriz de Miranda. *Capitães e Mateus: relações sociais e culturas festivas e de luta dos trabalhadores dos engenhos da mata norte de Pernambuco (comarca de Nazareth - 1870-1888)*. Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, Campinas, 2011.

Liberdade” de Sidney Chalhoub, “Onda negra, medo branco” de Célia Azevedo e o “O plano e o pânico” de Maria Helena Machado.<sup>106</sup> Nos três trabalhos defendeu-se que houve um aumento da ação insubordinada entre a população escrava nos últimos anos da escravidão e que parte desse fenômeno foi provocado pelo movimento de escravos chegados de outras províncias. Segundo Chalhoub, esses cativos teriam uma noção de que direitos seus haviam sido negligenciados e ao chegarem ao Sudeste teriam tido forte influência sobre os outros escravos no sentido de mobilizá-los contra o cativoiro. Esta situação teria acirrado os conflitos sociais entre senhores e escravos e influído diretamente para produzir mobilizações sociais entre a população escrava na década de 1880, além de ter criado, entre a elite senhorial, a imagem do “negro mau vindo do norte”. O centro dessa ideia é a defesa de que através do acirramento das tensões sociais provocadas pela crescente atitude insubmissa dos escravos, eles teriam contribuído diretamente para a destruição da escravidão no Brasil.

Essa hipótese, como se verá, é muito cara a esta pesquisa, mas há um longo caminho até chegar a ela, na terceira parte desta tese. Contudo, ao contrário dos três trabalhos acima citados, aqui cumpre refletir sobre os impactos sociais do comércio interprovincial a partir de uma província exportadora, por um lado, e compreender melhor como se formou a insubordinação da população escrava que foi inserida no comércio por outro. Salvo engano, apenas em Fortaleza consta ter havido uma forte agitação social contra o comércio interprovincial de escravos, nos eventos que em 1881 levaram ao fechamento do porto a este negócio. Certamente os fatos de Fortaleza foram um marco na história da oposição ao comércio interprovincial de escravos, e, não por acaso, da história da abolição. Mas teria sido apenas ali que a sangria do comércio de escravos provocou comoção e agitação social? Os escravos e outros setores sociais de todos os outros portos por onde eles foram embarcados teriam assistido passivamente ao grande deslocamento de escravos que durante décadas desestruturou famílias e arrancou pessoas de suas relações “estáveis” construídas em condições tão adversas quanto a do cativoiro?

Não se trata aqui de ficar procurando sedições ou revoltas, mas de olhar para as transformações nas relações entre senhores e escravos e compreender o jogo de negociação e conflito a partir do contexto específico da emergência do comércio interprovincial. Um exemplo latente de como o comércio pode afetar essas relações foi observado nos Estados Unidos, onde processo semelhante ocorreu. Ali, no contexto do comércio doméstico, um senhor teria afirmado que governava seus escravos sem o chicote, mas com ameaça de vendê-

---

<sup>106</sup> AZEVEDO, *op. cit.*, 1987; CHALHOUB, *op. cit.*, 1990; MACHADO, Maria Helena. *O plano e o pânico: os movimentos sociais na década da abolição*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, EDUSP, 1994.

los.<sup>107</sup> Segundo Walter Jonhson, a emergência do comércio interno pode ter levado a transformações no “caráter do terror” das relações entre senhores e escravos, passando de uma forma direta de violência sobre o corpo para outra deslocada e sistêmica que foi registrada na redistribuição de seus corpos no espaço.<sup>108</sup> Ou seja, trata-se aqui de colocar a questão sob o olhar da história social, questionando, por um lado, o quanto o comércio interprovincial teria afetado as relações escravistas nas províncias de origem dos escravos e, por outro, o quanto ele teria influído na experiência dos cativos que foram inseridos no comércio e migraram forçadamente para fora da província.

O primeiro passo para esta proposta, no entanto, é compreender como funcionou o negócio do comércio interprovincial de escravos na região. Nesta primeira parte, portanto, escravos serão vistos como mercadorias e números. Para longe de uma visão coisificada do escravo, não se pode negar que até o fim da escravidão eles nunca deixaram de ser um bom negócio. A primeira questão a ser respondida, portanto, é: afinal, Alagoas foi uma província exportadora de escravos?

### **1.5. Alagoas, um lugar de embarque de escravos**

Quando as transações de escravos entre as províncias começaram a aumentar de volume, impostos de exportação de escravos foram criados em toda parte. Inicialmente cobrados como meia sisa, ao valor de 5% do escravo, com a grande elevação do fluxo nos anos 1850 passaram a ser fixos. No capítulo 3 trato especialmente do histórico e mecanismos relacionados a esses impostos. Aqui, trabalho-o exclusivamente como uma fonte confiável para estimar o número de escravos saídos oficialmente da província de Alagoas.

Os dados sobre o imposto de exportação foram utilizados por vários autores para estimar a exportação de escravos, inclusive em Alagoas.<sup>109</sup> No entanto, no caso desta província, estes dados não são completos para todos os anos e inexistem para antes de 1853. Para completar o quadro a seguir, que visa estimar o número mínimo de cativos exportados por Alagoas, recorri também aos Livros de Registro de Passaportes de Maceió. Os Livros de

---

<sup>107</sup> Citação original: “I govern them...without the whip [...] by stating to them that I should sell them if they do not conduct themselves as I wish. Correspondência de Thomas Maskell para Samuel Plaisted em 1838. JOHNSON, *op. cit.*, 2004, p. 9.

<sup>108</sup> Citação original: “It may be that the emergence of an internal slave trade allowed for a transformation in the character of the terror by means of which slaveholders governed their slaves from the individual sort registered directly on their bodies to a more displaced, systemic sort of violence that registered in the (forcible) redistribution of those bodies over space”. Idem.

<sup>109</sup> EISENBERG, *op. cit.*, 1977; GALIZZA, *op. cit.*, 1979; MELO, *op. cit.*, 2011; SANT’ANA, *op. cit.*, 2011.

Passaportes permitem inferir sobre um volume mínimo de escravos exportados pelo principal porto escravista de Alagoas. Evidentemente, como destacarei logo a seguir, muitos escravos saíram por outros portos, especialmente Penedo, sendo assim, esses números são ainda mais sub-representativos e por isso foram ajustados. No Apêndice Metodológico exponho com detalhe os procedimentos tomados para produzir estes dados.

Cabe ressaltar que não inseri informações para a década de 1830 apenas por absoluta falta de fontes, o que não significa que não tivesse havido exportação de escravos naqueles anos. Por fim, assim como afirmam outros autores, vale lembrar que estes dados foram produzidos pela administração provincial (no caso da arrecadação do imposto de exportação) e pelo Chefe de Polícia (em relação à movimentação de escravos que viviam em Alagoas e saíram da província regularmente).<sup>110</sup> Considerando que parte dos escravos comerciados para fora da província não tiveram o imposto pago pelos senhores, que os próprios administradores subestimavam o imposto no intuito de reter parte da receita arrecadada,<sup>111</sup> que o controle da polícia não era totalmente eficiente, havendo muito contrabando, e que pelo Porto de Penedo passaram centenas de escravos vindos de Pernambuco – cujos impostos foram pagos naquela província -, pode-se ter certeza de que o quadro abaixo traz apenas uma estimativa mínima sobre os escravos que entraram no comércio interprovincial pelos portos alagoanos.

---

<sup>110</sup> EISENBERG, *op. cit.*, 1977; SUBRINHO, *op. cit.*, 2000.

<sup>111</sup> Não pude coligar dados sobre estes procedimentos em relação ao imposto de exportação, mas há a evidente subtração da arrecadação no caso da taxa de escravos da cidade do Penedo em 1854-1855. A Tesouraria da Fazenda de Alagoas, por outro lado sofreu um rombo da ordem de mais de 10 contos de réis em 1875, sendo provável que entre os recursos desviados estivessem envolvidos o imposto de exportação. Por fim a análise dos Livros de Passaportes evidencia que em vários casos os escravos foram deixados passar sem o pagamento da taxa de exportação, o que pode ter sido motivado tanto por suborno, quanto por relações entre os envolvidos e interesses políticos.

**Quadro 1 - Escravos de Alagoas legalmente exportados para outras províncias por anos fiscais (1842-1881).**

| <b>Anos</b>  | <b>Total de escravos exportados oficialmente Alagoas</b> | <b>Valor do imposto de exportação (em mil réis)</b> |
|--------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1842-1843    | 147,7                                                    | 5%                                                  |
| 1843-1844    | 79,0                                                     | 5%                                                  |
| 1844-1845    | 70,7                                                     | 5%                                                  |
| 1845-1846    | 64,5                                                     | 5%                                                  |
| 1846-1847    | 66,6                                                     | 5%                                                  |
| 1847-1848    | 29,1                                                     | 5%                                                  |
| 1848-1849    | 20,8                                                     | 5%                                                  |
| 1849-1850    | 8,3                                                      | 5%                                                  |
| 1850-1851    | 118,6                                                    | 5%                                                  |
| 1851-1852    | 534,6                                                    | 20%                                                 |
| 1852-1853*   | 280,2                                                    | 150                                                 |
| 1853-1854*   | 159,8                                                    | 150                                                 |
| 1854-1855**  | 332,0                                                    | 150-100                                             |
| 1855-1856    | 222,0                                                    | 100                                                 |
| 1856-1857    | 686,0                                                    | 100                                                 |
| 1857-1858    | 99,0                                                     | 150                                                 |
| 1858-1859    | 44,0                                                     | 150                                                 |
| 1859-1860    | 77,0                                                     | 150                                                 |
| 1860-1861    | 287,0                                                    | 150                                                 |
| 1861-1862    | 157,0                                                    | 150                                                 |
| 1862-1863    | 52,0                                                     | 150-100                                             |
| 1863-1864    | 279,6                                                    | 100                                                 |
| 1864-1865*   | 117,0                                                    | 100                                                 |
| 1865-1866*   | 25,5                                                     | 100                                                 |
| 1866-1867*   | 43,5                                                     | 100                                                 |
| 1867-1868*   | 82,8                                                     | 100                                                 |
| 1868-1869*   | 100,3                                                    | 100                                                 |
| 1869-1870    | 72,5                                                     | 100                                                 |
| 1870-1871*   | 49,0                                                     | 100                                                 |
| 1871-1872    | 48,6                                                     | 150                                                 |
| 1872-1873    | 34,3                                                     | 150-200.                                            |
| 1873-1874*   | 119,1                                                    | 200                                                 |
| 1874-1875*   | 175,0                                                    | 200                                                 |
| 1875-1876*   | 499,4                                                    | 150                                                 |
| 1876-1877*   | 334,7                                                    | 150                                                 |
| 1877-1878    | 190,2                                                    | 150                                                 |
| 1878-1879*   | 364,5                                                    | 150                                                 |
| 1879-1880    | 208,5                                                    | 150                                                 |
| 1880-1881    | 128,5                                                    | 150                                                 |
| 1881-1882    | 1,5                                                      | 150                                                 |
| <b>Total</b> | <b>6.410,4</b>                                           |                                                     |

Fontes: 1842-1852, 1863-1864, 1869-1870, 1871-1873, 1877-1878, 1879-1882: Projeção com base nos Livros de Passaportes de Maceió, ver: Apêndice Metodológico. 1852-1853: Cálculo estimado por informações em fonte, ver Apêndice Metodológico. 1854-1857 Falla Presidente da Província de Alagoas Angelo Thomaz do

Amaral, 1858. **1857-1858**: Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Agostinho Luiz da Gama, 1859. **1858-1861**: Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Agostinho Luiz da Gama, 1859. **1861-1863**: Falla do Presidente da Província de Alagoas, João Marcelino de Souza Gonzaga, 1863. **1864-1867**: Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, 1868. **1867-1869**: Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, 1870. **1870-1871**: Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Com. Silverio Fernandes de Araujo Jorge, 1871. **1873-1875**: Galvão, Olympio Euzebio de Arrouxelas; Araujo, Tiburcio Valeriano. Compilação das leis provinciais das Alagoas de 1835 a 1870. Typographia comercial de A.J. da Costa, Tomo I a VII, 1872-1874. **1875-1876**: Falla do Vice-Presidente da Província de Alagoas, Dr. Pedro Antonio da Costa Moreira, 1877. **1876-1879**: Galvão, Olympio Euzebio de Arrouxelas; Araujo, Tiburcio Valeriano. Compilação das leis provinciais das Alagoas de 1835 a 1870.

\* O número de escravos exportados nos anos fiscais marcados por asterisco foram obtidos através da divisão do valor total pelo valor unitário do imposto de exportação de escravos. Os números fracionados devem-se principalmente ao fato de que crianças abaixo de oito anos pagavam imposto reduzido, enquanto a divisão foi feita globalmente pelo valor do escravo adulto. Esta circunstância indica que o número de escravos exportados deveria ser ligeiramente superior ao indicado.

\*\* Comparando o relatório de Angelo Thomaz do Amaral, de 1858, e de Agostinho Luiz Gama, de 1859, percebe-se que este último não inclui 75 escravos que tiveram o imposto coletado em Mata Grande e acrescenta 7 de Santa Luzia. Apesar de acreditar que os impostos de Mata Grande tenham relação com o processo de escravização ilegal da família de Thereza da Silva, tratado no capítulo 8, considere-os no quadro, bem como os números mais elevados de Santa Luzia.

Considerando os dados de arrecadação do imposto e a projeção feita através dos Livros de Passaportes de Maceió, chega-se a 6.410 escravos de Alagoas exportados oficialmente ao longo de quase quarenta anos. Partindo da premissa de que esse é um número mínimo, arriscar-me-ia a propor que entre oito e dez mil escravos do comércio passaram pelos portos alagoanos ao longo do Segundo Reinado. A primeira vista não parece um número avultante. Para uma apreciação deste volume, é importante trazer informações sobre a população escrava da província de Alagoas.

## Quadro 2 - População escrava em Alagoas.

| Ano         | População |
|-------------|-----------|
| <b>1823</b> | 40.000    |
| <b>1848</b> | 39.790    |
| <b>1872</b> | 35.741    |
| <b>1873</b> | 33.242    |
| <b>1882</b> | 29.439    |

Fontes: **1823** e **1882** – STEIN, Stanley Julian. Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-1890. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990, p. 342. **1848** - Falla do Presidente da Província de Alagoas, Cel. Antônio Nunes de Aguiar, 1849. **1872** - BRAZIL. Recenseamento do Império do Brasil, 1872. **1873** - DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Relatorios e trabalhos estatísticos . Rio de Janeiro, Typographia Franco Americana, 1874, p. 180.

Tomando os dados de forma bastante sistemática, percebe-se uma queda progressiva da população cativa de Alagoas ao longo do século XIX. Queda suave, no entanto. De qualquer forma, pode-se aventar que entre 1848 e 1882 - ou seja, o período de grande incidência do comércio interprovincial - Alagoas viu a população escrava diminuída em cerca de 10 mil cativos. Mesmo considerando que alforrias, mortes naturais e a Lei do Ventre Livre em 1871 contribuíram para a queda, não há dúvida que o movimento de saídas de escravos não compensado por entradas influíram para a diminuição da população. Por outro lado, foi uma redução sensível e gradual; quando o grande momento do comércio interprovincial chegou ao fim, em 1881, Alagoas ainda tinha uma população escrava bastante ampla. Ou seja, não se pode superdimensionar os impactos do comércio interprovincial sobre a população - isto é, o comércio interprovincial não acabou com o braço escravo na província. Mas é possível verificar que houve efetivamente a diminuição real da população escrava em Alagoas ao longo do Segundo Reinado.

Para ter-se segurança sobre o fato de que o comércio interprovincial foi um dos fatores que contribuíram para a redução da população escrava na província é essencial questionar se o movimento de saída de escravos não era acompanhado por um movimento de entrada. Sobre entrada de escravos em Alagoas, encontrei apenas uma fonte que cobre três anos, ainda assim, os dados produzidos a partir dela são elucidativos.

**Quadro 3 - Relação escravos entrados e saídos em Alagoas (1872, 1874, 1875)\*.**

|              | <b>Escravos saídos</b> | <b>Escravos entrados</b> | <b>Relação entre escravos saídos e entrados</b> |
|--------------|------------------------|--------------------------|-------------------------------------------------|
| <b>1872</b>  | 50                     | 14                       | 3,57                                            |
| <b>1874</b>  | 154                    | 23                       | 6,70                                            |
| <b>1875</b>  | 272                    | 17                       | 16,00                                           |
| <b>Total</b> | <b>476</b>             | <b>54</b>                | <b>8,81</b>                                     |

Fontes: APA. Caixa 952: Presidência da Província de Alagoas: ofícios recebidos da Secretaria de Polícia de Alagoas, 1877, ofício 434: Relação de escravos entrados e saídos para os anos de 1872-1875 enviados pelo Chefe de Polícia de Alagoas ao Presidente da Província em 03.11.1877.

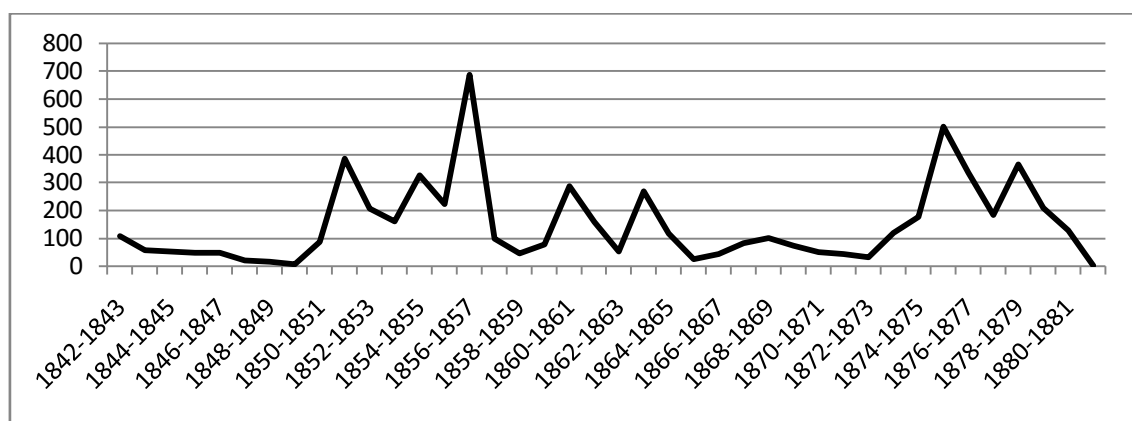
\*Não há dados para entradas em 1873

Os dados do quadro acima estão informados por anos nacionais - e não fiscais - e tendo a crer que aquilo que o Chefe de Polícia chama de entrados e saídos de Alagoas, referem-se somente à Maceió. De qualquer modo eles são um forte indício de como as saídas de escravos não eram compensadas pelas entradas. Mesmo em anos de baixa no mercado de escravos, como 1872, ainda assim, saíram três vezes mais cativos da província que entraram. Em anos de grande movimentação de cativos, como 1875, a proporção chegava a 16 escravos

saídos para cada um que entrava. Notando que a variação no mercado praticamente não interferiu no número de escravos entrados, pode-se afirmar que os negócios interprovinciais de cativos em Alagoas eram quase que exclusivamente de exportação e as entradas deviam-se, via de regra, à movimentação costumeira da população cativa.<sup>112</sup> Quando senhores da província buscavam comprar escravos, eles o faziam no âmbito da província, sem necessidade de recorrer à importação de cativos.<sup>113</sup>

Pois bem, mais de seis mil escravos saíram legalmente por Alagoas e esse movimento não foi compensado pela entrada de cativos. É viável, portanto, pensar que a diminuição real da população escrava na província foi, em parte, influenciada pela exportação de escravos. Mas, como o Quadro 1 demonstra, o fluxo da exportação de escravos foi irregular. Vale a pena transpor os dados para um gráfico, permitindo uma melhor apreciação sobre a variação do volume de exportações no tempo:

**Gráfico 1 - Escravos de Alagoas exportados para outras províncias por anos fiscais (1842-1881).**



Fontes: Ver Quadro 1.

Tendo em vista as considerações gerais sobre a flutuação do comércio interprovincial colocadas na seção anterior, observa-se que há certa consonância entre as exportações oficiais de cativos em Alagoas e o movimento geral do comércio interprovincial no Império. Note-se

<sup>112</sup> Ao contrário dos dados do Quadro 1, em que são considerados apenas os escravos que foram efetivamente exportados, o Quadro 3 conta a movimentação geral de escravos no porto, ou seja, todos os escravos que entraram e saíram, seja acompanhado dos senhores, seja retornando para a província, ou efetivamente exportados. Aparte o comércio interprovincial, havia um movimento ordinário de entradas e saídas de cativos que não pode ser negligenciado. Considerando que as entradas referiam-se exclusivamente a este trânsito, pode-se estimar número equivalente para as saídas rotineiras.

<sup>113</sup> Segundo os dados do Recenseamento do Império do Brasil de 1872, 95% da população cativa brasileira de Alagoas era nascida na província, 4% em Pernambuco e 1% em outras províncias. Considerando as estreitas relações de cunho econômico familiar entre Alagoas e Pernambuco e a fronteira terrestre aberta, os dados corroboram a hipótese de que Alagoas praticamente não importou escravos pelo comércio interprovincial.

a abrupta elevação observada já no ano de 1851, mantendo números altos até 1857, quando atinge o pico de toda a série, reduzindo no fim da década e seguindo-se algumas oscilações até uma queda significativa em 1865. Apenas em 1873 o vigor das exportações é retomado, decaindo definitivamente em 1881.

Há, no entanto, algumas observações importantes. A primeira diz respeito à intensidade dos negócios na década de 1850. Em números absolutos foram exportados 2.289 escravos entre o ano fiscal 1850-1851 e 1859-1860 e 2.007 entre 1870-1871 e 1879-1880. Ou seja, o volume oficial do comércio interprovincial de escravos em Alagoas foi mais intenso na década de 1850. É fundamental observar que apenas no ano fiscal 1856-1857 foram exportados 686 cativos, ou seja, 11% de todos os cativos exportados por Alagoas ao longo de 40 anos. Tomando para efeito de comparação os números de Pernambuco, única província para a qual pude encontrar dados para os dois períodos, percebo que ali as exportações de escravos nos anos 1850 foram muito inferiores aos anos 1870.<sup>114</sup> Seria uma peculiaridade alagoana o grande fluxo relativo na década de 1850? Não é possível uma resposta nesse momento. Contudo, fundamental é perceber que em Alagoas o comércio interprovincial de escravos foi igualmente ativo nos anos 1850 e 1870.

Observando em perspectiva, nota-se que entre 1857 e 1860 houve uma significativa queda nas exportações, seguida de oscilações no volume até que em 1865 os negócios decaíram definitivamente para retornar a crescer apenas oito anos depois. As oscilações da primeira metade da década de 1860 são intrigantes e exigiriam uma pesquisa mais cuidadosa para propor uma explicação. Contudo, pode-se constatar nesses anos um volume considerável de transações, bastante superior aos dois quinquênios seguintes (ver Quadro 5). De fato, no período entre 1865 e 1874 os negócios de exportação de escravos foram muito modestos, embora seja notável que não cessaram. Esse momento coincide com uma boa fase da cultura de algodão na província, com a Guerra do Paraguai e a Lei de Ventre Livre. Creio que todos esses fatores afetaram diretamente os negócios. É notável que, em alguns anos desse período, foram exportados menos cativos que na década de 1840.

Apesar de constatar o volume muito intenso do comércio interprovincial em Alagoas na década de 1850, de modo mais amplo, o Quadro 1 e o Gráfico 1 expõem uma forte conexão entre o movimento do negócio de escravos na província e no conjunto do Império. Essa constatação demonstra a ligação entre os negócios na província e os circuitos mais gerais e antecipa uma informação que desenvolverei mais detalhadamente na segunda parte desse

---

<sup>114</sup> BARBOSA, *op. cit.*, 1995; EISENBERG, *op. cit.*, 1977.

trabalho, qual seja, as estreitas relações entre os negociantes das praças de Maceió e do Penedo com aqueles da Bahia e da Corte. Foram estes homens que viabilizaram os negócios na província, bem como permitiram que o desenvolvimento das atividades em Alagoas acompanhasse de perto o mercado imperial de escravos.

Cabe destacar que, apesar de pequena territorialmente, a concentração de escravos na província era muito grande. Dentre as províncias do Norte e Nordeste, apenas ficava atrás da Bahia, Pernambuco e Maranhão no número absoluto de escravos segundo os dados, tanto para 1823 como para 1872.<sup>115</sup> Pequeno território, muitos escravos e um fluxo contínuo de exportação de cativos ao longo de mais de quarenta anos. O comércio interprovincial de escravos foi sem dúvida, um dos fenômenos sócio-econômicos mais importantes da província nos tempos do Segundo Reinado. Mas, ao contrário do que propalavam os coevos, não acabou com os braços escravos. Até o fim do comércio interprovincial, Alagoas continuou tendo uma população escrava bastante significativa, provavelmente concentrada nas mãos dos grandes proprietários.

### **1.6. Cidades mercadoras de escravos**

Alagoas vendia escravos, contudo de onde vinham e como se organizavam os circuitos internamente é outra questão fundamental para se compreender os negócios da escravidão na província. Nesse sentido, destaca-se o papel fundamental que tiveram os portos do Jaraguá, em Maceió, e do Penedo. As duas cidades funcionavam como entrepostos comerciais para escravos e a participação de cada uma delas nos negócios foi bastante equilibrada. Isso fica evidenciado pelos dados apresentados pelo Presidente da Província Ângelo Thomaz do Amaral, em 1858, e completados por seu sucessor, em 1859. No relatório daquele ano, o presidente não apenas estimou a receita gerada pelo imposto de exportação de escravos, como também a detalhou, indicando em qual agência fiscalizadora ela estava sendo recolhida. O quadro – único na documentação pesquisada que apresenta os dados desse modo – evidencia significativa participação do Porto do Penedo nas exportações daquele período, além de demonstrar uma grande parcela de escravos que tinham seus impostos pagos nas principais vilas do Rio São Francisco e que remetiam seus escravos para fora através daquele porto. Coligindo o número de escravos exportados desde o segundo semestre de 1854 até o primeiro de 1858, Amaral identificou 11 agências fiscais que recolheram o imposto de exportação no

---

<sup>115</sup> STEIN, *op. cit.*, 1990, p. 342.

período.<sup>116</sup> Segundo os dados do presidente, os escravos que saíam da província estavam tendo os direitos pagos nas seguintes agências fiscalizadoras:

**Quadro 4 - Exportação de escravos por agências fiscalizadoras (1854-1858).**

| <b>Locais/Anos fiscais</b>               | <b>1854-1855</b> | <b>1855-1856</b> | <b>1856-1857</b> | <b>1857-1858</b> | <b>Total</b> |
|------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------|
| <b>Cidade de Maceió</b>                  | 155              | 136              | 367              | 17               | <b>675</b>   |
| <b>Vilas e Povações da Zona da Mata*</b> | 12               | 1                | 29               | 2                | <b>44</b>    |
| <b>Cidade do Penedo</b>                  | 85               | 73               | 229              | 71               | <b>458</b>   |
| <b>Pão de Açúcar</b>                     | 3                | 5                | 15               | 9                | <b>32</b>    |
| <b>Vila de Porto da Folha (Traipu)</b>   | 2                | 6                | 33               | -                | <b>41</b>    |
| <b>Vila de Mata Grande**</b>             | 75               | 1                | 13               | -                | <b>89</b>    |
| <b>Total</b>                             | <b>332</b>       | <b>222</b>       | <b>686</b>       | <b>99</b>        | <b>1.339</b> |

Fontes: Falla Presidente da Província de Alagoas Angelo Thomaz do Amaral, 1858, p. 26. Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Agostinho Luiz da Gama, 1859, mapa 20.

Observação: Há pequenas divergências entre os dados apresentados por Thomaz Angelo do Amaral em 1858 e Agostinho Luiz da Gama em 1859. Em relação ao ano de 1854-1855 Amaral considera sete escravos a mais exportados em Santa Luzia e Gama 75 em Mata Grande. Utilizei os números mais elevados para compor o quadro. Além dos dados apontados ali, cabe ressaltar que no quadro de Amaral as exportações para o ano fiscal de 1857-1858 contemplaram apenas o primeiro semestre e, portanto, os dados de Gama são mais completos nesse ano.

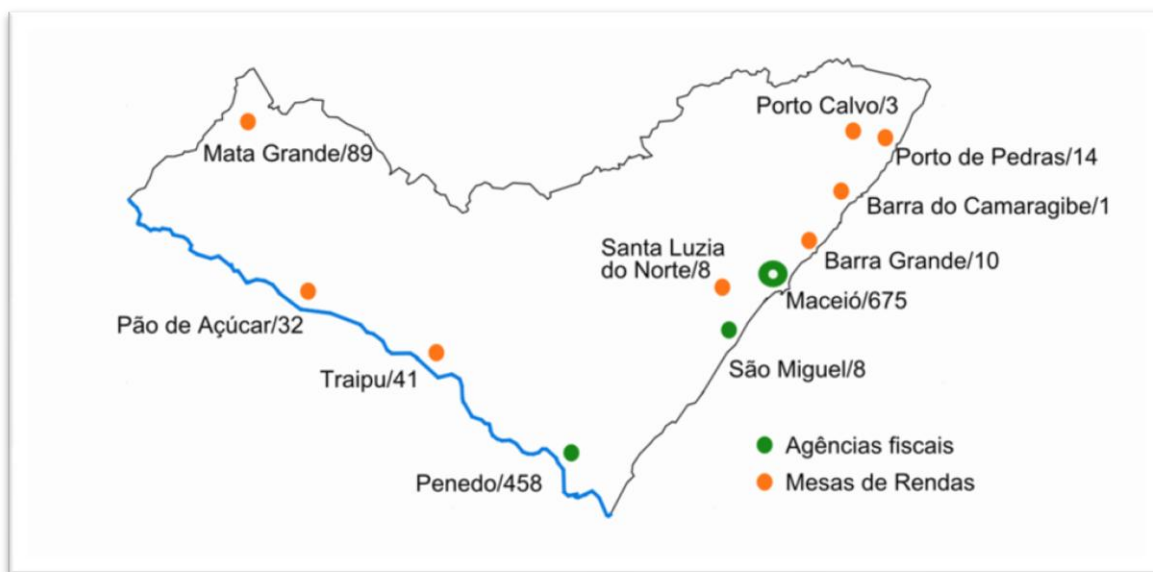
\* Vilas de Santa Luzia do Norte, São Miguel, Porto Calvo, Porto de Pedras, Passo do Camaragibe e Povoação de Barra Grande

\*\*Ainda que não fosse ribeirinha, Mata Grande pertenceu até 1854 à comarca do Penedo, utilizando aquele porto para o transporte e comunicação através do Oceano Atlântico. Eventualmente os escravos tributados naquela agência fiscalizadora poderiam ter sido levados para Pernambuco, mas o cumprimento da legislação fiscal leva a crer que, neste caso, eles estavam destinados a serem embarcados no Porto do Penedo (ALAGOAS, Província de. Lei 233 de 03.03.54).

Para complementar a análise do quadro, foi elaborada a ilustração a seguir contendo os mesmos dados.

<sup>116</sup> Falla Presidente da Província de Alagoas Angelo Thomaz do Amaral, 1858, p. 26.

### Ilustração 1 – Alagoas: exportação de escravos por agências fiscalizadoras, 1854-1858.



Fonte: Quadro 4.

A análise do quadro e da ilustração leva a reflexões interessantes. Veja-se primeiramente o litoral norte. Pode-se observar a Mesa de Rendas de Maceió concentrando a taxação de exportação de escravos daquela parte da província. Mesmo portos ativos, como São Miguel e Porto Calvo têm números ínfimos de arrecadação. Esses dados indicam que a exportação por cabotagem de escravos da Zona da Mata passava, geralmente, por Maceió.<sup>117</sup> Um dado que corrobora esta assertiva é a inexistência de sequer uma taxa cobrada na agência fiscal da Cidade de Alagoas, importante centro escravista da época. Eram os negociantes da praça de Maceió, ou associados a estes, que agenciavam o comércio de escravos da maior zona escravista da província, a área canavieira, comprando escravos, levando-os para serem exportados na capital e pagando o imposto no ato de embarcar, como era a praxe do negócio.

Mas a ilustração também evidencia que em Alagoas havia a articulação de um segundo circuito escravista. Esse era centralizado pelo Porto do Penedo, pois embora fluvial, pela Foz do São Francisco era viável seu contato com o Oceano Atlântico e dali para a Bahia e Rio de Janeiro. Ou seja, havia um circuito do comércio de escravos operando em Alagoas independente do circuito da capital. Sua principal característica era sua extensão interior adentro, via rio São Francisco. Não apenas os escravos que tiveram a taxa paga em Traipu, Pão de Açúcar e, possivelmente, Mata Grande, foram remetidos para o Sudeste via Penedo. Pelos caminhos que margeavam o rio, escravos do Sertão de Pernambuco também entravam

<sup>117</sup> Digo de cabotagem, porque ao que tudo indica, o imposto recolhido era oriundo das exportações feitas nos portos.

neste circuito. Considerando que esses cativos tiveram seus impostos de exportação pagos em Pernambuco, como era o costume, tem-se em vista que os números de escravos saídos pelo Porto do Penedo eram ainda mais elevados que aqueles registrados pelas autoridades alagoanas.

Os dados do quadro referem-se à década de 1850 e demonstram que naqueles anos 54% dos escravos exportados de Alagoas vinham da Zona da Mata e outros 46% do Baixo São Francisco. Há quase uma proporcionalidade entre as duas áreas naquele momento, e embora não haja dados quantitativos, as fontes qualitativas indicam que essa situação manteve-se, com algumas variações, ao longo de todo período aqui tratado. Mas por ora, o mais importante é notar que, os portos do Penedo e de Jaraguá foram ativos exportadores de escravos. As grandes cidades da província também eram dois centros regionais do comércio interprovincial de escravos. Foram por elas que a absoluta maioria dos cativos saiu de Alagoas com destino às outras províncias, sendo muito poucos aqueles que retornaram. O fato de terem sido estabelecidos dois circuitos escravistas, cada qual tendo um centro comercial e um grupo de negociantes envolvidos foi fundamental para que o comércio interprovincial de escravos fizesse parte da paisagem alagoana ao longo do Segundo Reinado.

Interessante notar a dificuldade que Robert Slenes encontrou para conceituar Alagoas no conjunto de sua argumentação sobre o comércio interprovincial de escravos, especialmente devido à circunstância de que o autor classifica as províncias como açucareiras e não açucareiras e Alagoas é definitivamente um caso difícil de ser categorizado. Em sua tese de 1876, Slenes colocou-a entre as províncias algodozeiras, mas com ressalvas, inclusive por que os dados que utilizava eram relativos aos volumes de exportação da década de 1860, notadamente um período em que o algodão imperou não só em Alagoas, como também em Pernambuco.<sup>118</sup> Mais recentemente, ao revisitar suas apreciações sobre o comércio interprovincial, o autor recolocou a dificuldade de categorizar Alagoas quanto à produção monocultora primordial. Nesse trabalho, Slenes considerou o comportamento da província em relação ao comércio interprovincial como de uma província açucareira, junto à Sergipe, Bahia e Pernambuco, o que dentre outras características, teria implicado em um menor volume de exportação de escravos.<sup>119</sup>

---

<sup>118</sup> SLENES, *op.cit.*, 1976, p. 192.

<sup>119</sup> No conjunto dos dados estatísticos produzidos por Robert Slenes, pode-se identificar uma série de idiossincrasias relacionadas à Alagoas. Por exemplo, é a única província do Nordeste em que a soma do número de escravos na matrícula de 1872 é menor que no censo de 1871, sendo a diferença de cerca de 2.500 cativos. Outro caso diz respeito a uma tabela de preços de 1858-1859 na qual Alagoas registra os valores mais elevados

Os resultados obtidos por Sobrinho sobre Sergipe provavelmente influenciaram a recolocação de Alagoas no conjunto das províncias açucareiras. Segundo Slenes:

As regiões açucareiras da Bahia e Pernambuco (e provavelmente de Sergipe e Alagoas também) formavam juntas um mercado de escravos relativamente “independente”, mesmo nos anos 1870s, quando a demanda do Centro-Sul foi bastante grande, em parte porque estavam inseridas em uma região onde outra, menos competitiva e com a economia em declínio, tinha criado uma reserva de trabalhadores escravos a um preço baixo.<sup>120</sup>

A dificuldade em caracterizar Alagoas como açucareira ou algodoeira, fundamental para o argumento de Slenes, é muito pertinente, especialmente devido ao tipo de fontes utilizada pelo autor. Na ausência de pesquisas regionais sobre mercados, produção e volume de exportações, os dados acabam sendo muito frágeis e a concomitância da produção açucareira e algodoeira não permite uma resposta objetiva sobre qual foi o produto sócio-econômico mais significativo no Segundo Reinado, embora possa se afirmar que politicamente a elite açucareira era preponderante. O que é fundamental para explicar a situação intermediária da província, parece-me ser justamente o fato de que o comércio interprovincial operou ali através de dois circuitos, o da capital, que centrava-se na região açucareira, e o de Penedo, que girava em torno de uma região algodoeira e pecuarista. Somados os dois é que foi possível à província exportar um número suficientemente significativo de cativos para colocá-la entre as províncias vendedoras de escravos, pois fosse apenas por Maceió e sua região canavieira, de fato, o volume do comércio na província, ficaria reduzido à metade.

Ou seja, sendo mutuamente açucareira e algodoeira, Alagoas pode exportar uma quantidade significativa de cativos porque para cada uma dessas regiões operava um circuito independente de escravos, capitaneados pelos negociantes de cada uma das principais praças comerciais da província: Maceió e Penedo. Certamente em conjunturas específicas, escravos do interior eram levados via Rio São Francisco para a Zona da Mata, sendo absorvidos pelos proprietários da província, num movimento semelhante ao que ocorreu em Sergipe. No entanto, o Porto de Penedo e seus negociantes eram suficientemente organizados e capitalizados para investirem eles mesmo no comércio interprovincial e, quando a conjuntura foi favorável aos negócios e os preços convidativos, eles exportaram cativos do interior

---

pagos por escravos em todo o Império, o que seria quase uma aberração no contexto nacional. Ver: SLENES, *op.cit.*, 1976, Tabela 2-1, p. 57 e Tabela 4-1, p. 187.

<sup>120</sup> No original: The sugar regions of Bahia and Pernambuco (and probaly those of Sergipe e Alagoas as well) together formed a relatively “independent” slave market, even in the 1870s, when demand from the Center-South was quite strong, in part because they were embedded in a region where other, less competitive or declining economies had created a slave labor reserve priced at bergain rates”. SLENES, *op. cit.*, 2004, p. 339.

diretamente para o Sudeste. Alagoas viveu uma situação muito particular no contexto do comércio interprovincial, mas é notável que, devido a suas pequenas dimensões territoriais e a existência de dois circuitos comerciais expressivos, os negócios da escravidão abrangeram praticamente toda a província.

...

Finalizando este capítulo inicial, algumas considerações podem ser colocadas. A primeira, diz respeito à ampliação dos limites cronológicos para se pensar o comércio interprovincial. Os dados de Alagoas demonstram que, tratando da questão em termos de volume, há períodos da década de 1840 em que as exportações foram mais avultadas que entre 1865 e 1873, por exemplo, e, portanto, tendo em vista compreender a relação entre comércio interprovincial e o fim do tráfico atlântico, é necessário que busque-se ir lá atrás, pelo menos até 1831, ou antes, para contextualizar o fenômeno. Infelizmente, dentro do possível nesse trabalho, quase nada avançarei até a década de 1830. Conseqüência do caminho percorrido por essa pesquisa, dos limites de prazos para executá-la e de certa propensão em não avançar para além dos limites políticos do Segundo Reinado. Mas espero aqui e ao longo do texto evidenciar que os limites cronológicos da pesquisa são circunstanciais e, se encerro em 1881 por constatar que efetivamente que o comércio interprovincial praticamente deixou de existir após essa data, o mesmo não ocorre com os períodos mais recuados.

O esforço de sistematização de dados que resultou no Quadro 1 produziu um instrumento de análise importante para a continuidade do debate. São dados seriais que demonstram o volume de exportações de uma província vendedora de escravos ao longo de quarenta anos ininterruptos. Até o momento, as estimativas de exportação em Alagoas eram apenas pontuais, abrangendo determinados anos, e cuja função nas pesquisas era apenas exemplificar que o comércio interprovincial existiu. O Quadro 1 ainda será bastante utilizado nesta tese, embora, um estudo aprofundado focado na explicação em pormenores das causas que levaram à variação do volume de exportações extrapola as possibilidades no momento. De qualquer forma, o que se evidencia é que, entre picos (especialmente 1857 e 1876) e quedas, ao longo de quatro décadas o comércio interprovincial de escravos ocorreu de forma ininterrupta na província e que, de modo amplo, ela atuou exclusivamente como vendedora de cativos, tendo como base seus dois grandes portos de cabotagem. Tendo isso em vista, no

próximo capítulo trato de avançar em alguns pontos relativos ao comércio interprovincial de escravos desde Alagoas.

## CAPÍTULO 2

### Escravos do comércio

No capítulo anterior foi possível estabelecer uma hipótese sobre o número mínimo de escravos que saíram de Alagoas para serem vendidos em outras regiões do país e uma projeção sobre o volume total dessas saídas. Ainda que não tenha sido a província mais afetada pela transferência de escravos, o comércio de cativos foi suficientemente volumoso para movimentar a economia provincial e tornar-se um fato cotidiano especialmente nas duas principais cidades alagoanas.

Tendo demonstrado a importância das transações de cativos para fora da província, duas questões se impõem: a primeira diz respeito ao destino para o qual seguiam esses cativos e a segunda é quem eram eles. Afinal, o Sudeste era de fato o principal comprador de cativos alagoanos? Eram predominantemente homens em idade produtiva que eram vendidos? Havia mulheres envolvidas no comércio? A Lei do Ventre Livre teria alterado o padrão de cativos exportados? A cor de pele dos escravos era um dado relevante para os comerciantes? São inúmeras perguntas que envolvem as dinâmicas do comércio interprovincial, algumas delas fundamentais para que se possa medir o impacto da migração forçada para a distribuição da população cativa no Império.

Para uma análise quantitativa sobre os escravos do comércio, existe uma fonte de grande valor: os Livros de Passaportes. Trata-se de um documento oficial no qual eram anotados os dados de todos os passaportes expedidos pela repartição policial competente.<sup>121</sup> Não é uma fonte desconhecida da historiografia do Nordeste; existem pesquisas a partir deste tipo de fontes em Fortaleza e em Salvador.<sup>122</sup> Em Alagoas, uma série completa dessa documentação produzida pela Secretaria de Polícia da Província, abrangendo mais de 40 anos, esteve por muito tempo guardada na sala repleta de documentos jogados às traças que, em 1961, motivaram a criação do Arquivo Público do Estado.<sup>123</sup>

Esses livros dizem respeito exclusivamente aos passaportes emitidos na Secretaria, e, por isso, relacionam-se quase que exclusivamente a quem viajou pelo porto de Maceió. Em cada porto da província livro análogo deve ter existido, mas as condições propícias à

---

<sup>121</sup> As disposições sobre a emissão de passaporte constam do regulamento da Reforma do Código Criminal de 1842. Ver: BRAZIL, Império de. Regulamento 120, de 31.01.1842, Capítulo V, Seção 1.

<sup>122</sup> SOBRINHO, *op. cit.*, 2012; VASCONCELOS, *op. cit.*, 2005.

<sup>123</sup> Sobre a história do APA, ver: VASCONCELOS FILHO, Marcos Antônio Rodrigues. *Arquivo Público de Alagoas: memórias histórico-administrativas*. Maceió: Marcos Antônio Rodrigues Vasconcelos Filho, 2012.

preservação não foram tão favoráveis. Em Penedo, segundo principal porto exportador de Alagoas, até o momento foi possível ter conhecimento e fazer a análise de apenas um desses livros, abrangendo um breve período entre 1852 e 1854. Com isto, nesse capítulo, infelizmente, terei que me deter exclusivamente aos dados fornecidos pelos documentos do Arquivo Público de Alagoas, e, nesse caso, tratar especificamente do comércio de escravos a partir de Maceió.

Antes de começar, é importante dedicar algumas linhas sobre a metodologia empregada. Nos livros foram anotados todos os passaportes passados pelo Chefe de Polícia de Alagoas em Maceió. Foi, portanto, o único instrumento para identificação e registro dos passaportes passados na capital. No Arquivo Público estão preservados oito livros que abarcam, sem interrupção, os passaportes expedidos desde 1842 até 1892. Totalizam 1.218 folhas anotadas em frente e verso. Excluindo as 20 últimas folhas do último livro que abarcam um período após 1882, quando, praticamente não houve mais exportações de escravos, foram registrados os passaportes de 10.209 pessoas. Embora a maioria fosse cativa (6.080), o livro registrou inúmeros passaportes ou vistos para pessoas livres, especialmente, mas não só, estrangeiros. Destaca-se o registro do passaporte ou visto de africanos livres, africanos e brasileiros forros e ingênuos, estes, via de regra, acompanhando suas mães após 1871. Os “vistos” referem-se à prática legal de visar um passaporte expedido por outra autoridade (delegados e chefes de polícia de outras localidades), procedimento que também era registrado nos mesmos livros. No entanto, nestes casos as informações costumavam ser muito mais sucintas.

Dentre os 6.080 escravos que tiveram o passaporte registrado/visado entre 1842 e 1882 foi necessário analisar caso a caso para selecionar apenas aqueles que estavam efetivamente sendo exportados. Isso porque muitos escravos saíam da província em companhia dos senhores como serviçais ou em mudança definitiva de residência. Há ainda casos de cativos que viajavam para tratar da saúde, a serviço do senhor ou escravos que regressavam para a província de origem. Todos esses casos não configuravam comércio e precisaram ser excluídos do cômputo total para que a análise quantitativa pudesse ser o mais precisa possível. Os procedimentos tomados para definir os escravos efetivamente exportados estão especificados no Apêndice Metodológico. Escravos visados também não foram considerados. No total, foram encontrados 3.569 cativos que tiveram o passaporte emitido pela Secretaria de Polícia de Alagoas, em Maceió, com o objetivo de serem vendidos para fora da província, o que monta a 59% daqueles registrados. Esta proporção relativamente

baixa é explicada pelos critérios adotados para a análise, que buscaram incluir apenas escravos em que fosse possível auferir certeza sobre a exportação e que houvesse dados suficientes para a análise quantitativa.<sup>124</sup> Não tenho dúvidas de que inúmeros escravos excluídos da contagem também estavam sendo exportados, principalmente cativos que saíram da província acompanhados dos senhores e que foram negociados à margem da lei.<sup>125</sup> No entanto, o objetivo desse capítulo é uma análise proporcional para se estabelecer características gerais dos destinos e dos escravos exportados - e não do volume da exportação – e nesse sentido, ao incluir apenas os cativos exportados pode-se chegar a certa precisão sobre as tendências gerais de sexo, idade, destino e cor dos escravos que foram vendidos para fora da província.

## **2.1. Na rota Maceió - Corte**

Entre os mais de seis mil escravos registrados no Livro de Passaportes de Maceió, 69% dirigiram-se ao Rio de Janeiro. No entanto, recortando apenas aqueles escravos que foram exportados, a proporção sobe para 91,5%. Ou seja, o Porto da Corte era efetivamente o principal destino dos escravos exportados. A predominância do Rio de Janeiro como destino dos escravos exportados salta aos olhos e denota o quanto a rota Maceió - Rio de Janeiro foi fundamental para o fenômeno do comércio interprovincial na província. No entanto, uma análise diacrônica deste movimento de escravos pode ser bastante útil. No quadro abaixo os dados por quinquênios.

---

<sup>124</sup> Refiro-me principalmente aos cerca de 500 vistos passados a escravos, grande parte, provavelmente, destinados a exportação. No entanto, na maioria absoluta dos casos, as informações do registro dos vistos são insuficientes, restringindo-se ao nome do escravo e do senhor.

<sup>125</sup> Cativos acompanhados dos senhores destinados à venda deviam ter o imposto de exportação pago, no entanto, o alvitre de estar acompanhando o senhor apenas a serviço foi utilizado inúmeras vezes como forma de sonegar a taxa, resultando que foram raros os casos de escravos acompanhando os senhores que tiveram o imposto pago.

**Quadro 5 - Destino dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, por quinquênio, 1842-1882.**

| Anos/Destinos                | RJ    | BA    | PE    | RS    | SP    | Outros* | Total |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|-------|
| <b>jul 1842 - jun 1845</b>   | 81    | 40    | 11    | 20    | 0     | 3       | 155   |
| %                            | 52,3% | 25,8% | 7,1%  | 12,9% | 0,0%  | 1,9%    | 100%  |
| <b>jul 1845 - jun 1850</b>   | 22    | 17    | 17    | 20    | 1     | 3       | 80    |
| %                            | 27,5% | 21,3% | 21,3% | 25,0% | 1,3%  | 3,8%    | 100%  |
| <b>jul 1850 - jun 1855</b>   | 789   | 3     | 4     | 0     | 0     | 1       | 797   |
| %                            | 99,0% | 0,4%  | 0,5%  | 0,0%  | 0,0%  | 0,1%    | 100%  |
| <b>jul 1855 - jun 1860</b>   | 571   | 0     | 3     | 1     | 0     | 1       | 576   |
| %                            | 99,0% | 0,0%  | 0,5%  | 0,2%  | 0,0%  | 0,3%    | 100%  |
| <b>jul 1860 - jun 1865</b>   | 377   | 6     | 10    | 0     | 0     | 2       | 395   |
| %                            | 95,4% | 1,5%  | 2,5%  | 0,0%  | 0,0%  | 0,5%    | 100%  |
| <b>jul 1865 - jun 1870</b>   | 139   | 6     | 21    | 1     | 0     | 5       | 172   |
| %                            | 80,8% | 3,5%  | 12,2% | 0,6%  | 0,0%  | 2,9%    | 100%  |
| <b>jul 1870 - jun 1875</b>   | 170   | 2     | 9     | 0     | 0     | 1       | 182   |
| %                            | 92,3% | 1,1%  | 4,9%  | 0,0%  | 0,0%  | 1,6%    | 100%  |
| <b>jul 1875 - jun 1880</b>   | 1054  | 3     | 10    | 1     | 39    | 6       | 1114  |
| %                            | 94,5% | 0,3%  | 0,9%  | 0,1%  | 3,5%  | 0,7%    | 100%  |
| <b>jul 1880 - jun 1882**</b> | 86    | 0     | 2     | 0     | 11    | 0       | 99    |
| %                            | 87,9% | 0,0%  | 1,0%  | 0,0%  | 11,1% | 0,0%    | 100%  |
| <b>Total</b>                 |       |       |       |       |       |         | 3569  |

Fonte: APA. Livros de Passaportes da Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1892 (8 volumes). Caixas: 5.282, 5.300, 5.301, 5.496 e 5.518.

\* Foram contabilizados como “outros” destinos não identificados, não citados na fonte e também: Sergipe, Santa Catarina, Maranhão, “Portos do Sul” e “para fora da província”.

\*\* No ano fiscal de 1881-1882 apenas uma escrava foi exportada.

Apesar do destaque ao Rio de Janeiro como destino nos números gerais, o Quadro 5 demonstra que nos anos 1840 o predomínio fluminense ainda não estava consolidado. Naquela década a Corte era a principal parceira comercial de Alagoas no negócio de escravos, mas Bahia e Pernambuco tinham participação significativa na importação de escravos de Alagoas.<sup>126</sup> Outro destaque na década de 1840 é a exportação de escravos de Alagoas para o Rio Grande do Sul. No Capítulo 5 voltarei ao assunto, cabe apenas adiantar que estes números dizem respeito a uma das principais rotas do comércio interprovincial de escravos da primeira metade do século XIX que ligava a Bahia à província meridional. A exportação de escravos de Alagoas para lá, portanto, deveu-se principalmente à atuação de negociantes baianos na

<sup>126</sup> Embora não haja dados desse tipo para o Penedo, o conjunto documental pesquisado indica que as relações de Penedo com a Bahia foram mais intensas, mesmo após os anos 1840. Ou seja, as relações entre Alagoas e Bahia foram constantes durante a vigência dos anos de grande volume no comércio de escravos, mas eram mais recorrentes pela região São-Franciscana.

província. Assim como ocorreu na Bahia, o envio de escravos - oficialmente - para a Província de São Pedro (Rio Grande do Sul) praticamente cessou após o fim do tráfico atlântico.<sup>127</sup> Interessante perceber que nos anos 1840 os negociantes baianos estavam ampliando suas rotas de atuação no comércio interprovincial ainda sob a vigência do tráfico, ao mesmo tempo em que o Rio de Janeiro já despontava como principal destino dos escravos exportados.

Olhando a extremidade oposta do quadro, chama a atenção que apenas após 1875 escravos passaram a ser enviados diretamente de Alagoas para Santos, São Paulo, o que é perfeitamente coerente visto que o desenvolvimento da cafeicultura ali toma fôlego nos anos 1870 com a expansão para Oeste viabilizada pelas ferrovias.<sup>128</sup> Não significa que escravos saídos de Maceió não fossem enviados para os novos campos paulistas nos anos anteriores, mas sim que os negócios eram intermediados por negociantes sediados na Corte. A pequena participação de São Paulo como destino, mesmo depois de 1875 afirma a força da rota Maceió - Rio de Janeiro na condução dos negócios. No entanto, não deixa de ser intrigante que no último ano em que houve volume de exportação de escravos, 1880-1881 (apenas um cativo foi exportado em 1881-1882) São Paulo começasse a ascender como destino. O crescimento dos negócios diretos com São Paulo aponta para uma maior participação de negociantes daquela província no comércio interprovincial em seus anos derradeiros

De qualquer forma, os dados de Maceió evidenciam que apenas no último quinquênio de vigência do comércio interprovincial os cativos eram enviados diretamente para Santos. De fato, o comércio de Maceió direto com o porto paulista apenas passa a operar em 1878. Mas não se deve generalizar esse dado para a província. A própria fonte traz elementos que indicam que Penedo, travou contatos com a província paulista desde muito mais cedo. Atentando para os passaportes de escravos destinados ao comércio interprovincial que foram visados pela Secretaria de Polícia (327 no total) e que, portanto, não constam do quadro acima, um quadro ligeiramente diferente se desenha.<sup>129</sup> Desde 1869 escravos cujos passaportes foram tirados em Tacaratu, Floresta (Pernambuco) e Penedo tinham como destino o porto paulista. Estes escravos saíam pelo Porto do Penedo e faziam a troca de embarcação

---

<sup>127</sup> No entanto, há indícios de que escravos de Alagoas teriam sido enviados por contrabando para a província sulista em períodos posteriores. Ver Seção 3.4

<sup>128</sup> Sobre o desenvolvimento do café em São Paulo, ver: MOTTA, *op. cit.*, 2012, p. 25-60.

<sup>129</sup> Como exposto no Apêndice Metodológico, os escravos visados foram excluídos da série histórica que produziu os quadros desse capítulo. Uma primeira razão justifica-se porque muitas vezes eles vinham de outras províncias, notadamente Pernambuco. Por outro lado, quando o visto era relativo a escravos com passaportes passados por autoridades alagoanas, as informações registradas eram muito sucintas. É possível perceber, no entanto, que a absoluta maioria de cativos visados eram para exportação.

em Maceió, de onde se dirigiam para o sul.<sup>130</sup> No total, 75 cativos com passaportes visados na capital tinham São Paulo como destino, número que supera aqueles apresentados no quadro acima. Ou seja, muito antes de Maceió começar a exportar escravos diretamente para Santos, uma rota do comércio interprovincial ligava Penedo àquele porto. Os escravos agenciados por negociantes de Penedo apenas passavam por Maceió; constatar que muitos deles se dirigiam para Santos, enquanto os escravos agenciados por comerciantes da capital desembarcavam quase que exclusivamente no Rio de Janeiro, reforça a hipótese de que os dois principais portos escravistas de Alagoas eram relativamente independentes um do outro.

De qualquer modo, mesmo no caso dos passaportes visados, é apenas a partir de 1869 que São Paulo passa a aparecer como um destino para os escravos exportados por portos alagoanos. Esse é um dado importante, na medida em que muitos estudos sobre o comércio generalizam tendências da década de 1870 para os anos 1850 e 1860. Apenas quando São Paulo igualou-se ao Rio de Janeiro na produção de café é que a exportação direta de escravos para aquela província começou a acontecer. Nas décadas de 1850 e 1860 o Rio de Janeiro foi, disparado, o principal porto importador de escravos alagoanos, e provavelmente, de todo o Nordeste.<sup>131</sup>

Ainda sobre os destinos, vale a pena parar um pouco e observar o desenvolvimento do comércio para Pernambuco ao longo de todo o período. São números modestos, mas chamam a atenção porque, como já foi dito, a fronteira terrestre e as relações de famílias proprietárias nas duas bandas permitia certa facilidade na transferência de cativos entre as províncias sem a necessidade de sujeitar-se aos impostos legais. Ainda assim, houve quem pagasse para exportar escravos para Pernambuco - lembrando que o quadro apenas considera escravos saídos da província para serem vendidos, ou seja, heranças, mudanças de residências e transferência para familiares foram excluídos. O que significa que em alguns momentos houve a deliberação de exportarem-se escravos de Alagoas para Pernambuco. Por outro lado, aponta para o fato de que uma quantidade muito maior de cativos alagoanos devem ter seguido por terra para a província vizinha no contexto da transferência interna de cativos do Segundo Reinado.

---

<sup>130</sup> A passagem por Maceió estava relacionada a questões logísticas do transporte. De forma geral, em muitas ocasiões era mais fácil ir à Maceió que à Bahia para se tomar os vapores da Cia. Nacional. Algumas vezes ocorreu o mesmo em relação ao Recife, pois nos Livros de Passaportes de Maceió é possível encontrar o registro de passageiros indo para “o Rio de Janeiro, com escala em Pernambuco”.

<sup>131</sup> Segundo Cristiano Otoni: “era este [o Rio] o grande mercado, os comerciantes de escravos iam ao norte comprá-los, e para não pagar duas vezes o imposto de transmissão, os traziam com procurações dos vendedores, para aqui lavrar as escrituras, portanto era aqui o grande mercado e os compradores eram quase só os grandes produtores de café, Rio de Janeiro, São Paulo e Minas. Ver: MELO, *op. cit.*, 1984, p. 54.

Poder-se-ia sugerir que essa movimentação fosse equivalente no sentido contrário, ou seja, que não houvesse propriamente uma rota de comércio interprovincial em que Alagoas vendesse escravos para Pernambuco. No entanto, em um ofício de 1877 enviado pelo Chefe de Polícia ao Presidente da Província de Alagoas, foram apresentados os números dos escravos entrados e saídos na província em 1872, 1873 e 1875 (Quadro 3 do capítulo anterior).<sup>132</sup> Nesse documento, está anotado que 33 escravos saíram de Alagoas com destino à Pernambuco, enquanto 18 deram entrada vindos daquela província. Ou seja, para cada um escravo que entrava em Alagoas vindo da província vizinha por mar, quase dois saiam, evidenciando que houve uma transferência negativa de escravos entre Alagoas para Pernambuco. Esses dados apóiam a compreensão de que Pernambuco não se inseriu no comércio interprovincial de escravos apenas como vendedora para o sudeste, mas que simultaneamente a esse movimento algumas outras rotas do comércio interprovincial viabilizaram que ali também houvesse oferta de cativos de outras províncias. Uma dessas rotas, certamente, provinha de Alagoas.<sup>133</sup>

Apesar dessas considerações, o principal dado do Quadro 5 é o absoluto predomínio do Rio de Janeiro como destino dos escravos saídos de Maceió para serem vendidos. Maceió vendia escravos prioritariamente para a Corte. De lá, eles eram inseridos em outras rotas que os levariam aos interiores do Sudeste, mas isso é tema para outra pesquisa. Do ponto de vista do comércio desde Alagoas, a articulação responsável pela venda de centenas de cativos desde sua capital, prioritariamente era uma articulação que envolvia negociantes de Maceió e do Rio de Janeiro. Maceió vendeu cativos principalmente para o Rio de Janeiro e a manutenção da rota por tanto tempo indica um elevado grau de organização e de sucesso na atividade.

---

<sup>132</sup> Embora o Chefe de Polícia afirme ao Presidente da Província ter contabilizado todos os escravos entrados e saídos de Alagoas, cotejando o documento com os Livros de Passaportes, pode-se notar que as estatísticas produzidas se restringiram aos dados do Porto de Maceió. APA. Caixa 952: Presidência da Província de Alagoas: ofícios recebidos da Secretaria de Polícia de Alagoas, 1877, ofício 434, relação de escravos entrados e saídos da província de Alagoas nos anos de 1872-1875 enviados pelo Chefe de Polícia de Alagoas ao Presidente da Província em 03.11.1877.

<sup>133</sup> Algumas proposições sobre a transferência interna de escravos em Pernambuco podem ser encontradas em: LIMA, Glauber Guedes Ferreira de. O tráfico intraprovincial em Pernambuco (1871-1880): aspectos do fluxo do comércio de escravos em Pernambuco num período de crise. *Anais V Encontro Estadual de História-Anpuh Pernambuco*, Recife, UFPE, out. 2004.

## 2.2. Equilíbrio entre homens e mulheres no comércio de escravos

Outro aspecto passível de análise a partir dos dados dos Livros de Passaportes de Maceió é a relação entre homens e mulheres inseridos no comércio. Afinal, o comércio interprovincial foi prioritariamente um comércio de homens? A pergunta é tanto mais significativa por que é comum ler-se na historiografia do Nordeste afirmações que associam a alta representatividade de mulheres entre a população escrava na região aos efeitos do comércio interprovincial, que teria sido, prioritariamente, um comércio de homens - assim como o tráfico atlântico.<sup>134</sup>

Antes de fazer análise destes dados, é necessário conhecer-se a proporção entre homens e mulheres na população cativa da província. Para tanto, estão disponíveis o mapa da população de Alagoas de 1848, o Recenseamento de 1872 e a matrícula de 1874.<sup>135</sup> Todas essas fontes apontam para uma impressionante igualdade entre os sexos da população.

### Quadro 6 - Homens e mulheres na população escrava de Alagoas (1848, 1872, 1874).

| Ano  | Homens | Mulheres | Total  |
|------|--------|----------|--------|
| 1848 | 19.900 | 19.890   | 39.790 |
| 1872 | 17.918 | 17.828   | 35.741 |
| 1874 | 16.574 | 16.695   | 33.242 |

Fonte: Falla do Presidente da Província de Alagoas, Cel. Antônio Nunes de Aguiar, 1849; BRAZIL, Império do. Recenseamento Geral do Império do. 1872; DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Relatório e trabalhos estatísticos. Rio de Janeiro, Typographia Franco Americana, 1874.

O impressionante equilíbrio entre os sexos na província desde 1848 é um dado relevante e uma questão a ser investigada. Mesmo municípios baseados principalmente na monocultura do açúcar, como Porto de Pedras, apresentam taxa de masculinidade negativa. Infelizmente foge às possibilidades dessa pesquisa tecer considerações sobre o tema. Trouxe estes dados aqui apenas como elementos para refletir sobre a proporcionalidade de homens e

<sup>134</sup> Sobre a grande representatividade dos homens, foi particularmente influente na historiografia a afirmação de Conrad: “como no tráfico africano, os homens transferidos dentro do Brasil depois de 1850 provavelmente superavam as mulheres na proporção de pelo menos 2 para 1”. CONRAD, *op. cit.*, 1985, p. 192.

<sup>135</sup> Destaca-se que os números de escravos da matrícula são inferiores aos do recenseamento. A pesquisa de Robert Slenes apontou como tendência geral das províncias do Império a relação oposta, sendo que o autor destaca Alagoas como uma exceção à regra. O motivo pelo qual há menos escravos contabilizados na matrícula que no recenseamento na província ainda é desconhecido, mas não deve ser atribuído ao comércio interprovincial oficial, visto que no intervalo entre as duas contagens seu volume foi muito baixo. Ver: SLENES, *op. cit.*, 1974.

mulheres no comércio interprovincial. Afinal, a variação na participação de homens e mulheres na população escrava na província, poderia influir sobre os escravos do comércio. Verificado o equilíbrio, podemos nos atentar diretamente aos dados dos livros de passaportes. O quadro abaixo sistematiza as informações de sexo por quinquênios.

**Quadro 7 - Sexo dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, por quinquênios, 1842-1882 (%).**

| Anos/Sexo           | Homens | Mulheres |
|---------------------|--------|----------|
| jul 1842 – jun 1845 | 51,6%  | 48,4%    |
| jul 1845 – jun 1850 | 51,3%  | 48,8%    |
| jul 1850 – jun 1855 | 52,9%  | 47,1%    |
| jul 1855 – jun 1860 | 44,2%  | 55,8%    |
| jul 1860 – jun 1865 | 64,6%  | 35,4%    |
| jul 1865 – jun 1870 | 72,7%  | 27,3%    |
| jul 1870 – jun 1875 | 74,2%  | 25,8%    |
| jul 1875 – jun 1880 | 58,3%  | 41,7%    |
| jul 1880 – jun 1882 | 51,5%  | 48,5%    |
| <b>Total</b>        | 56,37% | 43,63%   |

Fonte: APA. Livro de Passaportes da Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1892 (8 volumes). Caixas: 5.282, 5.300, 5.301, 5.496 e 5.518.

O quadro indica um grande equilíbrio entre o sexo dos escravos exportados até o início dos anos 1850, quando houve um leve aumento na proporção de homens. O movimento se inverte no segundo quinquênio da década, quando mais mulheres passam a ser exportadas. Entre 1860 e 1875 a proporção se inverte novamente, havendo uma predominância significativa da proporção de homens no comércio. A partir do segundo semestre de 1875, a diferença proporcional diminui, mantendo, no entanto, leve vantagem para a população masculina até o fim da série. No cômputo total dos dados, os homens representaram 56,67% dos 3.569 escravos exportados por Maceió. Cerca de 480 homens a mais envolvidos no comércio.

Tendo em vista as características do comércio de escravos e os movimentos de um grupo migratório no século XIX brasileiro, como notou Klein, era de se esperar a

predominância de homens escravos sendo enviados para fora da província.<sup>136</sup> O que chama a atenção nos dados acima é justamente o fato desse predomínio não ter sido absoluto, havendo períodos em que mais mulheres foram colocadas à venda. Esses números são ainda mais significativos ao perceber-se que as mulheres foram maioria nos anos fiscais entre o segundo semestre de 1854 e o primeiro de 1857, abrangendo uma fase de grande volume do comércio interprovincial alagoano. Novamente aqui são indicadas especificidades do comércio interprovincial na década de 1850. Não proponho uma explicação definitiva, pois seriam necessários mais estudos sobre o tema, mas creio que duas propostas são válidas para a investigação: a primeira é que a boa fase da agricultura entre 1854-1857 poderia ter orientado a venda intraprovincial de escravos homens enquanto a manutenção de boas condições de venda no sudeste teria incentivado aos comerciantes a continuarem colocando escravos no comércio, mesmo que não pudessem adquirir tantos homens quanto gostariam.<sup>137</sup> A segunda estaria relacionada a um momento favorável no comércio de mulheres: a resolução definitiva sobre a interrupção do tráfico atlântico teria incentivado a aquisição de escravas visando, além de sua força de trabalho, sua capacidade de reprodução natural.

A primeira proposta está fortemente marcada pelo tom dessa investigação: o destaque para o papel fundamental dos comerciantes no andamento dos negócios. Mesmo em face de uma pequena oferta dos escravos preferidos para o comércio, o homem adulto jovem, a avaliação sobre os possíveis lucros levou a que se mantivesse um fluxo de cativos, ainda que não fossem daqueles mais valiosos<sup>138</sup>. Mesmo nesses casos, os ganhos compensavam os investimentos. A existência de rotas de escravos estabelecidas viabilizava a continuidade dos negócios, ainda que em face da concorrência dos proprietários da província. Já a segunda proposição, a perspectiva de investimento na capacidade reprodutiva das escravas, é uma questão que ainda demanda maiores pesquisas no Brasil. As décadas de 1850 e 1860 foram momentos em que a possibilidade da manutenção da escravidão no Brasil pela reprodução natural esteve muito presente na vida dos proprietários de escravos. Salles demonstra como, de fato, antes da promulgação do *Ventre Livre*, a reprodução natural foi suficiente para

---

<sup>136</sup> Nos dados de entrada no Porto do Rio de Janeiro entre julho e novembro de 1852, Klein encontra uma proporção de 67% de homens entre os escravos. KLEIN, *op. cit.*, 1971, p. 570-571.

<sup>137</sup> Subrinho demonstra que o preço médio por tonelada de açúcar esteve em movimento de ascensão desde 1852-1853 até 1856-1857 em Sergipe. Considerando que o mesmo movimento tenha sido verificado em Alagoas, coincide com o período de predomínio de mulheres no comércio. SUBRINHO, *op. cit.*, 2000, p. 33.

<sup>138</sup> A preferência pelo homem adulto jovem nas relações de produção baseadas na mão de obra escrava na América é uma afirmação recorrente na historiografia e está relacionada a questões culturais de longa duração no Ocidente. Por consequência, o preço desses cativos costumava ser mais elevado, embora houvesse variações conjunturais que alterassem esse quadro.

manter o número de trabalhadores nas grandes fazendas cafeicultoras de Vassouras.<sup>139</sup> Evidente que pensar no cálculo racional sobre a reprodução das escravas de que dispõe um proprietário é diferente de afirmar que houve a intencionalidade de comprar escravas objetivando a reprodução. De qualquer forma, o dado que mais incide para a viabilidade de relacionar mercado de escravas e capacidade reprodutiva é exatamente a queda nos preços de cativas verificados após o Ventre Livre, como demonstrou Flávio Motta.<sup>140</sup> Ora, se o cálculo sobre a capacidade de reprodução incidia no preço, porque não poderia incidir também sobre o mercado?

Pode parecer estranho aos olhos do século XXI agregar um cálculo racional à capacidade produtiva das mulheres, mas é perfeitamente condizente com a escravidão no século XIX e com as relações de gênero na sociedade brasileira, especialmente em um contexto de transformações no sistema de fornecimento de cativos estrangeiros e intensificação do comércio nacional. Nos Estados Unidos, onde cartas entre os senhores de escravos são fontes mais frequentes que no Brasil, expressou-se a intenção deliberada de comprar escravas visando sua capacidade reprodutiva no contexto de intensificação do *domestic slave trade*.<sup>141</sup> Efetivamente houve ali o incentivo à reprodução de escravos diferente do caso brasileiro, mas não desconhecido aqui.<sup>142</sup> Em 1854, quando os deputados debatiam o projeto de Maurício Wanderley sobre a proibição do comércio interprovincial, Silveira da Motta proferiu: “Ainda não principiou no nosso país essa indústria que há nos Estados Unidos de criar escravos”.<sup>143</sup> Quem sabe não houvesse quem estivesse cogitando investir no negócio naquele momento?

A questão é tanto mais complexa se olharmos para os registros de compra e venda de escravos de Alagoas (ver Quadro 13). Em 1854-1855, a média do preço das mulheres entre 15 e 29 superava aquele dos homens. Como demonstrarei no Capítulo 4, esse foi o único momento da série em que cativas valeram mais que seus companheiros, o que ocorreu justamente quando mais mulheres estavam sendo exportadas. Difícil estabelecer o que foi

---

<sup>139</sup> SALLES, *op. cit.*, 2008.

<sup>140</sup> Segundo Motta: “foi bastante palpável o efeito deletério da libertação dos nascituros sobre os preços praticados das mulheres cativas”. Ver: MOTTA, *op. cit.*, 2012, p. 268

<sup>141</sup> Ver: JOHNSON, Walter. *Soul by soul: life inside the antebellum slave market*. Cambridge; London: Harvard University Press, 1999, p. 82.

<sup>142</sup> O assunto do incentivo à reprodução escrava nos Estados Unidos é ainda controverso, Slenes já afirmava em 1876 que caso o incentivo deliberado à reprodução escrava tivesse havido, foi mais rara do que a historiografia costumava informar. Uma discussão sobre a questão e sua relação com o comércio interprovincial nos Estados Unidos foi proposta por Steven Deyle. Conferir: DEYLE, Steven. *Carry me back: the domestic slave trade in American life*. New York and other cities: Oxford University Press, 2005, Capítulo 2; SLENES, *op. cit.*, 1976, p. 27.

<sup>143</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 22.08.1854, p. 246.

causa e o que foi consequência, mas delineia-se uma conjuntura de aquecimento no mercado de mulheres na década de 1850 e seus ventres provavelmente estavam associados a este fenômeno.

De qualquer modo, o que os dados totais indicam é que a predominância de homens no comércio interprovincial não foi tão grande como se poderia supor. Especialmente nos anos de maior volume do comércio, a relação entre os sexos dos cativos era equilibrada. No Capítulo 1 fiz considerações sobre o impacto do comércio interprovincial sobre a população escrava em Alagoas, sugerindo que apesar dele ter contribuído para sua diminuição, a influência não teria sido tão drástica. Considerando a pequena diferença entre os sexos dos escravos exportados pelo Porto de Maceió, e supondo que esta relação se mantivesse para toda a província, percebe-se que o comércio interprovincial não influenciou sobre a proporção entre os sexos dos escravos em Alagoas. O que é confirmado pelos dados demográficos, demonstrando o contínuo equilíbrio de homens e mulheres na população cativa ao longo do Segundo Reinado

A consequência mais relevante dessa análise, a meu ver, é perceber que se mulheres escravas estavam sendo alvo do comércio de exportação de escravos, especialmente antes da Lei do Ventre Livre, teria havido a diminuição na capacidade reprodutiva da população escrava na província. Até 1871 foram exportadas de Alagoas cerca de 2.000 escravas, a maioria absoluta em idade produtiva, mais da metade com menos de 22 anos.<sup>144</sup> A migração dessas mulheres teria incidido sobre as possibilidades de reprodução endógena da população cativa e, indiretamente, foi uma forma do comércio interprovincial contribuir para a diminuição da população cativa ao longo do período, como se tratou no capítulo anterior. Portanto, conclui-se que o comércio interprovincial de cativos muito pouco influenciou para alterar a relação entre os sexos da população cativa de Alagoas. Por outro lado, a grande incidência de mulheres jovens exportadas teria reduzido a capacidade desta mesma população de continuar reproduzindo-se naturalmente.

### **2.3. Jovens cativos: um bom negócio**

Uma das análises mais interessantes viabilizadas pelos Livros de Passaportes diz respeito à idade dos escravos inseridos no comércio interprovincial de Maceió. As informações sobre a idade foram constantes, sendo que apenas em menos de 100 casos não foi

---

<sup>144</sup> Estimativa obtida a partir do cruzamento das informações dos Quadros 1 e 7.

registrada. Para se estruturar um quadro sobre faixas etárias, a primeira questão a ser enfrentada diz respeito a quais delas serão utilizadas. Após longa reflexão a partir da bibliografia, julguei que trabalhar com faixas equitativas de períodos de sete anos seria uma boa estratégia para que fosse possível perceber as nuances sobre as idades dos escravos inseridos no comércio. Por outro lado, para fixar alguns limites etários, especialmente nas duas primeiras faixas, optei por, excepcionalmente na primeira delas, trabalhar com oito anos (0 a 7).<sup>145</sup> Deste modo, os dados informam sobre a seguinte proporcionalidade nas faixas etárias dos escravos inseridos no comércio.

**Quadro 8 - Faixa etária dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1882 (%).**

|                     | 0 a 7 | 8 a 14 | 15 a 21 | 22 a 28 | 29 a 35 | 36 a 42 | + de 43 |
|---------------------|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| <b>Escravos (%)</b> | 2%    | 20,6%  | 31%     | 25%     | 13%     | 4,4%    | 2%      |

Fontes: APA. Livro de Passaportes da Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1892 (8 volumes). Caixas: 5.282, 5.300, 5.301, 5.496 e 5.518.

\* Completam os dados do quadro 2% de escravos cuja idade não foi identificada.

Os dados por faixas etárias equitativa tornaram evidentes a preferência dos comerciantes por escravos extremamente jovens. Percebe-se que 31% dos cativos exportados tinham entre 15 e 21, seguido pela faixa entre 22 e 28 anos e, logo após, 8-14. O quadro indica que 78,5% dos escravos eram menores de 28 anos, sendo que mais da metade dos escravos exportados sequer chegavam a 22. Ou seja, o comércio interprovincial de escravos desde Alagoas foi, prioritariamente, um comércio de homens e mulheres extremamente jovens.

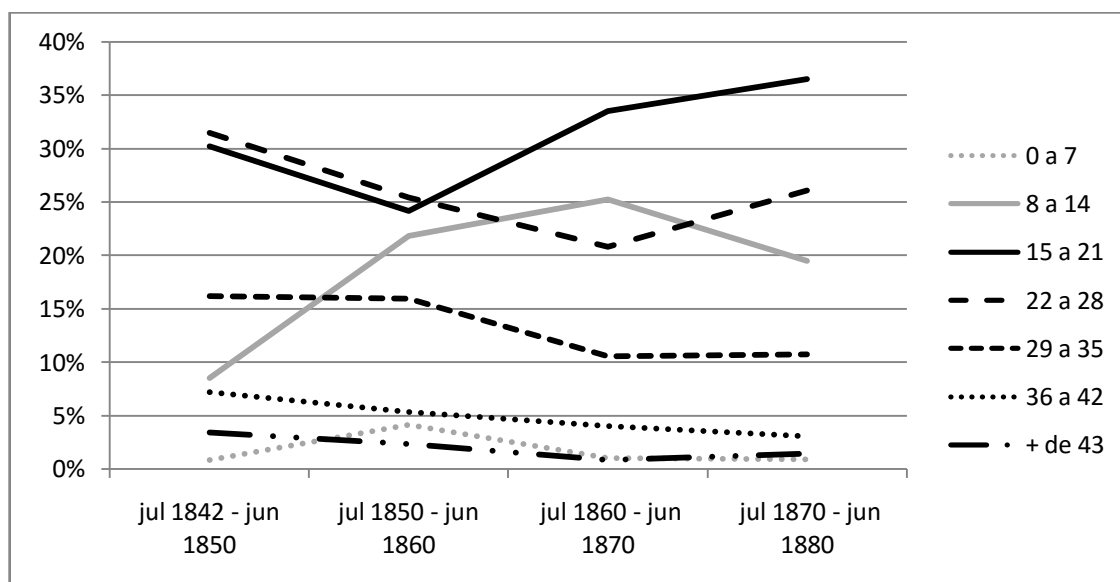
O primeiro grupo, aquele das crianças até sete anos, em geral era exportado junto com as mães. No entanto, encontrei registros de crianças a partir dos seis anos que estavam sendo exportadas sem a companhia de outros adultos escravos. A partir dessa idade, foi muito comum a venda para fora da província separado das mães. Em 1869 a legislação proibiu esta prática e a Lei do ventre Livre, em 1871 ratificou a proibição.<sup>146</sup> No capítulo 8 voltarei às

<sup>145</sup> A definição da faixa etária 0 a 7 anos e 8 a 14, ou 0 a 14 é recorrente na bibliografia. Para que fosse possível manter esse padrão que optei pela exceção mencionada.

<sup>146</sup> O Decreto 1.695 de 1869 proibiu que se separasse nas vendas de escravos marido e mulher e filhos do pai ou mãe, salvo os filhos maiores de 15 anos. Já a Lei. 2.040 de 1871 deliberou: “Em qualquer caso de alienação ou transmissão de escravos, é proibido, sob pena de nulidade, separar os cônjuges, e os filhos menores de 12 anos, do pai ou da mãe”. Note-se a redução na idade entre as duas legislações. BRAZIL, Império do. Decreto 1.695 de 15.09.1869; BRAZIL, Império do. Lei. 2.040 de 28.09.1871.

questões legais relativas à separação de famílias escravas. Nesse momento, cotejar os dados à luz das restrições legais ajuda a compreender as alterações na proporção das faixas etárias por década, como demonstra o gráfico abaixo.

**Gráfico 2- Faixa etária dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, por década, 1842-1882 (%).**



Fonte: APA. Livro de Passaportes da Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1892 (8 volumes). Caixas: 5.282, 5.300, 5.301, 5.496 e 5.518.

Embora haja nuances nas variações anuais e quinquenais o gráfico por décadas facilita a análise dos dados. O que primeiro deve ser notado é a diferenciação no padrão etário dos escravos exportados na década de 1840 em relação às subsequentes. Durante a vigência do tráfico atlântico, o funcionamento do comércio interprovincial como re-distribuidor dos africanos ilegais, influenciou sobre os dados etários dos escravos exportados. Especialmente a baixa representatividade de crianças menores de 14 anos é notável, o que é explicado pelo fato de que escravos africanos dessa faixa etária eram ilegais. Certamente, a ilegalidade de africanos também ajuda a compreender por que na década de 1840 as três faixas etárias mais altas (29-35, 36-42 e mais de 43) alcançam a maior proporção da série. Evidentemente, em muitos casos, as idades acima de 29 anos atribuídas a escravos eram apenas fictícias, viabilizando o comércio sem riscos. De qualquer modo, ainda assim o que se destaca é a considerável proporção de escravos jovens no comércio interprovincial já na década de 1840.

Iniciando a década de 1850 a proporcionalidade de cativos jovens aumentou consideravelmente e caiu a representatividade de escravos acima de 29 anos. Os cativos entre oito e 14 passam de 8% para 21% no total daqueles exportados. A proporção dessa faixa

etária aumentou na década seguinte, sofrendo queda nos anos 1870's, provavelmente em decorrência da legislação proibindo a separação das famílias escrava. Apesar da diminuição proporcional, o que se verifica é que, mesmo em virtude das proibições, o comércio de escravos muito jovens continuou a ocorrer até o fim da série.

Abaixo um quadro agregando os dados em apenas duas categorias etárias.

**Quadro 9 - Faixa etária dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, por quinquênio, 1842-1882 (%).**

| Anos fiscais        | Até 21 anos |        | Mais de 22 anos |        | Total |
|---------------------|-------------|--------|-----------------|--------|-------|
| jul 1842 - jun 1850 | 93          | 40,43% | 137             | 59,57% | 230   |
| jul 1850 - jun 1860 | 688         | 50,51% | 674             | 49,49% | 1362  |
| jul 1860 - jun 1870 | 339         | 62,20% | 206             | 37,80% | 545   |
| jul 1870 - jun 1880 | 737         | 57,89% | 536             | 42,11% | 1273  |
| jul 1880 - jun 1882 | 59          | 59,60% | 40              | 40,40% | 99    |
| <b>Total</b>        | 1916        | 54,60% | 1593            | 45,40% | 3509  |

Fontes: Livro de Passaportes da Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1892 (8 volumes). Caixas: 5.282, 5.300, 5.301, 5.496 e 5.518.

\* Os escravos cuja idade não foi identificada foram desconsiderados para o cálculo da proporção.

O quadro demonstra como a intensificação do comércio interprovincial reforçou a busca por escravos menores de 21 anos. Nos anos 1860 a concentração de jovens cativos nos navios saídos de Maceió chegou à sua maior proporção, mas na década seguinte mantiveram-se como a maioria dos escravos exportados pela capital de Alagoas. O fato da década de 1860 ser aquela na qual a proporção de escravos muito jovens é maior, destacando-se a grande incidência de escravos entre oito e 14 anos, como demonstra o Gráfico 2, é muito sintomático. Até o fim dos anos 1850 ainda persistiam desembarques de africanos. Por mais que parecesse que efetivamente esse ramo dos negócios chegaria ao fim, provavelmente muitos senhores de escravos ainda tinham esperança na manutenção de alternativas para o fornecimento de mão de obra. Nos anos 1860 a situação do tráfico atlântico já estava definida. Por outro lado, não foram anos de grande intensidade nas relações interprovinciais tanto por que as províncias vendedoras estavam precisando de seus escravos como porque as compradoras não passavam por bom momento para investimento. Nesse contexto, cativos muito jovens devem ter surgido como um nicho de mercado para os comerciantes de escravos. Por um lado, eles não estavam tendo emprego imediato nas províncias de origem. Ou seja, vender um cativo jovem era uma forma de agregar capital sem se desfazer de um trabalhador indispensável à produção. Por

outro lado, esses escravos tinham preços menores, e se tornavam uma alternativa barata e promissora para os senhores do Sudeste.

Inicialmente, poder-se-ia prever que a tendência para a década de 1870 fosse de continuidade, senão aumento, na preferência por escravos jovens. A Lei do Ventre Livre, tida por muitos coevos como o ato final da abolição no Brasil, em tese impulsionaria a que as áreas de expansão econômica baseadas na escravidão comprassem cativos muito novos, garantindo a longevidade da mão de obra cativa. No entanto, as medidas restritivas à separação de famílias frearam parcialmente o impulso dos comerciantes de crianças, diminuindo a proporção de cativos menores de 12 anos no comércio. Por outro lado, no fim da década, quando a Grande Seca assolou o Ceará, Pernambuco e Paraíba e milhares de migrantes chegaram à Alagoas, muitos senhores de escravos perceberam um bom momento para vender seus cativos mais valiosos, e substituí-los por uma mão de obra livre desesperada, disposta a aceitar relações análogas à escravidão para não morrer de fome. Ou seja, em números totais, mais que o dobro de escravos abaixo de 21 anos foram exportados por Alagoas na década de 1870 em relação à anterior. No entanto, naquele período o comércio de escravos acima dos 22 anos foi favorável, levando a uma diminuição proporcional dos escravos muito jovens no cômputo total.

De qualquer modo, os dados dos Livros de Passaportes de Maceió demonstram que o comércio interprovincial envolvia escravos muito jovens. Cativos de seis, sete oito anos sendo levados sozinhos para o Rio de Janeiro foi um fato cotidiano no Porto de Maceió. Crianças que ainda sequer tinham adentrado o mundo do trabalho estavam sendo negociadas como promissores trabalhadores.<sup>147</sup> Um dos casos mais precoces identificados foi o do menino José. O escravo, de cinco para seis anos, vivia com o pai e a mãe em Colônia Leopoldina quando a morte da senhora viabilizou que fosse vendido, em 1861. Separado dos pais, seu novo senhor o enviou para Maceió aos cuidados do negociante Eugênio José das Neves Andrade, encarregado de vendê-lo.<sup>148</sup> Não tendo achado “preço conveniente nesta cidade” como

---

<sup>147</sup> É sabido que muito cedo crianças escravas começavam a trabalhar, mas é pertinente a pergunta feita por Mattoso: “A que idade, e como o filho da escrava deixa de ser criança e passa ser percebido como escravo?”. Desenvolvendo a questão, a autora aponta alguns dados interessantes, como, o reconhecimento por parte da Igreja como a idade da razão aos sete anos. Já o Código Filipino definiu a maioridade em 12 anos para mulheres e 14 para homens e a Lei do Ventre Livre obrigava o senhor a cuidar da criança até os oito anos. Evidentemente houve variações, mas é possível se presumir que a partir dos sete anos até os 12 a criança já estava inserida no mundo do trabalho, ainda que executando atividades específicas. A partir dos 13 anos sua inserção seria completa. MATTOSO, Kátia. O filho da escrava (Em torno da Lei do Ventre Livre). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 8, n. 16, p. 37-55, mar./ago. 1988, p. 39.

<sup>148</sup> Sócio da firma comercial Eugênio José das Neves & Cia, de Maceió.

afirmou o próprio negociante, embarcou-o para o Rio de Janeiro.<sup>149</sup> Em um ato simples de venda, uma família foi desfeita e um menino de cinco, seis anos mandado para muito longe dos pais para ser revendido até que finalmente fosse comprado e inserido em um contexto que lhe prepararia para assumir um papel nas relações de trabalho. Certamente ao longo de todo esse percurso, outros escravos deviam lançar algum cuidado com a criança. Outras mães e pais separados de seus filhos dificilmente ficariam alheios ao sofrimento da ruptura familiar e, talvez, dedicassem atenção maternal/paternal aos “moleques”. Esses segredos internos da comunidade escrava são difíceis de serem revelados. Mas, certamente, os quarenta anos de vivacidade do comércio interno e, mais além, os mais de três séculos de escravidão atlântica construíram sociabilidades diferenciadas que permitiram a sobrevivência física e psicológica dos milhares de órfãos forjados ao longo de um dos episódios mais trágicos da história moderna do Ocidente.

#### **2.4. Destinos certos, vidas incertas**

Voltando aos números. Além dos dados referentes à idade, sexo e destino dos escravos exportados, outras informações constam no livro de passaportes. No entanto, ao contrário dessas, a ocorrência do registro é muito irregular e inviabilizam uma análise mais detalhada. No caso das profissões, por exemplo, apenas uns 100 cativos as tiveram registradas, o que a torna uma categoria quantitativamente inútil. O estado marital também não foi recorrente, embora em alguns períodos tenha havido um registro sistemático.<sup>150</sup> Outras categorias como estatura, formato do rosto, olhos, nariz e boca aparecem em quase todos os registros, mas não foram alvo de atenção dessa pesquisa.

Já o registro sobre a origem dos escravos ocorreu em cerca da metade dos casos. Ainda assim, julguei inviável estabelecer uma análise de variação proporcional diacrônica, como nos casos anteriores. No entanto, se o subregistro impede de que sejam tecidas considerações sobre a proporção de africanos e brasileiros entre os exportados ao longo do tempo, esses dados são muito interessantes para conhecer características da população escrava africana em Alagoas.

---

<sup>149</sup> Aos cuidados da Costa Pereira Paiva & Cia, do Rio de Janeiro.

<sup>150</sup> A título de exemplo, em 1856, quando o registro do estado marital foi constante em quase todos os passaportes, entre os 176 escravos exportados com idade igual ou superior a 22 anos, foi feito o registro de 20 cativos casados, sendo três casais. Isso significa que 14 escravos foram separados dos cônjuges naquele ano. Embora esse seja um dado muito pontual, ele indica por um lado, que a prática de separar cônjuges sacramentados acontecia com certa frequência no contexto do comércio interprovincial e, por outro, que a preocupação de manter unidos casais formalizados pela igreja não era inexistente.

Entre os 279 cativos identificados como africanos, muitos foram registrados genericamente (africano, da África, nação). Outros 28 foram identificados como da costa ou da costa da África, o que, da forma como consta no documento, também pode ser contabilizado como uma referência genérica. Dentre os outros, o que se pode notar é o predomínio de escravos ditos angolas ou de nação angola, 84. Constaram também 11 nagôs, sete benguelas, quatro gêges, três minas, três congos, além de um cassange e um moçambique. A maioria dos registros de africanos foi feita na década de 1850 (183), seguido pelos registros na década de 1840 (67) e 1860 (28). Apenas um africano foi registrado enquanto tal nos anos 1870.

Os dados indicam o predomínio de homens e mulheres da África Central em Alagoas no século XIX. Mas também demonstram que escravos da África Ocidental e mesmo da África Oriental, estiveram presentes em território Alagoano. Sancho, identificado como moçambicano, foi exportado em 1851 pelo negociante Antônio Maria de Monteiro, tendo sido anotado no passaporte que este possuía 18 anos. Ou seja, Sancho era um africano ilegal e não teve problemas em ser exportado, isso em 1851! Por outro lado, sua presença em Maceió naquele ano indica a possibilidade de que algum dos desembarques ilegais que ocorreram em Alagoas entre 1849 e 1851 fosse oriundo da África Oriental.

Enfim, esses são apontamentos muito gerais sobre as origens dos escravos africanos no comércio. De qualquer forma, por força do processo histórico de repressão ao tráfico atlântico, pode-se afirmar que a participação de africanos no comércio interprovincial caiu progressivamente com o passar das décadas. Considerando, como demonstrado acima, que o comércio interprovincial foi um comércio de escravos jovens, é plausível propor que nos anos 1860 e 1870 a participação de africanos fosse bastante reduzida. Ou seja, o comércio interprovincial foi se abasileirando. Em suas últimas duas décadas, era primordialmente um comércio de brasileiros. A escravidão brasileira no comércio é um dado fundamental para que possamos compreender os impactos desse evento.

A referência à nacionalidade brasileira é designada no livro de passaportes sob três formas: 1. Com os termos “crioulo”, “pardo”, “cabra” e “mulato”, qualitativos que indicam além da origem, a cor e, no caso de crioulo, geralmente, a condição social; 2. Com a indicação objetiva do local de nascimento: Pernambuco, Alagoas, Maceió, Penedo....; 3. Com a naturalidade indicada como “natural do Brasil” ou “nação brasileira”. Esta última forma, “nação brasileira” aparece apenas em fins da década de 1860 e não foi muito frequente. Mas é particularmente importante notar que passou a haver uma designação de nacionalidade

brasileira para os escravos, o que constituía uma oposição formal principalmente à expressão “crioulo”. Esta adjetivação indicava a naturalidade colada à condição de escravo, ou seja, uma categoria específica da nacionalidade. Se é viável propor que a designação “nação brasileira” guarda um paralelo com as formas de se identificar africanos “nação angola”, “nação moçambique”, por outro lado ela distancia a designação de origem da condição de escravo.

Os Livros de Passaportes trazem elementos interessantes para problematizar a categoria “crioulo”. É comum que a historiografia do século XIX associe crioulo à nacionalidade brasileira, em oposição a africano. De modo geral, crioulo teria sido uma forma corriqueira de se designar um escravo nascido no Brasil. A análise dos Livros de Passaportes, no entanto, indica que nem todo escravo nascido no Brasil era adjetivado de crioulo, porque à categoria, assim como ocorria com pardo, mulato e cabra, também estavam associados critérios de cor. Como o registro dos livros identifica a origem e a cor da pele em lugares distintos, esse dado torna-se bastante evidente. Assim, a absoluta maioria dos cativos cuja origem foi anotada com o emprego do termo “crioulo”, teve a cor de pele descrita como preta ou fula, como por exemplo: “José, crioulo [...] cor fula”.<sup>151</sup> Os cativos que tiveram a cor identificada como parda, mulata ou cabra, principalmente, tiveram a identificação de origem anotada, geralmente, com os mesmos termos: “João, pardo [...] cor parda”, “Lucrécia, cabra [...] cor cabra”.

Dessa constatação pode-se perceber, por um lado, que crioulo foi - no contexto de produção dos Livros de Passaportes no Segundo Reinado - um adjetivo relacionado simultaneamente a critérios de origem e de cor, assim como eram pardo, mulato e cabra. Por essas considerações que acredito ser mais adequado falar de abasileiramento - e não crioulistização - quando me refiro à questão da origem dos escravos do comércio no século XIX. Ademais, o termo brasileiro poderia ainda não ser corrente, mas já era usado para designar escravos nascidos no Brasil. Essas transformações nos significados das formas de atribuir qualitativos é um fenômeno bastante peculiar ao século XIX.

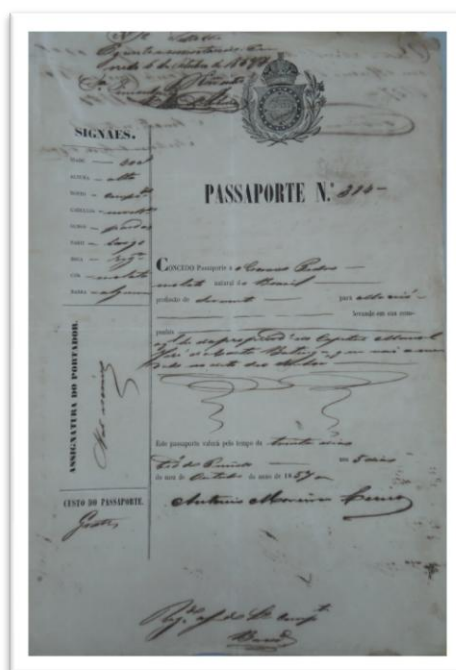
Por fim, o último dado quantitativo que analiso a partir dos Livros de Passaportes é, justamente, a cor. Nessa documentação “cor” referia-se a um atributo físico, notadamente a cor da pele, do mesmo modo que altura, formato do rosto, boca, olhos e nariz, cabelos e

---

<sup>151</sup> A cor do indivíduo compunha uma série de caracteres físicos de identificação constantes do modelo de passaporte publicado junto ao Regulamento do Código Crime identificados como “signaes” e assim elencados: idade, altura, rosto, cabelos, olhos, nariz, boca, cor e barba. Já a referência à origem vinha no corpo do texto do passaporte, sendo igualmente constante do modelo. Importante observar que o termo “crioulo” não era utilizado para preencher o campo de identificação de cor”. BRAZIL, Império do. Regulamento nº 120, de 31 de janeiro de 1842.

barba. Por isso a identificação de cor também ocorria no caso de pessoas livres. O preenchimento desses campos foi imposto pelo Regulamento 120 de 31.01.1842 (regulamento da reforma do código do processo crime de 1841), no qual foi publicado um modelo para o passaporte. Seguindo o modelo, nos Livros de Passaportes, em geral esses qualificativos físicos estavam separados em uma lista ao lado do registro. Essa característica da produção do documento é extremamente importante, porque denota a intenção de classificar a cor por critérios de identificação objetiva e fenotípicos, não sociais. Claro que a intenção da objetividade não excluía os padrões sociais de classificação, mas permite tomar esse dado como um indicativo de cor de pele e não de posição social, como ocorria frequentemente.

**Figura 1 - Imagem: passaporte padrão do império**



Fonte: APA. Caixa 1587: Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857, passaporte do escravo Pedro de Manoel José da Costa Batinga, passado em 05.10.1857.

Terminologias de cor são interessantes nos estudos históricos e ajudam a compreender questões relacionadas às classificações “raciais” de época. Especialmente porque tratamos da segunda metade do século XIX é impossível não refletir sobre essas categorizações. No entanto, não vou me adentrar na análise aprofundada deste tema, pois acabaria me desviando bastante do assunto principal. Por outro lado, após o longo trabalho de sistematização, creio que ao menos vale a pena apresentar os dados quantitativos relativos a esta categoria. Assim como Jocélio Santos demonstrou para um período anterior, era ampla a gama de possibilidade

de identificação de cor.<sup>152</sup> Ao todo foram encontradas 40 expressões diferentes para a descrevê-la, tais como: “vermelha”, “alva”, “alaranjada”, “acabocada”, “branca”, “morena”, “natural”, “faísca”, “escura”, “clara”, “negra”.<sup>153</sup> Havia também a designação por graduações e cores agregadas: “bem preta”, “mulata bem clara”, “parda escura”, “um pouco fulo”, “quase preta” e por aí vai. Mas, apesar dessa variedade, apenas 3% dos escravos tiveram a identificação de cor diferente de: “preta”, “parda”, “fula”, “mulata” e “cabra”.

**Quadro 10 - Identificação de cor de pele dos escravos exportados com passaporte passado pela Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1882 (%).**

| Designação de cor       | %      |
|-------------------------|--------|
| <b>Preta</b>            | 53,99% |
| <b>Parda</b>            | 17,26% |
| <b>Fula</b>             | 12,05% |
| <b>Mulata</b>           | 2,09%  |
| <b>Cabra</b>            | 2,43%  |
| <b>Outras</b>           | 3,03%  |
| <b>Não identificada</b> | 9,15%  |

Fontes: Livros de Passaportes da Secretaria de Polícia de Maceió, 1842-1892 (8 volumes). Caixas: 5.282, 5.300, 5.301, 5.496 e 5.518.

O predomínio de cativos de cor preta entre escravos exportados é notório e outras fontes permitem demonstrar que esse fato não era apenas fortuito. Ao longo da vigência do comércio interprovincial os negociantes de escravos publicavam nos jornais anúncios de compra de escravos. Estes anúncios, em geral, demonstravam o interesse dos negociantes em comprar escravos exatamente no padrão que os dados dos livros de passaportes delineavam: homens e mulheres jovens. No entanto, em alguns deles também está incluído a preferência de escravos de cor preta, como, por exemplo, no anúncio do Liberal de 1877:

Compram-se escravos - À Rua Nova n. 60, em Maceió, compra-se escravos de ambos os sexos por maior preço: *de preferência: cores pretas*, moleques de 12 a 25 anos, e escravas sem filhos libertos.<sup>154</sup>

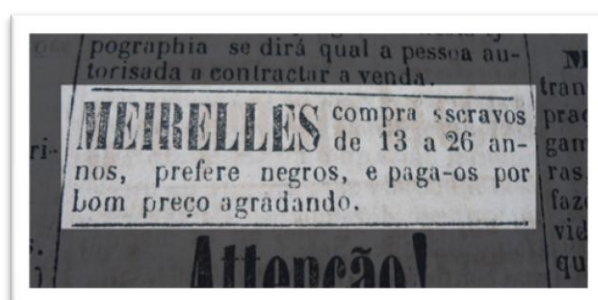
<sup>152</sup> SANTOS, Jocélio Teles dos. De pardos disfarçados a brancos pouco claros: classificações raciais no Brasil dos Séculos XVIII-XIX. *Afro-Ásia*, 32, p. 115-137, 2005.

<sup>153</sup> A anotação de cor “negra” foi registrada apenas quatro vezes (em 1842, 1843 e 1855).

<sup>154</sup> O Liberal, órgão do partido liberal das Alagoas. Maceió, ano 9, n. 77, terça-feira, 03.07.1877. Citado por: BASTOS, Humberto. *Assucar & Algodão*. Ensaio histórico e econômico. Maceió: Casa Ramalho 1938. Grifos meus.

Note-se no anúncio a preferência por escravos jovens, a não distinção de sexo e a objeção às mulheres com filhos ingênuos. No entanto, a condição mais interessante é a preferência – não exclusividade, há de se notar – por cativos de “cores pretas”. Não era todo anúncio que continha essa especificação, mas este não foi o único. Desde pelo menos 1861 anúncios com preferência de cor eram veiculados na imprensa alagoana, como este da imagem abaixo, mandado publicar em 1861 por um dos maiores comerciantes de escravos de Alagoas:

**Figura 2 - Anúncio de compra de escravos, 1861.**



Fonte: Diário de Alagoas, 17.10.1861. Edição inserida em: APA. Caixa 543. Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861 e Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos da Tesouraria Provincial, 1861.

O anúncio de Meirelles é ainda mais intrigante porque ele não utiliza uma categoria de cor consagrada pelo uso burocrático do escrivão da polícia, mas o termo “negro”, que envolvia outras classificações sociais. No contexto do anúncio, Meirelles quis informar que preferia escravos de cor preta e também, parece-me, com traços fenotípicos “africanos”. Ou seja, não se tratava apenas uma questão de cor de pele, mas de biótipo de forma geral.

A existência desses anúncios não é nada convencional e leva à pergunta: qual o motivo pelo qual negociantes de escravos preferiam cativos de pele preta? A resposta é complexa e não irei esgotá-la, mas há um forte indício de que a fiscalização que a Polícia da Corte vinha fazendo nas embarcações com escravos do comércio que chegavam ao Rio de Janeiro possa ter influenciado na preferência por escravos com a pele mais escura e traços menos mestiços. Desde pelo menos a década de 1850, quando houve o aumento da fiscalização na Corte, foram enviados ofícios ao Chefe de Polícia de Alagoas pedindo esclarecimentos sobre a condição de pessoas que chegavam àquele porto como escravos, mas que se declaravam livres. Notadamente, em 1857 foram dois casos seguidos que guardavam muitas características em comum: eram crianças, com a pele clara, que haviam sido embarcadas no Penedo. Como a

comunicação oficial necessariamente passava pelo Chefe de Polícia na capital, não é difícil imaginar que a situação tenha repercutido em Maceió.

Em 20 de junho escreveu o Chefe de Polícia da Corte a seu congênere em Alagoas:

Foi apresentado nesta repartição o menor Cândido, *cor branca*, com o passaporte constante cópia junta passado pelo delegado da Cidade do Penedo, o qual declarou ser filho de Antonio e Joaquina, morador no lugar denominado “Angicos” junto a uma lagoa, e que, morrendo seu avô por ele conhecido pelo nome de “Calú” [Alú] fora vendido por seus tios.<sup>155</sup>

O Chefe de Polícia sequer tinha apurado o caso de Cândido e recebeu novo ofício da Corte, instando-o:

Foi apresentada n’esta repartição com passaporte nº 336 assinado pelo Delegado da Cidade do Penedo, João Alvares da Garça Bastos, aos 26 do mês passados a menor Maria, *parda clara, cabelos louros e corredios*, e idade de 6 para 7 anos remetida por João de Almeida Monteiro, como consignatário de Manoel Veridiano Pinho e Bernardino José de Abreu, afim de aqui ser vendida. A referida menor declara ser filha de Claudina já falecida e afilhada de Nazária. Cumprindo obter esclarecimentos acerca da condição d’essa menor *que parece branca*, rogo a V. S<sup>a</sup>. digne-se transmiti-los com urgência, procedendo as convenientes averiguações.<sup>156</sup>

Os casos de Cândido e Maria são excepcionais, mas no contexto do Segundo Reinado, onde a escravização ilegal não foi exceção, é praticamente impossível acreditar que entre as centenas de crianças enviadas para o Rio de Janeiro desacompanhadas dos pais para serem vendidas como escravas, apenas estas duas tenham contado às autoridades uma história que levasse à suspeita de serem livres. No entanto, esses são os únicos casos identificados em que o Chefe de Polícia da Corte pediu esclarecimentos sobre a condição de menores, embasado, unicamente, pela alegação das crianças.<sup>157</sup> Meninos e meninas pretas e pardas poderiam contar histórias verossímeis sobre a ilegalidade de estarem ali, mas não seriam ouvidas. É bastante provável que a cor da pele e o biótipo tenham sido determinantes para que fossem feitas averiguações em relação às afirmações de Maria e Cândido. Ou seja, a pele preta era um indicativo da condição escrava, uma prova contra a condição de livre. A circunstância do adjetivo de “cor” marcar a condição de cativo era tanto mais efetiva que, nos casos de Cândido e de Maria, a resposta do Delegado do Penedo foi taxativa. O mesmo delegado que

<sup>155</sup> APA. Caixa 1587. Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857, ofício enviado pelo Chefe de Polícia da Corte, Izidro Borges Monteiro, ao Chefe de Polícia de Alagoas, sem número, 20.06.1857. Grifos meus.

<sup>156</sup> APA. Caixa 1587. Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857, Ofício enviado pelo Chefe de Polícia da Corte, Izidro Borges Monteiro, ao Chefe de Polícia de Alagoas, sem número, 01.08.1857. Grifos meus.

<sup>157</sup> Outro caso ocorrido foi o de José, este de cor preta, que alegou ser livre, mas nesse caso, a suspeita deveu-se ao fato de que ele vinha escondido na embarcação. Ver: APA. Caixa 432. Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861, ofício da Tesouraria Provincial à Secretaria de Polícia, 16.07.1861.

assinou o passaporte com as identificações: “branca” e “parda clara”, escreveu no ofício ao seu superior, junto à documentação comprobatória da condição cativa das crianças: “cumpre informar que o *mulatinho* Cândido foi escravo de...” e “incluso remeto a V. S<sup>a</sup>. o ofício do Delegado do termo de Mata Grande que trata a respeito da *mulatinha* Maria”. Com a pele branca e biótipo europeu, sendo escravos, eram todos mulatos. Confirmado que Cândido e Maria haviam nascido de ventre escravo, eles continuaram seu percurso dentro do comércio interprovincial.

Mas voltando aos anúncios de escravos pretos. Quando acontecia da polícia da Corte pedir esclarecimentos sobre a condição de escravos, este ficava em depósito no Rio de Janeiro até que o Presidente da Província entrasse em contato com as autoridades locais, juntasse toda a documentação e remetesse ao Chefe de Polícia da Corte comprovando a condição de cativo. Esse procedimento poderia durar meses (mais de seis no caso de Maria) e não interessava a comerciante algum. Nesse caso, a preferência por escravos pretos por parte dos negociantes podia ser uma questão meramente prática.<sup>158</sup> Mas evidentemente que no contexto da sociedade brasileira do século XIX nenhuma resposta a questões como essa é tão simples. Se, de fato, o cálculo estratégico dos comerciantes pesou sobre a preferência por escravos de cor preta, certamente outros fatores convergiam para permitir que uma situação como essa fosse possível. A segunda metade do século XIX estava fortemente influenciada por preceitos raciais que afetariam profundamente a sociedade brasileira no período pós-abolição e categorias de classificação racializadas operavam como diferenciadores de características inatas aos seres humanos. Em se tratando de comerciantes, talvez a simples justificativa de evitar imprevistos no andamento de seus negócios fosse suficiente para atitudes que, afinal, eram admitidas socialmente. Em resumo, anúncios de jornal explicitando preferências de cores de trabalhadores são mais antigos do que parecem.

De qualquer forma, o que podemos perceber é que o predomínio de escravos de cor preta envolvidos no comércio interprovincial não foi um dado casual, fortuito. Houve uma tendência pronunciada entre os comerciantes de escravos da província a preferir negociar pessoas com a pele mais escura. Dada as relações próximas entre os negociantes de escravos das diversas províncias, principalmente ligados pelas firmas do Rio de Janeiro, é provável que circunstâncias como essa não tenham ocorrido apenas em Alagoas.

...

---

<sup>158</sup> Uma questão a se colocar seria se a cor da pele não influiria também sobre os preços dos cativos, mas sobre isso não tenho qualquer informação.

A sistematização dos dados no Livro de Passaportes de Maceió traz informações preciosas para conhecer mais de perto a organização do comércio interprovincial de escravos por um lado e o impacto do comércio para a população cativa por outro. No que diz respeito ao primeiro ponto, é de fundamental importância a constatação do predomínio da rota Maceió - Rio de Janeiro no funcionamento do comércio interprovincial desde o porto da capital alagoana. Por outro lado, como destaquei, é importante observar que o Penedo não necessariamente seguia os mesmos circuitos da capital; o comércio desde lá possuía dinâmicas próprias. Por outro lado, o estabelecimento de circuitos comerciais de escravos com a Bahia e o Rio Grande do Sul na década de 1840 é um dado muito significativo, e traz novos elementos para se pesquisar o comércio interprovincial antes da Lei Euzébio de Queiróz.

No que diz respeito às informações sobre a população escrava envolvida no comércio, os Livros de Passaportes são ainda mais reveladores. Em primeiro lugar destacam que, embora escravos homens fossem a maioria, a proporção de mulheres vendidas desde Alagoas é elevada. Não se pode falar de comércio interprovincial como um comércio de homens, pois a cada vinte escravos embarcados, a média indica que eram 11 homens e nove mulheres. Por outro lado, observa-se que a proporção entre homens e mulheres escravos do comércio oscilou consideravelmente ao longo do período. Esse movimento é de extrema importância para os estudos sobre o comércio interprovincial. Algumas questões foram levantadas e apenas mais pesquisas podem confirmar sua relevância ou atribuir a outros fatores a variação na taxa de masculinidade do comércio entre os anos 1842 e 1882.

No entanto, creio que o dado mais relevante obtido pelos Livros de Passaportes é a grande incidência de escravos muito jovens no comércio. Perceber que mais da metade dos cativos exportados por Maceió não tinham mais que 21 anos é revelador das dinâmicas e dos impactos do comércio para a sociedade brasileira do século XIX. Evidentemente, outros estudos regionais devem ser realizados para que se possa generalizar esse dado para todo o Império, mas é plausível que a preferência por escravos muito jovens também estivesse na pauta dos comerciantes de outras províncias. Mesmo porque, como trataremos com mais atenção a seguir, os circuitos comerciais entre as províncias eram interligados através dos parceiros no Rio de Janeiro. O mesmo negociante fluminense que recebia os escravos de Alagoas tinha contatos no Ceará, em Pernambuco, Paraíba, e nas outras províncias. Daí ser bastante plausível propor, a partir dos dados de Maceió, que o comércio interprovincial de

escravos, de modo amplo, negociou prioritariamente cativos muito novos. Quase poderia-se falar de um comércio interprovincial de jovens escravos.

## PARTE 2

### “TEMPO EM QUE VALEU DINHEIRO A CARNE HUMANA”

*Mais tarde (oh! Como é triste aqui lembrar agora  
O tempo em que valeu dinheiro a carne humana!)  
Correu também ali o pranto como outrora  
Na dor do apartamento expresso em lei tirana*

*Goulart Ranulfo, Brados, 1911<sup>159</sup>*

O negócio interprovincial de escravos movimentou os portos do Brasil ao longo de quase todo o Segundo Reinado. Grande número de pessoas e de capitais circularam intensamente por mais de três décadas em um tempo no qual o mercado interno ganhava feições nacionais. A alta dos preços dos cativos, ocorrida a partir do fim do tráfico atlântico, tornou a ‘mercadoria’ escravo a mais significativa parte de diversas fortunas Brasil afora. O comércio interno de escravos não era apenas um simples comércio na pauta do emergente comércio nacional; foi o comércio que negociou o produto no qual estavam investidos parte significativa dos capitais nacionais.

Em estudo sobre a representatividade do investimento em escravos nos Estados Unidos no início da década de 1860, quando os preços dos cativos chegaram a um patamar elevado devido à especulação do comércio interno, Steven Deyle demonstra que o capital nacional total investido em escravos era superior aos investimentos em manufaturas no Norte industrial e em estradas de ferro em todo o país.<sup>160</sup> Segundo o autor, o comércio de escravos fez da propriedade de humanos uma das mais proeminentes formas de investimento naquele país, atrás apenas do investimento em terras.

Não existe cálculo similar para o caso brasileiro, mas estudos realizados a partir de inventários *post mortem* em diversas regiões do país têm demonstrado a significativa parcela da riqueza que era investida em escravos no interior de cada montante.<sup>161</sup> Em meu estudo de

---

<sup>159</sup> Trecho da poesia “Brados”, de 1911. In: LIMA JUNIOR, Félix. *Maceió de outrora*. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2014.

<sup>160</sup> DEYLE, *op. cit.*, 2005, p. 96.

<sup>161</sup> Entre trabalho que exploram inventários, demonstrando o peso do valor da propriedade escrava na estrutura de riqueza, ver: ANDRADE, Rômulo. Escravidão e cafeicultura em Minas Gerais: o caso da Zona da Mata. In: *Revista Brasileira de História*. Estruturas agrárias e relações de poder. São Paulo: ANPUH/Marco Zero, vol. 11, n. 22, p. 93-132, 1991; MATTOSO, *op. cit.*, 2003; NETO, Fernando Franco. Senhores e escravos no Paraná Provincial: os padrões de riqueza em Guarapuava - 1850/1880. *Anacleto*, Guarapuava, vol. 2, p. 155-169, 2000; PIRES, *op. cit.*, 2009; VERGOLINO; VERSIANI, *op. cit.*, 2003.

mestrado pude constatar que mesmo em regiões pauperizadas do interior, como São Francisco de Paula de Cima da Serra, no Rio Grande do Sul, escravos representavam 29% na estrutura de riqueza em inventários entre 1850 e 1871, atrás, notadamente apenas dos bens de raiz no conjunto do valor dos *montes-mores*.<sup>162</sup>

O Brasil do Segundo Reinado provavelmente foi o momento da história em que o valor individual do cativo alcançou seu ápice. Somado à grande quantidade de escravos que existia no país - para o que influiu a vitalidade do tráfico internacional em seus vinte anos de ilegalidade - o aumento expressivo no valor unitário de cada escravo no mercado após 1850 levou a que subitamente senhores de escravos viram o valor de suas propriedades duplicarem. Igual sensação, inversamente proporcional, talvez só tenha sido sentida quando foi decretada a abolição sem indenização e aqueles que ainda acreditavam no futuro da instituição ou na indenização estatal, viram seus mil réis desaparecerem.

À Lei Euzébio de Queiróz seguiu-se uma valorização sem precedentes dos corpos escravos. Paralelamente, as transformações nas relações de produção e o desenvolvimento da economia capitalista no Ocidente favoreciam o crescimento das atividades comerciais e o fortalecimento do mercado interno. A presença de capitais estrangeiros impulsionando o estabelecimento de estruturas de produção e transporte aliada a um projeto de Estado Nacional moderno viabilizado pela estabilidade política alcançada a partir da década de 1850 favoreceu o surgimento de capitalistas nacionais – ou nacionalizados – cuja estratégia comercial passava pelo investimento em uma pauta diversificada de produtos e na atenção às oportunidades de investimento lucrativas.

O contexto econômico somado àquele político-legal de condenação internacional da escravidão - levando à proibição do tráfico atlântico - e sócio-cultural brasileiro - que dependia das relações escravistas como base das relações sociais e de manutenção da estabilidade - viabilizaram o crescimento do comércio interno de escravos. O comércio interprovincial, pode-se assim dizer, foi sua faceta mais moderna, por que se utilizou da tecnologia de ponta proporcionada pelos desenvolvimentos técnicos inovadores daquele momento histórico – os vapores, o telégrafo, as estradas de ferro – em prol do desenvolvimento de suas atividades. Mas se por um lado existe uma dimensão conjuntural global muito evidente no desenvolvimento do comércio interno de escravos, há uma dimensão local fundamental para que esse fenômeno tenha ocorrido do modo como se passou.

---

<sup>162</sup> TEIXEIRA, *op. cit.*, 2008.

Certamente compreender a dinâmica do comércio interprovincial de escravos no Brasil a partir de seus propulsores econômicos nacionais e sua interconexão com o desenvolvimento do capitalismo mundial extrapola as possibilidades desta pesquisa. Mas é uma boa pergunta geral, e buscar respondê-la no caso de Alagoas pode trazer contribuições importantes sobre o tema.<sup>163</sup> Os capítulos 4, 5 e 6 investigam de perto as relações comerciais que viabilizaram o negócio de escravos e o capítulo 3 inicia demonstrando que o comércio interprovincial de cativos era um ótimo negócio até mesmo para quem não era comerciante.

---

<sup>163</sup> Refiro-me à perspectiva de construir perguntas gerais e investigar respostas locais. Ver: LEVI, Giovanni. O trabalho do historiador: pesquisar, resumir, comunicar. In: *Revista Tempo*, v. 20, 2014. LEVI, Giovanni. *A herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

### **CAPÍTULO 3**

#### **O imposto de exportação de escravos**

Do ponto de vista tributário, o aspecto mais importante do comércio interprovincial de cativos foi o imposto de exportação de escravos. Praticamente todas as províncias vendedoras começaram a cobrar um tributo específico sobre os escravos remetidos para serem vendidos para fora da província ao longo do século XIX. Em Alagoas, com o tempo, esse imposto passou não apenas a se tornar volumoso, como a ser uma das principais rendas provinciais.

Aparentemente secundário, o volume de riqueza levado aos cofres públicos pelo comércio de gente ao longo de mais de trinta anos, foi, no entanto, um aspecto fundamental dessa história, ao menos em Alagoas. Por outro lado, historicizar o desenvolvimento do tributo, sua regulamentação e refletir sobre como a elevação da receita pelo imposto influenciou a ordenação do comércio leva a um olhar diferenciado sobre tema, levantando questões que, sob outros ângulos, talvez ficassem ocultas.

Esse capítulo se lança no desafio de buscar analisar o comércio interprovincial de escravos desde Alagoas a partir do imposto cobrado sobre cada escravo exportado. Vale lembrar que, se por um lado, o objetivo é agregar conhecimento para análise do tema geral, por outro, trata-se também de um exercício de crítica às fontes. Tanto nessa tese, como na maior parte das pesquisas sobre o comércio interprovincial desde as regiões vendedoras, a arrecadação o imposto de exportação de escravos é um dos principais meios para se obter valores aproximados do volume de cativos negociados. Cumpre perguntar, portanto, se esses valores são confiáveis? Ou seja, se o aparato fiscal tributário cumpria a risca seu dever, e, se o fazia, por quê? - visto que fiscalização rígida sobre interesses financeiros de senhores de escravos não foi exatamente uma virtude do Império. Notar que efetivamente houve uma atenção rigorosa sobre o pagamento do imposto de exportação indica um aspecto da mudança no processo de intervenção do Estado nas relações escravistas e um interesse desse mesmo Estado no bom andamento – isto é, boa arrecadação – das atividades comerciais que se desenvolviam no âmbito do comércio interno. Ou seja, o imposto de exportação de escravos é uma fonte importante para se analisar o comércio interprovincial de escravos e sua efetiva cobrança, um dado histórico importante para conhecer as mudanças e modernizações comerciais pelas quais passavam o Império ao longo do Segundo Reinado.

### 3.1. Na burla da meia sisa

Em janeiro de 1837, o presidente da província Rodrigo de Souza da Silva Pontes, em sua fala anual à assembléia, apelava aos deputados<sup>164</sup>:

Faz-se necessária alguma Disposição Legislativa para evitar a fraude, que sofre a cobrança da meia-sisa dos escravos ladinos. Compradores há de escravos ladinos, que obtém dos vendedores declaração, e autorização por escrito para conduzirem, e venderem fora da província o escravo, que aliás já lhes foi vendido. Deste modo se eximem do pagamento da meia sisa asseverando, que não compraram, mas que são meros procuradores para a venda do escravo.<sup>165</sup>

Segundo o presidente, o imposto da meia-sisa sobre transações de escravos estava sendo burlado através do alvitre de passar declarações aos compradores que depois repassariam adiante o escravo fora da província. Essas declarações evitavam o pagamento da taxa, em detrimento da arrecadação provincial. O trecho acima ressalta vários aspectos importantes sobre o comércio interprovincial de escravos. Primeiramente, ele demonstra que ele estava organizado antes de 1850. A continuidade entre os negócios na década de 1830 e após a Lei Euzébio de Queiróz fica evidente ao percebemos lá uma das estratégias que caracterizou o comércio em seus anos de auge: a utilização de procurações, cartas de ordem ou outro documento legal que permitiam a transmissão da propriedade de escravos entre os intermediários do negócio com o fim de desburocratizar a transição e evitar o pagamento da meia-sisa. A transmissão dos direitos de propriedade de um escravo de ponta a ponta do circuito comercial no qual ele era inserido foi uma das questões centrais da estruturação do comércio interprovincial de escravos. Adiante me deterei com parcimônia sobre estes caminhos do mercado de gente.<sup>166</sup>

Quando Rodrigo Pontes cita a “meia-sisa de escravos ladinos” ele estava utilizando a forma legal de se denominar o imposto sobre transmissão de escravos, criado em 1809.<sup>167</sup> Mas, talvez a força de sua expressão estivesse mais ligada aos fatos que antecederam aquele janeiro de 1837 que propriamente ao texto legal. Em junho e setembro de 1836 ao menos dois

---

<sup>164</sup> Rodrigo de Souza da Silva Pontes foi presidente da província entre 23.08.1836 e 18.04.1838. É conhecido por ser um dos fundadores do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, ter escrito uma memória sobre a Revolução Farroupilha e possuir inúmeros inimigos.

<sup>165</sup> Relatório Presidente da Província de Alagoas Rodrigo de Souza Silva Pontes, 1837, p. 20.

<sup>166</sup> Ver seção 6.5.

<sup>167</sup> A meia-sisa foi criada pelo Alvará de 03.06.1809 como imposto pago sobre transações de escravos e correspondia ao equivalente a 5% de seu valor. Na década de 1850 houve algumas alterações, passando a ser fixa, variando entre 25 e 40 mil réis, conforme a província. Conforme o cabeçalho do alvará: “Cria o imposto de sisa da compra e venda dos bens de raiz e meia sisa dos escravos ladinos.”

desembarques ilegais de escravos africanos ocorreram alguns quilômetros ao sul de Maceió, como informou o Juiz de Direito daquela comarca, Antônio Luiz Dantas de Barros Leite, ao presidente Pontes. Nenhum deles foi reprimido e escravo algum apreendido, apesar dos esforços do juiz, que segundo ele próprio, estava disposto a expor-se a “todos os sacrifícios para executar a lei”.<sup>168</sup> Segundo Barros Leite, o desembarque contava com uma forte organização por parte dos traficantes, que munidos com dois lanchões, rapidamente desembarcaram e distribuíram os africanos escravizados.<sup>169</sup> Em se tomando os desembarques que ocorreram em Pernambuco naquele ano como parâmetro, cada uma das embarcações que chegou ao Pontal devia transportar entre 300 e 400 africanos.<sup>170</sup> Quando em terra, os cativos eram levados para os engenhos e acoitados por proprietários coniventes com o tráfico. Por algumas semanas eles poderiam permanecer em uma espécie de quarentena. Esse tempo era necessário para que os africanos recém chegados se recuperassem da penosa viagem atlântica, recompusessem a saúde e o peso e curassem algumas chagas, além de lhes serem ensinadas algumas palavras de português, o que lhes habilitaria a serem chamados de ladinos. Decorrido este tempo, alguns permaneciam na propriedade onde foram receptados e a maioria era negociada. Ou seja, nos últimos meses de 1836 certamente houve uma intensa movimentação de compra e venda de escravos na província.

A se tomar o depoimento de George Gardner, a movimentação de desembarques ilegais em Alagoas foi realmente muito intensa naqueles anos. O botânico esteve na província em princípio de 1838, e comentou em seu diário de viagem:

nas muitas viagens que fiz em canoas e em outras pequenas barcas ao longo das costas das províncias do norte, vi frequentemente desembarcarem levas de cem a trezentos escravos e ouvi falar de outras. Muitos pontos preferidos pra embarque há entre Bahia e Pernambuco, principalmente na embocadura do São Francisco.<sup>171</sup>

Além de apontar nominalmente para a embocadura do São Francisco como importante destino de tumbeiros, tudo leva a crer que a experiência de ver escravos desembarcados tenha

---

<sup>168</sup> DUARTE, Abelardo. *Três ensaios*. Maceió: Departamento Estadual de Cultura, 1966, p. 81.

<sup>169</sup> Sobre a organização dos desembarques ilegais, ver: CARVALHO, *op. cit.* 2012; SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. Memórias do tráfico ilegal de escravos nas ações de liberdade: Bahia, 1885-1888. *Afro-Ásia*, vol. 35, p. 37-82, 2007.

<sup>170</sup> No banco de dados *slavevoyages.com* não encontrei registros de desembarques em Alagoas no período. Em Pernambuco naquele mesmo ano houve quatro desembarques. O *Leal Português* sofreu uma mortalidade devastadora durante a Passagem do Meio, tendo embarcado 350 e desembarcado apenas 150 escravos. Assim, para estimar o número de escravos desembarcados em Alagoas, considere apenas os outros três tumbeiros, que trouxeram 300, 369 e 400 africanos cada um. Nenhuma das quatro embarcações foi capturada.

<sup>171</sup> GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975, p. 24.

ocorrido em sua passagem pelo sul de Pernambuco e Alagoas. Foi apenas nessa parte do litoral que ele percorreu em pequenas embarcações. Dificilmente um navio negreiro se aproximaria de uma grande nau, nas quais Gardner viajou a maior parte de sua expedição.<sup>172</sup>

Foi, portanto, em uma conjuntura de recorrentes desembarques de africanos ilegais que Rodrigo Pontes apelou aos seus congêneres na câmara dos deputados provinciais em janeiro de 1837. Os deputados aos quais ele se dirigia sabiam, portanto, ao que ele estava se referindo. No entanto, o tráfico de escravos africanos ou sua repressão não foi mencionado na fala do presidente Pontes. Fechando os olhos para a ilegalidade da propriedade dos escravos recém chegados, o presidente focava sua preocupação na arrecadação sobre a transação de escravos que o tráfico impulsionava e que estava sendo sistematicamente fraudada pelos negociantes que levavam os “escravos ladinos” para fora da província.

Os apelos do presidente surtiram efeito; na lei de orçamento provincial do ano fiscal subsequente, 1837-1838, assinada por ele próprio, ao artigo que tratava da arrecadação da meia-sisa foi incluído o seguinte texto:

Artigo 2 : Pertencem à receita provincial as seguintes imposições:

Parágrafo 5 . “Meia sisa de escravos ladinos. Pagarão desde já o mesmo imposto os escravos despachados por carta de ordem, a título de venda para fora da província.”<sup>173</sup>

Estritamente, a lei previa que, mesmo que não houvesse transações formais, os senhores deveriam pagar a meia-sisa para escravos que fossem enviados para fora da província com o intuito de serem vendidos. A cobrança seria de 5% do valor do cativo. Ou seja, a tributação sobre o comércio interprovincial em Alagoas iniciou em 1838. Naquele tempo a taxa ainda não havia sido denominada “imposto de exportação de escravos”, apenas

---

<sup>172</sup> Há poucos registros de desembarques ilegais em Alagoas. Contei oito ou nove ao longo dessa pesquisa. Abelardo Duarte aponta para várias suspeitas de possíveis desembarques, mas de fato ocorridos, pôde conseguir o registro de apenas quatro: um desembarque em junho de 1836, outro em 28 de setembro do mesmo ano (ambos no Pontal da Barra, próximo à Maceió), o desembarque do *Sylphide* em 12.06.1851, além de outro desembarque (navio não identificado) no mesmo ano. A base de dados do *Slavevoyages* registra estes dois últimos, além do desembarque do *Aracati* em 18.03.1842, também citado por Bethell. José Bento da Cunha (citado por Félix Lima Júnior), então presidente da província, trata do desembarque da escuna *Inocente* em 13.07.1851, provavelmente aquele cujo navio não foi identificado citado em Duarte. Moisés Silva estuda a trajetória de alguns africanos apreendidos no desembarque ocorrido em Morro do Camaragibe em fins de 1849 ou início de 1850. Na documentação do APA, em ofício de 27.04.1850 o delegado de Maceió cita um desembarque recente em Paripueira e em 05.09.1850 o delegado do Penedo apreende africanos de um desembarque recente em Pituba. José Bento da Cunha faz referência ao desembarque da barça *Abismo de Maceió*, entre 1849 e 1851, que estaria sendo processado pela auditoria de Guerra de Pernambuco, podendo se tratar de algum destes últimos citados. Conferir: BETHELL, *op. cit.*, 1976, p. 203; DUARTE, *op. cit.*, 1966; LIMA JÚNIOR, Félix. *Escravidão em Alagoas*. Maceió: Secretaria de Educação e Cultura de Alagoas, 1975; SILVA, *op. cit.*, 2011; Relatório. José Bento da Cunha e Figueiredo. 20.06.1851; [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) [acesso em: 01.06.2014]; APA. Caixa 1099: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos dos delegados de polícia, 1849-1855.

<sup>173</sup> ALAGOAS, Província de. Lei 33 de 14.03.1838.

era registrado nos livros de passaportes o pagamento dos “direitos provinciais”. Mas já havia a perspectiva de que se travava de uma tributação sobre a exportação de escravos.<sup>174</sup> Em novembro de 1843, por exemplo, Antônia Perpétua da Conceição esperava vender sua escrava Manuela, de 14 anos, para fora da província. Agindo dentro da legalidade, ela pagou os direitos provinciais e emitiu o passaporte número 394. No entanto, a escrava, acabou não fazendo a viagem e o escrivão anotou ao lado do registro: “esta escrava não embarcou, e por isso foi restituído à senhora o que havia pago pela exportação”.<sup>175</sup> Assim, percebe-se que a taxa sobre a exportação de escravos para fora da província é anterior à criação do imposto com este nome.<sup>176</sup>

O comércio interprovincial de escravos foi uma realidade presente na vida dos alagoanos nas décadas de 1830 e 1840, assim como os desembarques ilegais de africanos. Ainda que os detalhes das transações com escravos africanos novos sejam difíceis de serem apreendidos pelo historiador, acredito que houve uma relação muito estreita entre a estruturação do comércio interprovincial e a ocorrência do tráfico internacional. Por outro lado, já naquelas décadas, a exportação de escravos para fora da província tornou-se uma atividade regulada e fiscalizada pelas autoridades. Do exposto, decorre que o comércio interprovincial passou a ser entendido como uma atividade independente do tráfico atlântico. Antes mesmo do tráfico internacional virar passado, o comércio interprovincial vinha se organizando, o que incidiu diretamente para sua rápida inserção como substituto no fornecimento de escravos às áreas mais dinâmicas do Império após 1850.

---

<sup>174</sup> Em nove de maio de 1844 o presidente da província, Anselmo Francisco Peretti, fez uma longa apreciação sobre os impostos provinciais, propondo várias medidas para tornar a receita superior à despesa, na tentativa de remediar os consecutivos *déficits* da balança provincial nos anos anteriores. Dentre elas, propôs que se estabelecesse “imposto de 12#800 réis sobre os escravos, que se vendem para fora da Província” e uma rubrica específica para dito imposto, cuja arrecadação estimada seria de 800 mil réis (o que equivalia a 62 escravos e meio) no ano fiscal de 1844-1845. As medidas propostas, entre as quais o aumento do imposto sobre o açúcar, não devem ter tido boa repercussão em Alagoas, pois em primeiro de julho o presidente foi substituído e o orçamento provincial aprovado nove dias depois não conteve praticamente nenhuma de suas propostas. Ver: Falla do Presidente da Província de Alagoas, Anselmo Francisco Peretti, 1844, p. 32-33.

<sup>175</sup> APA. Caixa 5.496. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1842-1850, fl. 71. Não há informação sobre a naturalidade da escrava, o que, somada a descrição de cor “preta” indica uma grande probabilidade de ela ser mais uma escrava africana ilegalmente trazida ao Brasil. Grifos meus.

<sup>176</sup> Marcus Carvalho identifica em Pernambuco a cobrança de 5% do valor sobre escravos exportados desde pelo menos 1844, indicando que a cobrança do imposto de exportação antes de 1850 não ocorreu apenas em Alagoas. Ver: CARVALHO, *op. cit.*, 2010, p. 151.

### 3.2. Imposto, por que imposto?

A conjuntura de aumento no volume de exportação de escravos verificada a partir de 1850 levou à reformulação do imposto sobre escravos mandados para fora da província. Nos primeiros anos da década de 1850, as Assembléias Provinciais das províncias do Norte e Nordeste criaram aquele que ficou conhecido como imposto de exportação de escravos.<sup>177</sup> No Sul do Brasil a tributação também foi aplicada.<sup>178</sup> Em Alagoas, que desde 1838 cobrava pela exportação o mesmo valor da meia-sisa, a taxa foi elevada ao quádruplo em 1852: passou de 5% a 20% do valor do escravo. Provavelmente pela dificuldade da arrecadação do valor proporcional, no ano seguinte foi alterada para a quantia fixa de 150 mil réis.<sup>179</sup>

A historiografia e os observadores coevos escreveram que a criação do imposto de exportação no início dos anos 1850 deveu-se à necessidade das províncias do Norte-Nordeste de frearem as saídas de escravos. Considerando o caso alagoano, é possível afirmar, em contraponto, que a taxa sobre a exportação de escravos foi criada duas décadas antes e com fins meramente tributários. Contudo, o contexto da década de 1850 efetivamente levou à bruta elevação do imposto, bem como à criação de taxa análoga em praticamente todas as províncias litorâneas do Norte e Sul do Império. A pesada tributação naquele momento refletia, de fato, a intenção de barrar a grande exportação de escravos que todas essas províncias começaram a verificar com o fim do tráfico transatlântico. A maior evidência desse objetivo foi o projeto de proibir o comércio e transporte dos escravos entre as províncias, elaborado pelo deputado baiano, José Maurício Wanderley, em 1854.<sup>180</sup> Os senhores do

---

<sup>177</sup> Na Bahia há registro do imposto desde 1854, a 80 mil réis, na Paraíba desde 1855, a 40 mil réis, em Sergipe desde 1850 a 12 mil e quinhentos réis, no Ceará inicialmente de cinco mil réis passou a 30 mil em 1853 e a 100 mil réis em 1855. No Rio Grande do Norte foi criado em 1853, mas não pude estimar o valor, no Maranhão o imposto já existia pelo menos desde 1850-1851 a 200 mil réis e no Pará pude identificar a cobrança do imposto a 100 mil réis em 1863, sendo provável que existia já desde anos anteriores. Ver: GALIZZA, *op. cit.*, p. 114-115; SILVA, *op. cit.*, 2007, p. 5; SOBRINHO, *op. cit.*, 2012, p. 234; SUBRINHO, *op. cit.*, 2000, p. 126; Relatório do Presidente da Província do Maranhão, Dr. Eduardo Olímpio Machado, 1853, mapa sem número: orçamento provincial. Falla do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Dr. Antônio Bernardo de Passos, 1854, mapa 17; Relatório do Presidente da Província do Pará, Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque, 1863.

<sup>178</sup> Em Santa Catarina, os deputados aprovaram no ano de 1852, uma taxa de 30 mil réis para cada escravo que fosse exportado e no Paraná, um ano depois da criação da província, em 1854, o imposto já vigorava sofrendo consequentes reajustes ao longo do tempo. No Rio Grande do Sul, que até 1857 cobrava imposto de importação de escravos, em 1860 taxava a exportação em 50 mil réis. Ver: PENA, Eduardo Spiller. Burlas à lei e revolta escrava no tráfico interno do Brasil Meridional, século XIX. In: LARA, Silvia Hunold; Mendonça, Joseli Maria Nunes. *Direitos e justiças no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006. SCHEFFER, *op. cit.*, 2006; Relatório do Presidente da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul, Patrício Correa da Câmara, 1857, p. 69; Relatório do Presidente da província S. Pedro do Rio Grande do Sul, Conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão, 1861, Orçamento Provincial.

<sup>179</sup> Ver Quadro 1.

<sup>180</sup> O projeto de Wanderley esteve em debate na Assembléia Geral nas seções de 22, 25, 30 de agosto e 01 de setembro de 1854 e não seguiu adiante. Interessante notar que o mesmo Wanderley, já Barão do Cotegipe, era o

Nordeste estavam assustados com o vigor do comércio interprovincial e pareciam realmente tementes que, caso ele continuasse no ritmo que estava sendo observado no início dos anos 1850, logo ver-se-iam sem braços para trabalhar em suas propriedades.

A implementação do imposto como forma de diminuir o comércio interprovincial teria sido o motivo dele ter sido estabelecidos a tão altos valores. O preço médio pago por um escravo homem entre 15 e 29 anos em 1852-1853 em Alagoas era de 600 mil réis (ver Quadro 13). O imposto de exportação equivalia a 25% do valor total do escravo! Mas os preços que estavam sendo pagos por eles no sudeste, em franca ascensão, compensavam.<sup>181</sup> Assim pensou, por exemplo, o negociante Joaquim Bernardes Pina, que entre julho e agosto de 1855 comprou os escravos Manoel, Maria, Antônia, Antônio, Rita e Horácia em Maceió e remeteu todos para serem vendidos no Rio de Janeiro, tendo pago corretamente os impostos de exportação, que, na sua totalidade (900 mil réis), superavam o valor nominal de qualquer um dos escravos.<sup>182</sup>

Naqueles anos, Coelho de Sá e Albuquerque, Presidente da Província, comentou:

O motivo que induzi-Vos a aumentar este imposto foi sem dúvida a conveniência de diminuir a exportação dos nossos escravos para outras Províncias com prejuízo manifesto de nossa lavoura; mas sendo certo que o contrabando por meio das Províncias vizinhas, aonde o imposto é menor [...] aconselho-Vos que reduzaís o dito imposto à quantia de 100#000, igual àquela que pagam os exportadores nas províncias vizinhas da Paraíba, Pernambuco e Sergipe.<sup>183</sup>

O imposto surgiu avultado por que se esperava que ele servisse para obstaculizar as exportações de escravos. Um imposto que equivalia a 25% do valor do produto era, de fato, uma forte barreira ao seu comércio e/ou um forte incentivo à sonegação. Mas atentemos para um detalhe importante da fala de Sá e Albuquerque. Os exportadores driblavam as autoridades de uma província para pagar impostos mais baixos nas suas vizinhas! Ou seja,

---

líder de Gabinete do Império quando a Lei dos Sexagenários foi aprovada em 1885. Também conhecida como Saraiva-Cotegipe, essa lei proibiu a mudança de residência de escravos entre as províncias, tornando-se o marco legal do fim do comércio interprovincial. Ver: MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Entre a mão e os anéis: a lei dos sexagenários e os caminhos da abolição no Brasil*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

<sup>181</sup> Nos anos de 1852-1853 o valor do escravo homem no interior do Sudeste, em Rio Claro, foi estimado em 915 mil réis. No biênio seguinte, enquanto o valor do cativo em Alagoas não se alterou significativamente, em Rio Claro, elevou-se para um conto e 90 mil réis. Esses são os preços médios praticados no mercado da cidade paulista identificados por Neves, mas Motta demonstrou que cativos provenientes de fora da província de São Paulo costumavam ser mais caros que aqueles do comércio interprovincial, ao menos nas décadas de 1860 e 1870. Ver: Quadro 13; MOTTA, *op. cit.*, 2012; NEVES, *op. cit.*, 2000, p. 111, Tabela V.

<sup>182</sup> A compra dos escravos por Pina foi registrada no Livro de Notas do 1º ofício de Maceió e os passaportes no Livro de Passaportes da mesma cidade. Neste último, há o registro de outros 35 escravos exportados por Pina até 1857. APA. Caixa 5.282. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1854-1862. CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE NOTAS E 1º CARTÓRIO DE PROTESTOS DE MACEIÓ. Livro de notas número 14, tabelião Manoel Esteves Alves, Maceió, Alagoas, setembro de 1852 - setembro de 1855.

<sup>183</sup> Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, 1855, p. 42.

esforçavam-se em passar os escravos por terra de uma para outra província para levá-los até outro porto, pagar o imposto mais baixo e remetê-los para o Sudeste! Por que não fraudavam definitivamente e enviavam os escravos diretamente ao Rio de Janeiro? Acredito que pelo simples fato de que o comércio de escravos do Nordeste para o Sudeste seguia os caminhos comerciais já estabelecidos. Exceto Bahia, as outras províncias não comerciavam por terra com o Rio de Janeiro, apenas por mar.<sup>184</sup> Os portos eram necessários para o comércio de escravos e ali a fiscalização era rígida, na saída e na entrada. Para poupar 50, 100 mil réis escravos eram trasladados por terra entre Alagoas, Sergipe, Pernambuco e Paraíba, mas, no fim, acabavam entrando nos navios e mandados para o Rio de Janeiro.<sup>185</sup>

O que os anos vindouros provariam aos coevos foi que ainda que houvesse contrabando e sonegação, o imposto sobre exportação de escravos frustrara o intento pelo qual foi criado pelo simples fato de que, apesar dele, o comércio interprovincial continuava sendo lucrativo, visto a diferença de preços de escravos nos mercados do Sudeste e do Nordeste.<sup>186</sup> Assim como Joaquim Bernardes Pina, muitos outros negociantes pagavam o imposto e exportavam escravos gerando, ao fim de cada ano fiscal, uma receita avultada. Como atestou o Presidente da Província, João Marcelino de Souza Gonzaga, em 1863: “Se o imposto não impede a exportação dos escravos, nem por isso se segue que ele deva de cessar (uma vez que não afete o valor da propriedade na província), porque é uma verba de receita importante”.<sup>187</sup>

A percepção de que o imposto tornara-se uma fonte de receita é plenamente verificada ao realizar uma análise sobre os orçamentos provinciais. Embora não haja dados para todos os anos, é possível verificar a importância alcançada pelo imposto de exportação - bem como pela meia-sisa. Os negócios de escravos enchiam os cofres provinciais. Praticamente, desde

---

<sup>184</sup> Os sertões da Bahia possuíam circuitos comerciais com o norte de Minas e São Paulo, por onde diversos produtos eram comercializados, inclusive escravos, ver: NEVES, *op. cit.*, 2000; PIRES, *op. cit.*, 2009.

<sup>185</sup> É recorrente nas falas dos presidentes das províncias do Nordeste a atenção sobre a diferença entre o valor do imposto entre províncias vizinhas. Por exemplo, veja-se a fala do Presidente da Província de Sergipe: “O motivo que em 1858 levou-me a pedir a redução deste imposto de 300#000 para 100#000, foi evitar a fraude da renda desta origem pelo fato de saírem os escravos ocultamente desta província a serem despachados na mesa de rendas do Penedo, onde este imposto era de 100#000. A medida surtiu o efeito desejado. Mas hoje que a província de Alagoas elevou a 150#000 réis a taxa sobre exportação de escravos, podemos sem inconveniente adotar o mesmo alvitre.” Citado em: SUBRINHO, *op. cit.*, 2000, p. 127.

<sup>186</sup> Robert Slenes sugere que caso não tivesse havido os impostos, as exportações teriam sido muito mais volumosas, afetando mais diretamente a venda de escravos nas áreas de produção açucareira, o que parece bastante pertinente. O interessante é notar que apesar dos impostos, as exportações ainda assim foram significativas. Ver: SLENES, *op. cit.*, 1976, p. 209-211.

<sup>187</sup> A observação sobre o imposto não alterar o preço na província é bastante interessante, e contribui para a hipótese de Slenes sobre os dois mercados autônomos. Ver Seção 4.4. Falla do Presidente da Província de Alagoas, João Marcelino de Souza Gonzaga, 1863, p. 48.

que a taxa foi elevada a 150 mil réis, a arrecadação sobre a exportação de escravos tornou-se a terceira principal fonte de receita de Alagoas.

Alternando-se entre qual ocupava a primeira posição na arrecadação, açúcar e algodão reinavam absolutos. Em terceiro lugar, para a maioria dos anos sobre os quais há informação, estava o dito imposto, seguido das receitas provenientes da meia-sisa, do couro, da carne verde, do gado, dos prédios urbanos e dos charutos. Percebe-se que a arrecadação do imposto de exportação de escravos foi muito elevada na maioria dos anos fiscais, tendo sido bem reduzida em alguns anos específicos (notadamente 1860-1861, 1869-1870 e 1872-1873). Mas de um modo geral, a exportação de escravos tornou-se uma receita fundamental aos cofres provinciais, o que é ainda mais significativo considerando que Alagoas registrou mais *déficits* que *superávits* no total dos balanços dos orçamentos provinciais no Segundo Reinado, ou seja, a província costumava gastar mais do que arrecadar.<sup>188</sup> Pela importância que adquiriu na província ao longo de cerca de 30 anos e por se relacionar diretamente com a questão do futuro da escravidão, que tomava cada vez mais os debates públicos, o imposto de exportação de escravos foi um tema recorrente nos ofícios, falas e relatórios produzidos pelos funcionários do Estado em Alagoas.

Nenhum ano fiscal evidenciou a importância do imposto para a saúde financeira da província como em 1875-1876. Em sua fala à Assembléia, Pedro Antônio da Costa Moreira, Vice-Presidente da Província, explicou aos seus convivas que, entre primeiro de agosto de 1875 e 30 de junho de 1876, o imposto de exportação compensou a defasagem do imposto do açúcar e do algodão. Infelizmente não pude encontrar os dados completos do orçamento daquele ano. Mas o presidente cita que a arrecadação do imposto chegou a quase 75 contos de réis (74.915.000), maior valor da série histórica. É, portanto, possível que ela tenha se igualado àquela do açúcar e do algodão, que haviam sido orçadas em 135 e 106 contos de réis cada uma no ano anterior.<sup>189</sup> Independente dos números, ser tomada como a salvação da balança financeira da província significa um papel central na administração político-econômica de Alagoas. Vender escravos era lucrativo não apenas para os negociantes, mas também para o Tesouro Provincial.

As duas óticas sob as quais o imposto de exportação de escravos vem sendo abordado pela historiografia não são, portanto, excludentes. Por um lado, ele teria sido uma estratégia

---

<sup>188</sup> Entre 1844 e 1889, outras sete províncias acompanharam Alagoas no saldo negativo da balança provincial. Ver: VILELLA, André. Distribuição regional das receitas e despesas do Governo Central no II Reinado, 1844-1889. *Estudos econômicos*, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 247-274, abr.-jun. 2007.

<sup>189</sup> Falla do Vice-Presidente da Província de Alagoas, Dr. Pedro Antonio da Costa Moreira, 1877, p. 22.

para barrar a saída de escravos nas províncias exportadoras. Por outro, foi uma forma que os administradores provinciais encontraram de aproveitar-se desse movimento e aumentar a receita dos normalmente deficitários cofres públicos. O imposto foi criado com o intuito de frear a venda de escravos para fora da província, e, não conseguindo alcançar seu intento, passou a ser visto como uma importante fonte de arrecadação. Foi esse processo que o inspetor do Tesouro Provincial da Bahia, Gustavo Adolfo de Sá, percebeu, em 1880:

O aludido imposto, em razão do grande número de escravos que, já vendidos, ou por vender-se, frequentemente são enviados d'esta província para diversos pontos do Império, sobretudo para o sul, constitui uma das maiores fontes de renda que se possa ter, embora o legislador, quando o decretou em avultada importância, se houvesse deixado inspirar pela ideia de criar um obstáculo à saída de braços necessários a nossa lavoura.<sup>190</sup>

A fala do Inspetor da Bahia demonstra que o mesmo processo identificado em Alagoas também teria ocorrido em outras províncias. Criado para barrar as exportações, logo se tornou uma renda importante. Não fosse o intuito inicial, talvez ele não tivesse sido estabelecido a tão elevado valor, tornando-se apenas uma modesta fonte de receita - eis a imprevisibilidade do curso da história! A alta taxação tornou-o importante, pois, por exemplo, a arrecadação de 75 contos de réis, representava efetivamente a saída de 375 escravos em um ano (imposto a 200 mil réis). Ou seja, no auge do período das exportações, um escravo por dia saía de Alagoas para ser vendido alhures. É um número considerável, mas não seria tão significativo para as rendas provinciais se os escravos exportados estivessem sendo taxados ao valor da meia sisa, por exemplo. No entanto, para assegurar o benefício da receita de um imposto tão elevado, era necessária uma fiscalização rigorosa. E foi o que ocorreu. Vale a pena uma rápida incursão pelos textos legais para verificar como ela foi organizada.

### **3.3. Regulamentando**

Em janeiro de 1854, o Presidente da Província, “considerando a necessidade de prevenir que não seja iludido o imposto” deliberou sobre o assunto, determinando ao Chefe de Polícia que não passasse passaporte para escravos que saíssem da província sem o pagamento da taxa, à exceção daqueles que iam em companhia dos senhores para o serviço doméstico - o que deveria ser adequadamente examinado pela autoridade. Qualquer outra situação de movimentação escrava devia prever o pagamento ou ser resolvida com a prestação de fiança

---

<sup>190</sup> Relatório apresentado ao presidente da província pelo inspetor do Tesouro Provincial da Bahia, Dr. Gustavo Adolfo de Sá, Bahia, Typographia do Diário da Bahia, 1880, p. 17. In: Falla do Presidente da Província da Bahia, Dr. Antônio de Araújo de Aragão Bulcão, 1880.

(na Tesouraria Provincial, nas Mesas de Rendas ou nas Agências Fiscais), obrigando, nesses casos, aos senhores que retornassem os escravos no prazo de até um ano.<sup>191</sup>

A Lei do Orçamento Provincial daquele ano, no Capítulo 3 das Disposições Gerais, acrescentou outros detalhes. Foram especificados aspectos da fiança, do procedimento no caso de falecimento de escravos quando fora da província e das multas por infração da lei. Neste último caso, previa o confisco do cativo dos senhores fraudadores e a multa de 500 mil réis para os mestres de embarcação que conduzissem escravos sem passaporte.<sup>192</sup> Desse modo, incorrer em fraude poderia ser bastante custoso aos senhores. Por outro lado, ao penalizar os mestres de embarcação, os legisladores indicavam que estavam visando principalmente ao comércio interprovincial por cabotagem.

Os dois textos legais não bastaram para regulamentar o imposto e, no fim do mesmo ano de 1854, a Assembléia Provincial de Alagoas promulgou “Instruções para a Exportação de Escravos”. As instruções continham apenas dois artigos e vinham para complementar os atos anteriores, especialmente em suas brechas. O Ato Administrativo e a Lei Provincial deixavam passar sem taxação qualquer pessoa que viesse de outra província, comprasse escravos em Alagoas e voltasse a seu local de origem acompanhada destes, situação comum no comércio interprovincial.<sup>193</sup> Estritamente, esses compradores – exportadores de escravos – eram “senhores” saindo em companhia de seus cativos e, portanto, isentos do imposto. Além disso, os legisladores também devem ter observado que residentes na província em processo de mudança estavam aproveitando a circunstância para comprar escravos e levá-los consigo. Deste modo, os dois únicos parágrafos do Artigo 1º de ditas instruções previam que o imposto também devia ser pago sobre:

1. Os escravos comprados por pessoas que não residirem habitualmente na província e que forem exportados em companhia de seus senhores ou por conta destes;

---

<sup>191</sup> ALAGOAS, Província de. Ato administrativo 07.01.1854.

<sup>192</sup> ALAGOAS, Província de. Lei do Orçamento Provincial, n. 248 de 08.05.1854: “Capítulo 3. Disposições gerais: Art. 9º. Os donos dos escravos que os conduzirem em sua companhia para fora da província ou os mandarem a seu serviço a outras províncias do Império ficam obrigados a prestar fiança idônea ao imposto de 150#000 e sujeitos a pagar o mesmo imposto se no seu regresso ou dentro de um prazo razoável, que lhes será marcado não apresentarem na estação respectiva o escravo. Art. 10º. Em caso de falecimento do escravo deve-se apresentar certidão de óbito e de justificação dada perante a autoridade civil com a qual prove nome, sexo, idade e confrontação do escravo. Art. 11º. Ficam sujeitos a perda do escravo aqueles que pretenderem extraviá-los ao imposto de exportação estabelecido pelo Parág. 10, Art. 3º e os mestres das embarcações que os conduzirem sem passaporte ficam sujeitos a multa de 500#.

<sup>193</sup> O Inspetor da Tesouraria alertou ao Presidente da Província para essa circunstância, bem como para a fraude feita em óbitos de escravos que saíam da província sob fiança. LISBOA, Antonio da Silva. Relatório da Thesouraria Provincial de Alagoas, 27.01.1854. In: Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Antônio Saraiva, 1854.

2. Os escravos que forem conduzidos por pessoas que se mudaram da província tendo sido eles comprados em tempo anterior, que não exceda a quatro meses, contados o dia do pagamento da meia sisa.<sup>194</sup>

Percebe-se que ao longo de 1854, sucessivos textos legais foram regulamentando a cobrança do imposto de exportação. As medidas surtiram efeito, haja vista a boa arrecadação naquela década. No entanto, passados quase 10 anos, a fragmentação da regulamentação em vários dispositivos estava deficitária. Em 11 de janeiro de 1863, o Inspetor da Tesouraria Provincial, Mariano Joaquim da Silva, enviou ao Presidente da Província, Antônio Alves de Souza Carvalho, uma proposta de “Regulamento para a Arrecadação do Imposto de Exportação de Escravos”. Segundo o inspetor:

Não havendo para a arrecadação do imposto de exportação de escravos regulamento algum, que ponha termo a muitos abusos praticados pelos exportadores, e ao contrabando, e reconhecendo eu a sua necessidade confeccionei o regulamento incluso, que sujeito à aprovação de V. Ex.<sup>a</sup>, se como eu entender que é um mal para a arrecadação e fiscalização das rendas a falta de regulamento.<sup>195</sup>

A proposta de Regulamento continha 23 artigos e de forma geral reunia o que já havia sido antes deliberado sobre o assunto. A principal novidade era a obrigação de pagamento do imposto aos escravos matriculados na Capitania dos Portos para a marinhagem de embarcações que saíssem para fora da província. O inspetor foi particularmente minucioso ao tratar o tema, indicando que escravos estavam saindo para serem vendidos fora da província sob o disfarce de serem marinheiros. O Regulamento levou mais de um ano para ser aprovado, em 31 de agosto de 1863, e sofreu várias alterações formais. Em termos de conteúdo, a principal mudança foi a supressão de uma recompensa aos denunciantes. À moda dos regulamentos para repressão do tráfico atlântico, o inspetor achou por bem que o valor das multas pagas ou das arrematações de escravos apreendidos fosse revertido para os denunciantes.<sup>196</sup> Essa deliberação foi retirada do texto final; os fundos seriam destinados exclusivamente ao Estado. Como já havia sido previsto na Lei do Orçamento de 1854, o Regulamento deliberava que:

Artigo 19º – Os escravos que forem apreendidos a bordo das embarcações, ou nas estradas com direção a outra província, pretendendo-se exportá-lo sem o prévio

---

<sup>194</sup> ALAGOAS, Província de. Instrução de 16.12.1854. O Artigo 2º previa a isenção do imposto para os escravos destinado por falecimento dos senhores a herdeiros que residissem em outra parte do Império.

<sup>195</sup> APA. Caixa 405: Secretaria de Polícia de Maceió, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1862, ofício n. 12, do Inspetor da Tesouraria Provincial ao Presidente da Província, repassado ao Chefe de Polícia, 11.01.1862.

<sup>196</sup> Conforme a lei de 1831 que declarava livres os africanos ilegalmente trazidos ao Brasil, os denunciantes receberiam 30 mil por cada escravo apreendido. BRAZIL, Império do. Lei de 07.11.1831.

pagamento do imposto, são considerados contrabando, e seus senhores sujeito à perda deles [...]<sup>197</sup>

A perda do escravo ocorria apenas no caso de verificado o contrabando. Caso se flagrasse apenas a pretensão de embarcar escravos sem o pagamento do imposto impunha-se multa, o que também ocorria com os mestres de embarcação que os conduzissem sem passaporte. Efetivamente não localizei nenhum caso em que houve o confisco do escravo por infração do regulamento, mas a aplicação de multas foi frequente.

Passados 12 anos, o governo provincial sentiu necessidade de promulgar um novo regulamento para arrecadação do imposto de exportação de escravos. Em 05 de abril de 1875 o novo texto foi aprovado.<sup>198</sup> Novamente foram poucas as mudanças de conteúdo. O imposto foi elevado a 200 mil réis e o texto ficou mais objetivo. Destacava-se o artigo 2º, no qual constava que “nenhum escravo será despachado sem que na estação arrecadadora do imposto o senhor ou pessoa que devidamente represente, exiba a prova do domínio do escravo por qualquer título ou matrícula”. A preocupação com a legitimidade da propriedade, inexistente antes, ganhou lugar de destaque na nova legislação. Refletia as sucessivas indagações que as autoridades provinciais vinham recebendo das autoridades policiais da Bahia e da Corte acerca da condição de muitas pessoas saídas dos portos alagoanos.<sup>199</sup> O que está implícito neste regulamento é que era comum não se exigir nenhuma prova de posse ou propriedade para emitir-se o imposto, mas que havia o entendimento de que as autoridades arrecadadoras tinham o dever de asseverar-se de que os escravos sobre os quais se estava pagando o imposto eram de fato escravos.<sup>200</sup>

Tendo sido acrescentado o texto do artigo 2º, as deliberações mantiveram-se as mesmas. Todo escravo mandado para fora da província deveria ter o imposto pago, ou apresentar na agência recolhadora um fiador idôneo que assegurasse seu retorno, ou ainda podia deixar uma caução no valor do imposto. Nestes últimos dois casos, o fiador seria liberado ou a caução devolvida quando o escravo retornasse, sendo observado o prazo de 10 meses, passíveis de prorrogação. A preocupação com os escravos embarcados como marinheiros continuava expressa no novo regulamento. A perda do escravo no caso de contrabando também, embora o regulamento determinasse que seria possível cobrar o imposto

---

<sup>197</sup> ALAGOAS, Província das. Regulamento para Cobrança do Imposto de Exportação de Escravos, de 31.08.1863. O regulamento está disponível em: Falla do Presidente da Província de Alagoas, João Marcelino de Souza Gonzaga, 1863.

<sup>198</sup> ALAGOAS, Província das. Regulamento para a Arrecadação do Imposto de Exportação de Escravos, de 05.04.1875.

<sup>199</sup> A escravização ilegal de pessoas livres no contexto do comércio interprovincial será tratada no capítulo 8.

<sup>200</sup> No caso da emissão de passaportes, apenas após 1875 que a anotação sobre a apresentação do documento de posse e domínio passou a ser regra nos registros dos Livros de Passaporte de Maceió.

mesmo depois da exportação do escravo. No texto de 1875 fica evidente porque não encontrei nenhum caso de apreensão de escravos, mesmo verificando que havia uma fiscalização efetiva da aplicação da legislação do imposto. A possibilidade de pagar a multa nos casos de escravos já exportados significava que se um cativo fosse enviado para fora da província para ser vendido sem ter o imposto pago e fosse descoberta a infração pela autoridade, era facultado ao senhor pagar o imposto e regularizar a situação antes que o fato fosse considerado contrabando. O Regulamento, portanto, sacramentou a prática corriqueira para os casos de apreensão.

Pode-se perceber que em cada uma das três décadas de vigência intensa do comércio interprovincial de escravo houve a preocupação em elaborar e melhorar a legislação que previa a arrecadação do imposto. O produto escravo era rendoso aos cofres provinciais, o que somente pôde ocorrer porque o esforço em legislar sobre a arrecadação vinha acompanhado de uma fiscalização efetiva sobre seu pagamento.

### **3.4. Sonegando tributos**

O imposto de exportação devia ser pago na Tesouraria Provincial em Maceió, na Mesa de Rendas ou no Consulado Provincial em Penedo e nas agências fiscais das outras localidades. De posse do conhecimento do pagamento do imposto, o senhor ou seu representante encaminhava-se à Secretaria de Polícia ou às delegacias, levando o escravo, para emitir seu passaporte. Para isto, poderia ser requerido o título de domínio. Até 1863, a apresentação dos títulos não foi comum, sendo substituída pelo afiançar de pessoa respeitável. A partir daquele ano, passou a ser mais, corriqueira, tornando-se regra geral apenas em 1875 quando o Regulamento do imposto passou a exigí-la formalmente.

O conhecimento do imposto geralmente ficava arquivado na repartição policial, e hoje há vários desses documentos dispersos ou junto às solicitações de passaporte no acervo do APA e do Fórum do Penedo.

**Figura 3 - Conhecimento do imposto de exportação de escravos.**



Fonte: Documentos para emissão do passaporte do escravo Clemente, 13.01.1876. APA. Caixa 960: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1878.

O conhecimento do imposto de exportação era um documento simples, continha, basicamente, o número de emissão, a folha e o livro no qual estava registrado na repartição fiscal, o nome do escravo e do senhor, o valor do imposto e a data. Como foi visto acima, sua apresentação era uma exigência para a emissão do passaporte quando o escravo saia definitivamente da província, na maioria dos casos para inserção no comércio interprovincial. Houve quem tentou eximir-se da onerosa taxa. Em geral, por ser um documento vinculado ao passaporte, a fiscalização ficava a cargo das autoridades policiais, que em algumas oportunidades agiram contra tentativas de sonegação.

Em 1857, a escrava Josefa, de 14 anos já havia embarcado no Patacho Nacional *Agonis*, em Maceió, quando o subdelegado do Jaraguá subiu ao navio para proceder à fiscalização e verificou que o passaporte de Josefa havia sido passado para viajar em companhia da senhora. No entanto, Maria Felícia de Jesus, proprietária de Josefa, não se encontrava a bordo. O subdelegado, suspeitando tratar-se de “uma trama para subtrair os direitos que tem de pagar a Fazenda Nacional pela exportação da referida escrava” mandou desembarcá-la para se proceder às investigações. Desconheço a conclusão da história, mas tendo em vista que a senhora de Josefa não possuía a alcunha de “Dona”, ou seja, não

pertencia às elites locais, ela não devia dispor de grande margem de manobra e deve ter pago o imposto ou desistido de exportar a escrava.<sup>201</sup> Já em 1876 o escravo Silvestre que foi apreendido e recolhido à cadeia de Maceió porque estava sendo enviado para fora da província sem que o imposto fosse pago. Intimado o senhor, Marcos Evangelista Leal, a situação foi logo resolvida mediante o pagamento do imposto e o escravo foi remetido ao Rio de Janeiro.<sup>202</sup>

Os casos de sonegação do imposto não eram exclusividade dos pequenos proprietários. Os negociantes de escravos também buscavam, quando possível, subtrair-se ao pagamento. Joaquim da Cunha Meirelles, que embarcou centenas de escravos acompanhados do conhecimento do imposto, deve ter embarcado outros tantos na ilegalidade. É o que ele mesmo afirma quando foi acusado, em 1861, de ter assassinado seu escravo recém comprado Manoel, de apenas seis anos, por excesso de castigos. Diante da acusação de assassinato, Meirelles defendeu-se dizendo que o escravo foi vendido para o Rio Grande do Sul sem que o imposto fosse pago e receando alguma denúncia, ele teria produzido um falso atestado de óbito que teria dado margem à acusação de assassinato. Possuímos apenas algumas informações sobre esses fatos, mas a versão de Meirelles “pareceu verossímil”, como escreveu o Chefe de Polícia. Embora fosse possível que Meirelles matasse um seu escravo por sevícias, apenas um fato muito excepcional explicaria por que um dos maiores negociantes de escravos de Alagoas eliminasse um escravo recém comprado! A possibilidade de tudo não passar de um plano para subtrair ao pagamento do imposto de exportação, parece, assim como pareceu ao Chefe de Polícia, bastante verossímil. O fato de Meirelles alegar que o escravo fora vendido no Rio Grande do Sul é sintomático. Entre as dezenas de escravos que o comerciante exportou legalmente, todos tiveram o Rio de Janeiro como destino. Fora da capital do Império - onde a fiscalização era rigorosa - o contrabando para outros portos era mais viável, o que novamente coloca a observação de que os números de exportação de escravos registrados pelo pagamento do imposto de exportação são apenas uma estimativa mínima do volume de cativos que saíram da província para serem vendidos alhures.

Outra possibilidade para se fraudar ao imposto era a influência política que determinados senhores e comerciantes poderiam usufruir. Esta situação é particularmente

---

<sup>201</sup> APA. Caixa 1587: Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857, ofício da Subdelegacia do Jaraguá à Secretaria de Polícia de Alagoas, 24.01.1857.

<sup>202</sup> APA. Caixa 1508: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1876 e Secretaria de Polícia, livro de ofícios expedidos, 1860, ofício da Tesouraria Provincial à Secretaria de Polícia de Alagoas, 24.02.1876.

evidente se observamos os passaportes expedidos para vários escravos de Manuel Joaquim da Silva Leão. O Comendador Leão, português que havia chegado à Maceió ainda na primeira metade do século, começou a vida como comerciante, mas tornou-se também senhor de engenho – em 1870, nada menos do que três engenhos estavam em seu nome.<sup>203</sup> Entre 1847 e 1878, o Comendador mandou dezenas de escravos para fora da província. Em 1852, ele constava na lista dos devedores provinciais da quantia de 200 mil réis “da importância de 20% sobre escravos exportados no ano financeiro de 1852 a 1853 que deixou de pagar na agência do Camaragibe, segundo participou o respectivo agente”.<sup>204</sup> Até 1868, 15 anos após a exportação, Leão ainda não havia quitado sua dívida, o que possivelmente nunca fez.<sup>205</sup> Mas o débito identificado em Camaragibe no início da década de 1850, provavelmente foi apenas uma dentre muitas outras sonegações ao imposto de exportação levadas a cabo pelo comendador. Entre os 65 passaportes de escravos emitidos em Maceió que constavam ele como senhor, apenas sobre 10 ele teria pago o imposto de exportação, sobre outros oito a fonte não permite ter certeza se o imposto foi pago, mas é possível evidenciar que Silva Leão mandou pelo menos 45 escravos e dois marinheiros para fora da província sem pagar o imposto de exportação. É difícil acreditar que toda essa movimentação de escravos devesse-se apenas às necessidades pessoais. Outro dado que contribui para afirmar que o comendador utilizava-se de seu prestígio para burlar o fisco é que entre os 65 passaportes apenas pudemos identificar três escravos reincidentes. Os escravos José, Lindonesa e Sebastião saíram da província duas vezes a serviço do senhor, o que evidencia que nestes casos não se tratava de comércio. Se estes três escravos fizeram duas viagens cada, é viável supor que dentre os outros 59 passaportes emitidos, a maioria teve como destino a venda fora da província. Silva Leão foi um dos poucos senhores de engenho envolvidos diretamente com o comércio de escravos, e ao que tudo indica, ele utilizou-se de sua posição social e influência pessoal para emitir passaportes sem seguir as normas legais relativas ao pagamento do imposto de

---

<sup>203</sup> Apesar de ser uma figura proeminente da sociedade maceioense da época, encontrei poucas informações sobre o Comendador Leão. Segundo o Almanack da província de Alagoas de 1878, naquele ano Leão era proprietários dos engenhos Lagoa do Una, Manjerona e Oficina, além de diretor da Estrada de Ferro Central, negociante e consignatário de navio. Leão também teria sido proprietário do Engenho Utinga, que depois tornou a Usina Leão, umas das maiores de Alagoas. Suspeito que as aquisições de terras pelo comerciante possam estar relacionadas à sua atuação junto ao tráfico de escravos africanos entre 1831 e 1850. Ver: Almanack da Província das Alagoas para o ano de 1873. Anno segundo. Maceio: Typ Social de Amintas & Soares, 1873. DUARTE, Álvaro. Burle Marx e suas origens. Revista Brasil-Europa - Correspondência Euro-Brasileira 123/20, 2010; CARVALHO, *op. cit.*, 2012.

<sup>204</sup> Quadro da dívida activa da Theosuraria Provincial das Alagoas. In: Falla do Presidente da Província de Alagoas, Angelo Thomaz do Amaral, 1858.

<sup>205</sup> Quadro da dívida activa da Theosuraria Provincial das Alagoas. In: Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, 1868.

exportação. A pouca atenção do comendador às leis quando se tratava de comércio de escravos e sua forte influência sobre as autoridades fiscalizadoras são evidenciados em um passaporte de 1847, quando ele leva em sua companhia para o Rio de Janeiro um escravo “moleque” africano de 10 anos, ou seja, um africano livre ilegalmente reduzido a escravidão.<sup>206</sup>

Os casos em que a polícia conseguiu agir a tempo de que o imposto não fosse fraudado, indicam, evidentemente, a existência de muitas outras tentativas bem sucedidas de esquivar-se ao imposto. Por outro lado, demonstram que as autoridades estavam atentas ao pagamento da taxa. A fiscalização ocorria na saída da província e também na chegada ao porto de destino. O Porto do Rio de Janeiro, principalmente, era rigoroso quanto à regularidade da situação fiscal dos escravos ali desembarcados. A preocupação na fiscalização da transferência de escravos entre as províncias foi uma constante ao longo de todo o Segundo Reinado evidenciando que o comércio interprovincial tornou-se um assunto da alçada da administração pública, principalmente por auferir aos seus cofres bons rendimentos. Não apenas por questões tributárias o Estado teve que se envolver com o negócio, ele também precisou fiscalizar o cumprimento de outras legislações que recaiam sobre a exportação de cativos, como a separação de famílias e a escravização ilegal, mas isso é assunto para a terceira parte deste trabalho. Por ora, cabe notar que o comércio interprovincial de escravos foi um assunto sobre o qual a administração provincial esteve constantemente empenhada em legislar e fiscalizar. Em parte, a produção documental resultante dessa atenção dada ao comércio de escravos também serviu para que ele fosse evidenciado pela historiografia desde então.

...

O comércio interprovincial de escravos desde Alagoas exportou oficialmente mais de seis mil escravos. Organizado desde os dois principais portos da província, ele foi desde muito cedo alvo da atenção do Estado. Em um primeiro momento buscou-se uma forma de auferir às rendas provinciais alguma receita advinda do negócio que se expandia a olhos vistos, provavelmente em conexão com o tráfico atlântico. Quando o contrabando de africanos chegou ao fim e o fluxo do comércio interprovincial avolumou-se houve a tentativa

---

<sup>206</sup> APA. Caixa 5.496, Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1842-1850, p. 154v.

de frear a saída de mão de obra através da sobretaxação da exportação. No entanto a medida não teve efeito e o comércio prosperou por três décadas.

Os elevadíssimos impostos criados, no entanto, transmutaram-se em uma *mui* bem vinda fonte de receitas para as províncias. Preocupados em bem arrecadar as taxas, diversos regulamentos foram criados para que escravo algum saísse de Alagoas para ser vendido em outras províncias sem o devido pagamento dos tributos. Dessa fiscalização esmerada foram produzidas as fontes que permitem uma apreciação sobre o volume do comércio interprovincial desde Alagoas, que via sua população escrava diminuir sensivelmente ao longo do Segundo Reinado. No entanto, pelo mesmo motivo que o Estado dobrava suas atenções sobre a fiscalização da saída de escravos da província, a sonegação e a fraude não deixaram de acontecer. Há ainda que se considerar no cálculo os cativos de outras províncias que foram remetidos para o sudeste através dos portos alagoanos, o que foi especialmente recorrente em Penedo. Estimar o número exato de cativos que saíram de Alagoas por força do comércio interprovincial é impossível, mas eu não me surpreenderia se chegasse a 10 mil cativos.

## CAPÍTULO 4

### **Alagoas: um lugar de negócios.**

O olhar sobre a província é privilegiado para compreender o comércio interprovincial de escravos. Esta não é apenas uma afirmação redundante. Como é comum na historiografia, grande parte dos temas tomados como nacionais muitas vezes são observados apenas parcialmente, principalmente desde o ponto de vista das regiões mais abastadas. Essa circunstância é particularmente visível em relação ao comércio interprovincial, na medida em que a principal explicação para sua grande vitalidade ao longo do Segundo Reinado é a demanda por escravo nas regiões mais produtivas do Império. As explicações unilaterais em história já saíram de moda, mas alguns bastiões historiográficos continuam a existir. E se perpetuarão até que novas pesquisas focando os mesmos problemas sobre outros olhares levem ao redimensionamento da compreensão dos processos históricos.

Não se trata de negar a importância da demanda por escravos nas regiões cafeeiras após o fim do tráfico atlântico. Efetivamente a grande valorização do café nos mercados internacionais levou a expansão daquela atividade desde pelo menos a década de 1830. No século XIX a conjuntura econômica teria levado ao reforço das relações de produção escravistas nos Estados Unidos, Brasil e Cuba.<sup>207</sup> No caso brasileiro o fenômeno seria observado especialmente nas áreas cafeeicultoras, que ao longo daquele século não cessaram de se desenvolver e expandir. Enquanto o Vale do Paraíba chegava ao seu auge, nos anos 1850, São Paulo e Minas Gerais apenas estavam começando a instalar de seu aparato político-econômico baseado no café. A década de 1870, que iniciou com o assinar da Lei 2.040 ou *Ventre Livre*, determinando que dali a 100 anos a escravidão deixaria de existir no Brasil, foi também o momento no qual a demanda dos setores cafeeultores chegou a patamares tão elevados que mesmo sendo mais caros, escravos vindos de fora continuavam sendo comprados por eles.<sup>208</sup>

Mas a chave da demanda por mão de obra escrava, simplesmente, não resolve a questão, a começar pela simples pergunta sobre o porquê dessa opção em um contexto em que a maior parte do Ocidente vinha rompendo com as relações escravistas. Soluções simples não resolvem problemas históricos e a primeira questão que se deve perguntar é: por que

---

<sup>207</sup> TOMICH, Dale W. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

<sup>208</sup> Sobre escravos do comércio interprovincial serem mais caros nos mercados do sudeste, ver: MOTTA, *op. cit.*, 2012.

escravos? Em plena segunda metade do século XIX, a necessidade de mão de obra, simplesmente, não explica a opção. Assim como não faz também a demografia, pois ao contrário do que tanto se apregooou no século XIX, braços nacionais livres havia para levar adiante o progresso do Brasil. Vê-se que as explicações para o próprio fenômeno da demanda são muito mais complexas que um cálculo econômico. É preciso ainda avançar muito nestas questões.

Mas o que também não deve ser negligenciado é que se houve uma demanda que foi saciada, havia uma oferta para equilibrá-la. Considerando que a explicação sobre a necessidade de escravos deve ser recolocada, o que dizer daquela que atribuiu às províncias vendedoras uma simples resposta à demanda alienígena. Evidentemente, nas explicações restritas aos movimentos econômicos, um argumento convincente seria de atribuir a disposição em vender a uma crise vivida pelos (percebidos como) decadentes centros de produção açucareira, que diante da necessidade de remir suas próprias dívidas tiveram na venda de escravos uma alternativa para a recessão econômica.

Por outro lado, Robert Slenes, Richard Graham e Hebert Klein apontaram para o fato de que os escravos que entravam no comércio interprovincial eram principalmente oriundos de pequenos proprietários rurais e das cidades.<sup>209</sup> Autores como Hebe Mattos evidenciaram que o processo de concentração da propriedade escrava, ou seja, a transferência de escravos de pequenos para grandes proprietários e, por conseqüência, a desintegração de um grande número de senhores de escravos, não foi uma peculiaridade do comércio interprovincial, mas um movimento amplo da escravidão brasileira no Segundo Reinado.<sup>210</sup> Houve, portanto, uma conjuntura que levou a que proprietários se desfizessem de sua propriedade. O que só foi possível por que havia quem se dispusesse a comprá-los. Assim como a decisão dos investidores do café em optarem pela mão de obra escrava não pode ser vista por um viés estritamente econômico, a decisão de um pequeno senhor em vender seus escravos, direta ou indiretamente, a esses desejosos compradores também não pode ser percebida unicamente pela chave da necessidade financeira. A escravidão foi a base das relações e do *status* social no Brasil por três séculos e, de repente, naquele momento, pessoas simples, de poucas posses, mas que sacrificaram grande parte do seu trabalho em vida para ter um escravo, estavam dispostas a venderem-nos e buscarem outras formas de organização de seu mundo do trabalho.

---

<sup>209</sup> GRAHAM, *op. cit.*, 2002; KLEIN, *op. cit.*, 1971; SLENES, *op. cit.*, 1976.

<sup>210</sup> CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista - Brasil, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

Tanto mais complexo é esse fenômeno ao pensá-lo em nível provincial, mas de um ponto de vista diferente daquele no qual está concentrada grande parte das pesquisas. Buscar compreender os elementos propulsores do comércio interprovincial a partir de uma província vendedora é uma opção metodológica na medida em que se inverte o ponto de vista da causalidade do fenômeno. A questão deixa de ser por que determinada região comprou milhares de escravos, mas sim o que motivou a que outra os colocasse a venda. Essa questão acompanha o desenvolver deste trabalho, mas antes de tratá-la diretamente é preciso dar um passo atrás e compreender os limites e o contexto específico da unidade política em questão. A primeira parte desse trabalho demonstrou que milhares de escravos foram exportados por Alagoas e o capítulo anterior que a exportação de escravos foi muito vantajosa para a economia provincial. Contudo, a ocorrência das exportações apenas foi possível porque havia comércio. O “comércio interprovincial de escravos” tem sido percebido geralmente pela ótica dos estudos da escravidão, ou seja, do fim da sentença: escravos. Nesse capítulo, proponho mudar o enfoque e percebê-lo a partir do outro extremo da expressão, do início: comércio.

#### **4.1. A inserção de Alagoas nos negócios de escravos**

Alagoas era uma pequena província do Nordeste do Brasil. Ocupada pela colonização portuguesa desde o século XVII, foi, até 1817, parte da capitania de Pernambuco. Nos tempos coloniais, eram três as principais vilas: Penedo, Alagoas (Santa Maria Madalena) e Porto Calvo. Com a emancipação, a cidade de Alagoas (hoje Marechal Deodoro) passou a ser capital, mas nos anos vindouros, o crescimento político-econômico da vizinha Maceió e, principalmente, do Porto de Jaraguá, levaram a que uma elite política regional defendesse a mudança da capital para a nova cidade, o que ocorreu em 1839.<sup>211</sup> A partir desse momento a cidade de Maceió conheceu um notório desenvolvimento urbano e econômico e consolidou-se como principal cidade da província.<sup>212</sup>

---

<sup>211</sup> Barros, Theodyr Augusto. *O processo de mudança de capital* (Alagoas-Maceió) Maceió Departamento de História/CHLA/Ufal/impresso universitária, 1991.

<sup>212</sup> Uma boa síntese sobre o desenvolvimento urbano de Maceió no século XIX pode ser encontrado em: MARQUES, Danilo Luiz. *Escravidão. Sobreviver e resistir: os caminhos para a liberdade de africanas livres e escravas em Maceió (1849-1888)*. Dissertação (Mestrado em História), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013, capítulo 1.

## Ilustração 2 - Localização de Penedo e Maceió em relação às principais cidades litorâneas.



Enquanto Maceió assumia uma posição política e econômica de destaque, a Cidade do Penedo, que havia sido próspera nos tempos da América Portuguesa, mantinha a dinâmica comercial que caracterizou sua formação histórica. A antiguidade da ocupação refletia em sua expressiva população. Em 1828, Penedo era mais populosa que Maceió.<sup>213</sup> Apenas na década de 1850, Maceió chegaria um patamar populacional semelhante.<sup>214</sup> O tempo levaria a que a capital superasse a cidade ribeirinha, mas em 1872, Penedo continuava sendo mais populosa<sup>215</sup> e até o fim do Império, ambas mantiveram-se como os dois pólos urbanos da província,<sup>216</sup> cada uma com sua área de influência delimitada.

Eram os portos das duas cidades que garantiam suas dinâmicas econômicas e urbanas. A configuração geopolítica da província após a elevação de Maceió à capital levou-a a se tornar o principal centro econômico da região sucro-canavieira da Zona da Mata, abrangendo em sua área de influência as antigas vilas de Porto Calvo e Alagoas. Maceió concentrava a exportação da principal região de produção de açúcar da província, e também de parte da

<sup>213</sup> Este parágrafo deteve-se à população das freguesias de Maceió e Penedo, assumindo apenas a freguesia de Jaraguá como parte de Maceió, visto que havia contiguidade entre as duas. As freguesias de Ipioca e Piaçabussu, que mantinham uma dinâmica próxima àquelas, mas não apresentavam continuidade na ocupação da área central, não foram consideradas. DUARTE, Abelardo. Notas sobre a população da Vila do Penedo (1828). *Jornal de Alagoas* - Suplemento. Maceió: 26.07.1953.

<sup>214</sup> Segundo relatório presidencial de 1857, a Freguesia do Penedo possuía 15.419 almas antes da epidemia de cólera de 1856 (quando morreram 3.100) e a de Maceió 12.630 (tendo perdido 700 almas na epidemia). Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, 1857, p.6.

<sup>215</sup> Pelo recenseamento de 1872, a Freguesia de Nossa Senhora do Rosário do Penedo somava 17.838 habitantes e a de Nossa Senhora dos Prazeres de Maceió, 12.619. À freguesia de Maceió, poderia se somar a população da Freguesia de Nossa Senhora Mãe do Povo de Jaraguá, contigua àquela, abrangendo a região portuária, com 3.671, totalizando 16.290. É importante notar que elas não eram as freguesias mais populosas da província, sendo que Assembléia, Atalaia e Passo do Camaragibe superavam-nas em população. Mas estes dados incluem a população de grandes espaços geográficos, onde a maioria da população era concentrada nos núcleos de produção rural. Pela impossibilidade de se determinar a população que vivia efetivamente na cidade, é difícil saber exatamente quando o espaço urbano de Maceió superou em população Penedo. BRAZIL, Império do. Recenseamento Geral do Império do. 1872.

<sup>216</sup> LINDOSO, Dirceu. *Interpretação da Província: estudo da cultura alagoana*. Maceió: Edufal, 2005, p. 50.

produção algodoeira do agreste. O movimento inverso ocorria com os bens de consumo, que entravam pelo porto da capital e dali seguiam para o interior.<sup>217</sup>

Penedo embora fosse um porto fluvial possuía franca ligação com o Oceano Atlântico, tornando viável sua inserção no comércio de cabotagem. As bases sócio-econômicas da cidade eram voltadas para o Rio São Francisco, e, a partir dele, para uma região pecuarista e algodoeira. O Baixo São Francisco, os sertões e parte do agreste, utilizavam o Porto do Penedo para comunicar-se com portos Atlânticos. O entreposto comercial também foi muito utilizado para escoar a produção de couro e algodão da região do Submédio São Francisco, especialmente da banda pernambucana, incluindo municípios como Tacaratu, Flores, Ouricuri e Floresta. E, apesar de haverem cidades ribeirinhas importantes na vizinha Sergipe, como Vila Nova (Neópolis) e Propriá, Penedo as superava em tamanho e em dinâmicas comerciais e assim também serviu aos interesses dos produtores dali.

De um modo geral, Maceió era o centro de uma região econômica de menor alcance territorial, mas de grande densidade populacional, enquanto Penedo mantinha relações com localidades muito mais distantes, mas cobrindo uma área de população dispersa. Juntas, polarizaram o comércio realizado pela província com as outras regiões do Império. A dinâmica comercial de Alagoas no Segundo Reinado foi caracterizada pela coexistência destes dois importantes pólos, cada qual com suas freguesias e seus circuitos próprios.

Baseadas no desenvolvimento do comércio e animadas por seus portos, nas duas cidades foram fundadas casas comerciais responsáveis por fazer a importação dos produtos de consumo - que crescia paralelamente à economia - e, principalmente, em organizar a exportação para o exterior e para outras províncias. A pauta de produtos não era muito extensa. Basicamente fundada sobre a produção agrícola, visto que a indústria foi muito incipiente no século XIX. Aparte algumas fabriquetas de óleo, charutos e sabão, a produção industrial na província praticamente começou com a criação da Araújo & Filhos em Penedo, que produzia óleos purificados (rícino, mamona, de nozes e de coco).<sup>218</sup> Em 1857, iniciou-se a instalação da fábrica de tecidos União Mercantil, inaugurada em 1863 em Maceió.<sup>219</sup> Os dois empreendimentos foram, praticamente, as únicas indústrias relevantes no Segundo Reinado. Coco, caruá, mel, arroz, lã barriguda, pedras de amolar e produtos do fumo tinham seu lugar

---

<sup>217</sup> Sobre as dinâmicas agrícolas e de ocupação do solo na Zona da Mata na segunda metade do século XIX, ver: ANDRADE, Juliana Alves de. *Gente do Vale: experiências camponesas no interior da província de Alagoas (1870-1890)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

<sup>218</sup> Em 1850, a fábrica já estava instalada e exportava óleos para Pernambuco, Bahia, Sergipe e Rio Grande do Sul. Ver: Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento da Cunha Figueiredo, 1850, p. 37.

<sup>219</sup> Relatório. Presidente Sá e Albuquerque. 1º de Março de 1857, p. 34-35.

na economia local e em certas conjunturas foram exportados.<sup>220</sup> Mais regular foi a exportação de produtos pecuários, o couro e seus derivados (solas e meias solas, principalmente). Apesar de significativa, esta produção estava um passo atrás dos principais produtos de Alagoas, o açúcar de cana e o algodão. Em que pese a tradição construída sobre a cultura da cana, em vários momentos do século XIX a produção do algodão foi tão promissora quanto à produção da gramínea.<sup>221</sup> Além dos produtos agrícolas, entre os anos 1850 e 1880, Maceió e Penedo estiveram intensamente envolvidas com o comércio interprovincial de escravos. Pelas duas cidades saíram praticamente 90% dos escravos legalmente exportados por Alagoas.

A existência, em uma província de pequenas dimensões territoriais, de duas cidades portuárias solidamente ligadas ao comércio de cabotagem nacional, cada qual com uma zona de influência própria, foi uma das características mais importantes da Alagoas Imperial. Apesar da forte estrutura agrária, o Segundo Reinado foi um momento em que as atividades comerciais tomaram grande fôlego. A existência de uma sólida classe de negociantes relativamente autônoma em relação aos grandes proprietários rurais foi fundamental para que o negócio interprovincial de escravos tornasse-se uma das principais atividades econômicas da província por cerca de 30 anos. Interessante que a historiografia e os historiadores fortemente ligados à cultura canavieira, praticamente silenciaram sobre o grupo capitalista de Alagoas Imperial. Exceto aqueles ligados diretamente aos engenhos, como o Barão de Jaraguá e Manoel Joaquim da Silva Leão, não encontrei referência a qualquer um dos importantes negociantes de Alagoas em toda a bibliografia consultada. De algum modo, essa classe capitalista foi legada à categoria de “homens esquecidos”, embora sua influência econômica e social não tenha sido pequena. Em grande medida, esse foco na sociedade do açúcar também ofuscou o papel de Penedo na história da província.

#### **4.2. Tempos de modernidade no Baixo São Francisco**

Penedo e Maceió estabeleceram-se cada qual como entreposto de circuitos comerciais diferentes, ainda que não fossem totalmente independentes. O desenvolvimento do comércio em Alagoas no século XIX esteve diretamente relacionado aos avanços técnicos ocorridos naquele momento da história. Impulsionado pelas inovações materiais oriundas da Revolução

---

<sup>220</sup> Para pauta de exportações, ver : Falla do Presidente da Província de Alagoas Manoel Felizardo de Souza Mello, 1842, anexos. Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Agostinho Luiz da Gama, 1859, s.n.

<sup>221</sup> GUIMARÃES, Marcela. *Entre açúcares e algodões: embates econômicos e a modernização de Alagoas em meados do Século XIX-XX*. Maceió: Benedito Ramos Amorim, Editor, 2014. SANT'ANA, *op.cit.*, 2011.

Industrial, o oitocentos foi um momento de ampliação das possibilidades de comunicação e transporte. A implementação dos navios a vapor, das linhas ferroviárias e do telégrafo são o maior exemplo desse desenvolvimento. Todas essas tecnologias, que resultavam em maior eficiência nas relações comerciais, passaram a funcionar em Alagoas entre as décadas de 1850 e 1870 e foram impactantes sobre as possibilidades do desenvolvimento do comércio interprovincial. Em Penedo, especialmente a relação entre desenvolvimento técnico, ampliação das relações comerciais e o comércio de escravos foi ainda mais evidente.

Penedo era o principal entreposto da região do Baixo São Francisco, correspondente à área ribeirinha que se estendia das cachoeiras de Paulo Afonso à foz no Oceano Atlântico.<sup>222</sup> Em 1852, iniciou-se no Brasil a expansão das estradas de ferro e tão logo foi regulada a concessão das ferrovias, cinco delas passaram a ser executadas. Duas visavam justamente viabilizar um transporte rápido e eficiente entre os sertões são - franciscanos e o litoral. A primeira, a *Recife - São Francisco* ligaria o Submédio São Francisco à capital pernambucana, enquanto a segunda, a *São Francisco - Bahia*, o Médio São Francisco à cidade de Salvador. Houve quem aventasse que uma terceira das cinco ferrovias inaugurais (a *D. Pedro II*) também vislumbrava o projeto de ligar o alto rio ao litoral, nesse caso, diretamente a capital do Império no Rio de Janeiro. Entre os três projetos, apenas aquele da *São Francisco - Bahia* foi efetivamente concretizado, ainda assim, apenas décadas depois, em 1895.<sup>223</sup> Uma série de fatores que envolveram diretamente os rumos tomados pela política imperial, por um lado, e os grandes infortúnios consequentes do mau planejamento do surto ferroviário, por outro, explicam a demora e o fracasso desses projetos.<sup>224</sup> Ainda assim, a circunstância de terem sido empregados grandes esforços para executá-los avaliza a importância dada naquele momento à necessidade de viabilizar uma ligação entre as regiões sertanejas do São Francisco e o Oceano Atlântico. Neste contexto, existiu ainda um quarto projeto e este envolveu diretamente a região do Baixo São Francisco. Constituíu na organização de um caminho anfíbio de comunicação e transporte via fluvial, desde a Barra do São Francisco até Piranhas, com a ocorrência de uma escala no Porto do Penedo, ambas em Alagoas. De Piranhas seguiria-se por

---

<sup>222</sup> Utilizo a divisão atualmente corrente da Bacia Hidrográfica do Rio São Francisco para indicar as regiões do rio à que estamos referindo. Deste modo, Baixo São Francisco corresponde à parte do rio no território de Alagoas e Sergipe, Submédio está entre as cachoeiras de Paulo Afonso e Sobradinho, Médio dali até Pirapora e Alto São Francisco seguindo até sua Nascente na Serra da Canastra. Ver: <<http://cbhsaofrancisco.org.br/bacia-hidrografica-do-rio-sao-francisco/regioes-hidrograficas>>. Acesso em 19.08.2014.

<sup>223</sup> ZORZO. Francisco Antônio. Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950). *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 22, p. 99-115, jan./jun. 2000.

<sup>224</sup> Sobre o assunto, ver: MELO, 1984; TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.

terra, e futuramente trilhos, até Jatobá, em Pernambuco, de onde a navegação poderia ser novamente retomada, não obstante existissem outros obstáculos rio acima.

**Figura 4 - Fotografia de 1869 do Penedo desde o Rio São Francisco.**



Fonte: IHGAL. Viagens de José Bento da Cunha Figueiredo Junior à Província das Alagoas. Maceió, Grafmarques, Reedição, 2010.

A solução anfíbia envolvia tanto mais complexidade na medida em que exigia uma ação coordenada entre obras terrestres e obras fluviais. Por outro lado, ela tinha a seu favor o aproveitamento dos recursos naturais do Rio São Francisco, que em vários trechos não exigia mais que a desobstrução periódica de madeiras e detritos. Mas para que o Baixo São Francisco pudesse ligar o Submédio rio ao Oceano Atlântico, dois eram os principais obstáculos a serem enfrentados: a barra e as Cachoeiras de Paulo Afonso. A Barra do São Francisco não era estreita, mas as constantes oscilações da maré alteravam o posicionamento dos bancos de areia, trazendo risco para as embarcações. Desde pelo menos 1837 o governo da província de Alagoas mandou construir uma catraia cuja função era atender aos chamados sonoros dos navios que se posicionavam adiante da foz, indo até eles e passando a guiar-lhes na entrada do rio. Nem sempre a catraia esteve em condições de realizar este serviço, seja por falta de conservação ou ausência de tripulação; quando isto ocorria eram jangadas que serviam de guia. Em 1871, o serviço passou a ser feito por um hiate, o *São João* e mais adiante por pequenos vapores. A existência de um barco guia para a entrada de embarcações maiores, especialmente à vela, sob reboque, era essencial para a navegabilidade fluvial. Após adentrar o rio, as embarcações tinham condições de seguir até Penedo, cerca de 40

quilômetros adentro. Dali adiante, as condições do rio não se apresentavam adequadas às maiores embarcações.

Do Penedo à Piranhas a navegação era franca às pequenas embarcações, apesar de haverem significativas alterações no curso e profundidade do rio conforme a época. A partir de outubro as águas do rio começavam a subir, chegando ao ápice em janeiro e fevereiro. Destarte ser época de seca no Nordeste, eram as chuvas no Alto São Francisco as responsáveis pela grande vazão d'água, que, ainda sem a existência das barreiras artificiais (lagos e usinas hidrelétricas), corriam ferozmente até a foz. Ave-Lallemant pôde perceber o efeito das enchentes em 1859: ao passar na latitude da desembocadura do rio, mesmo sem avistar terra, relatou a alteração na coloração das águas do Atlântico, ocasionada pela força com que aquelas do São Francisco invadiam o oceano.<sup>225</sup> Se por um lado a força das águas nas cheias tornava a navegação mais perigosa, viabilizava maior calado. De fevereiro a outubro a situação invertia-se: a tranquilidade da correnteza dava segurança às manobras, enquanto a tripulação das embarcações estava atenta aos baixios nos quais porventura poderia vir a encalhar.

A navegação do Baixo São Francisco, até o advento dos vapores, ocorria principalmente por canoas e ajoujos (conjunto de canoas ligas a si por cabos, que davam mais estabilidade à embarcação, principalmente nas épocas de cheias) movidos prioritariamente à vela. Ao chegar à Piranhas, a situação de navegabilidade do rio alterava-se completamente. Segundo Thomás Espíndola, dali até a principal cachoeira de Paulo Afonso, 14 quedas se sucediam tornando sua navegação completamente impraticável.<sup>226</sup> No máximo, e com algum risco, era possível atravessar-se de uma margem à outra em alguma parte favorecida daquele trecho.

Por sua grandiosidade, a Cachoeira de Paulo Afonso - também nomeada no plural devido à sequência de quedas - foi famosa ao longo daquele século. Gardner, Ave-Lallemant e D. Pedro II foram apenas alguns dos inúmeros visitantes que adentraram os sertões a fim de conhecê-la. O Imperador, que por lá esteve em 1859, impressionado delegou a um dos fotógrafos da Casa Imperial, Auguste Stahl, um retrato das catadupas, realizado no início dos anos 1860.<sup>227</sup> A magnitude das quedas tornava impossível adequá-las à navegação. Essa foi a

---

<sup>225</sup> AVE-LALLEMANT, Robert. *Viagem pelo norte do Brasil no ano de 1859*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, Ministério da Educação e Cultura, 1961, p. 276.

<sup>226</sup> ESPÍNDOLA, Thomaz. *A geografia alagoana ou descrição físico, política e histórica da província das Alagoas*. Reimpressão da 2ª edição de 1871. Maceió: Ed. Catavento, 2001, p. 44-56.

<sup>227</sup> D. PEDRO II, Imperador do Brasil. *Viagens pelo Brasil: Bahia, Sergipe, Alagoas, 1859/1860*. Prefácio e notas Lourenço Luiz Lacombe. Rio de Janeiro: Letras & Expressões, 2003; DUARTE, Abelardo. *Dom Pedro II*

conclusão tomada por Henrique Halfeld em seu relatório de exploração ao rio de 1854.<sup>228</sup> O engenheiro justificou que os custos de uma intervenção humana para suplantar as barreiras naturais seriam economicamente inviáveis. E sugeriu como solução ao transporte e comunicação entre o Baixo e Submédio rio, o melhoramento dos caminhos terrestres previamente existentes e bastante utilizados.

O relatório de Halfeld foi definitivo para que se orientasse o desenvolvimento do transporte na região a partir de uma solução anfíbia. O que não era nenhuma novidade visto que há longo tempo a comunicação do Submédio ao Baixo São Francisco se realizava dessa forma. O próprio engenheiro destacou que grande parte da exportação de algodão que se realizava pela cidade do Penedo era proveniente do interior de Pernambuco, visto que as “paragens do interior da província de Pernambuco, [...] são mais próximas ao Porto do Penedo, do que ao Recife ou Maceió”.<sup>229</sup> Ao longo do século XIX, boa parte da comunicação e transporte do Sertão Pernambucano realizava-se via Baixo São Francisco.<sup>230</sup> Por exemplo, no ano de 1875, em um inquérito realizado pela província de Pernambuco, as autoridades de Tacaratu informaram que toda a produção para exportação do município (15 toneladas de algodão e couros) dirigia-se para os mercados do Penedo e dali para Salvador.<sup>231</sup> Autoridades pernambucanas, tropas, medicamentos, correspondências com destino a Tacaratu, Floresta e Boa Vista, nas margens do rio, e mesmo Ouricuri, Salgueiro e Flores faziam a viagem de Recife via Penedo. Uma das principais conseqüências do desenvolvimento do sistema de transporte no Baixo São Francisco foi a intensificação desta ligação entre o Submédio São Francisco Pernambucano e o Porto do Penedo. Note-se que o mesmo não ocorreu com a margem direita do rio. A banda baiana do Submédio São Francisco observou um

---

*e Teresa Cristina nas Alagoas: a viagem realizada ao Penedo e outras cidade sanfanciscanas, à Cachoeira de Paulo Afonso, Maceió, Zona Lacustre e região norte da Província (1859/1860).* Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos; Cepal, 2010.

<sup>228</sup> HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. *Atlas e relatório concernente a exploração do Rio São Francisco desde a cachoeira de Pirapora até o Oceano Atlântico levantado por ordem do Governo de S. M. I. o Senhor Dom Pedro II pelo Engenheiro Civil Henrique Guilherme Fernando Helfeld em 1852, 1853 e 1854* mandado lithographar na Lithographia Imperial de Eduardo Rensburg. Rio de Janeiro, 1860. Edição fac-simile: São Paulo, 1994.

<sup>229</sup> Ibid., 1994, p. 51.

<sup>230</sup> Considerei Sertão Pernambucano as áreas hoje correspondentes às mesorregiões do Sertão e São Francisco Pernambucano. Quando refiro ao Submédio São Francisco Pernambucano, equivale-se à segunda mesorregião citada. Do mesmo modo, quando refiro à Agreste Alagoano, Agreste Pernambucano e Sertão Paraibano será sempre em referência às atuais mesorregiões. Tendo em vista que o termo sertão é carregado de sentidos e significados, no escopo deste trabalho limitarei a utilizá-lo apenas como uma definição de espaço a partir das atuais convenções geográficas.

<sup>231</sup> ARQUIVO PÚBLICO DE PERNAMBUCO. Fundo Ministério Público. Projeto Resgate da memória institucional do Ministério Público de Pernambuco, vários volumes, 1850-1880, v. 9 fl. 604.

desenvolvimento histórico diferenciado de suas redes de transporte, muito mais voltado para o Médio e Alto São Francisco e para os caminhos terrestres rumo ao sul.<sup>232</sup>

É perceptível que a alternativa anfíbia de transporte entre o Baixo e o Submédio Rio São Francisco estabeleceu-se desde o início da ocupação da região. No entanto, em meados do século XIX, ela foi alvo de investimentos que para ali levaram modernas tecnologias de época para o aprimoramento dos meios de comunicação e transporte. Esses investimentos foram fundamentais para o desenvolvimento econômico regional e colocaram a Cidade do Penedo em uma posição econômica privilegiada como entreposto comercial entre o interior do Rio São Francisco e o Oceano Atlântico no Segundo Reinado.

O principal elemento desse processo, sem dúvida, foi o estabelecimento da navegação a vapor. As embarcações a vapor foram uma inovação tecnológica, que assim como as locomotivas, impulsionaram a Revolução Industrial. Desde fins do século XIX vinha-se praticando diversos testes no projeto de uma embarcação que pudesse singrar mares e rios impulsionada por um motor, o que libertaria a navegação das imprevisíveis forças dos ventos, permitindo maior regularidade nas rotas, e viabilizaria a diminuição do calado das naves em detrimento do uso da quilha. No Brasil, os vapores foram introduzidos em 1818 e começaram efetivamente a operar linhas costeiras em 1837 com a criação da Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor.<sup>233</sup> Como a Companhia Brasileira operava apenas nos principais portos do Império, inclusive o do Jaraguá, na década de 1850, novas companhias foram criadas com o objetivo de realizar rotas regionais envolvendo cidades periféricas. Surgiu a Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor Sociedade Anônima (doravante Companhia Pernambucana), como também a Sociedade Santa Cruz de Vapores da Bahia (doravante

---

<sup>232</sup> Em um mapa de 1978 representando os caminhos de gado baianos entre 1850 e 1889 publicado por Maria de Fátima Pires evidencia-se certo despovoamento da região do Submédio São Francisco baiano. Já em outro de 1848 produzido por L'Ile Adam sobre a província da Bahia também pode-se notar a baixa densidade de ocupação na margem baiana do rio (Biblioteca Nacional Digital). É muito provável que, além de ter um menor contingente populacional e uma produção econômica menor que a margem pernambucana, a influência da cidade de Juazeiro tenha funcionado como um pólo de atração para a margem baiana do Submédio São Francisco. Ver: PIRES, *op. cit.*, 2009, p. 109. BIBLIOTECA NACIONAL. Biblioteca Digital. CDD 912.8142, objeto digital, cart67925\_7. Carta topographica e administrativa da provincia de Bahia: Erigida sobre os documentos mais modernos pelo Vcde. J. de Villiers de L'Ile Adam, gravada na Lithographia Imperial de Vr. Larée. Publicada no Rio de Janeiro por Firmin Didot Irmaos, Belin Le Prieur e Morizot, Rua da Quitanda, n. 97, Rio de Janeiro, 1848. Acesso em: 09.10.2013.

<sup>233</sup> SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese (Doutorado em História Econômica), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006, p. 37-38

Sociedade Santa Cruz).<sup>234</sup> A primeira objetivou ligar portos menores à praça do Recife e a segunda à Salvador, transportando tanto passageiros como carga.

Tão logo foram fundadas, as duas companhias passaram a tocar no Porto do Penedo, bem como se voltaram para a navegação interna do Baixo São Francisco. O desenvolvimento da navegação a vapor foi fortemente ancorado em financiamento do Estado. Deste modo, as companhias de navegação recebiam subsídios do Império e também das províncias onde operavam. A presteza com que as províncias de Alagoas e Sergipe votaram a concessão de subsídios para a operação das companhias de vapores em seus portos demonstra o ávido interesse de suas classes governantes no estabelecimento de linhas regulares de vapores em sua costa.<sup>235</sup>

O contrato com a Sociedade Santa Cruz foi firmado em 1853 e no ano seguinte a Companhia operava regularmente a linha Bahia - Maceió, tocando portos de Sergipe e o Porto do Penedo.<sup>236</sup> A primeira embarcação que fez o trajeto foi o vapor *Santa Cruz*, de 178 toneladas, que durante o 4º trimestre de 1854 aportou em Penedo duas vezes por mês, uma chegando da Bahia e outra retornando de Maceió.<sup>237</sup> Imediatamente após o estabelecimento da rota pela empresa baiana, a Companhia Pernambucana projetou alongar a sua rota sul para tocar o Porto do Penedo. Em Abril de 1855, foi celebrado contrato que estendia a navegação da rota Recife - Maceió até o porto são-franciscano.<sup>238</sup> A epidemia de cólera em fins de 1855 e o naufrágio do *Marques de Olinda* - vapor da Companhia que possivelmente iria realizar a rota Recife - Maceió e sucumbiu em sua viagem inaugural em 1856 - obstaculizaram a normalidade das viagens e apenas alguns anos depois efetivou-se a navegação entre Recife e Penedo.<sup>239</sup> Em 1862 a linha estendeu-se até Sergipe.

Desde 1854, portanto, Penedo recebia os vapores que ligavam o porto diretamente a Recife, Maceió e Salvador. A partir deste último, estabelecia-se o contato com os portos mais

---

<sup>234</sup> A Companhia Pernambucana foi fundada em 18.02.1854 e a Sociedade Santa Cruz em 13.05.1853. Em 1858 esta última foi fusionada com a Companhia Bonfim formando a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor. Ver: SAMPAIO, *op. cit.*, 2006, p. 126; SUBRINHO, *op. cit.*, p. 43.

<sup>235</sup> Sobre os subsídios ver: SUBRINHO, *op. cit.*, 1987, p. 43; Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento Figueiredo Junior, 1852, p. 36.

<sup>236</sup> Caso não parasse nos portos de Sergipe, o vapor Santa Cruz poderia ligar Salvador à Penedo em menos de 17 horas. A viagem para Maceió levava cerca de seis horas, mas também era sujeita aos atrasos. Estes também poderiam ocorrer devido aos procedimentos de entrada na barra à espera da catraia e das condições ideais da maré.

<sup>237</sup> APA. Caixa 1010: Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856, manifestos de embarcações do Porto do Penedo, 4º trimestre de 1854.

<sup>238</sup> Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antonio Moreira Barros, 1868, p. 21.

<sup>239</sup> A epidemia de cólera chegou ao Baixo São Francisco em novembro de 1855 ao longo de três meses causou milhares de morte na região. Ver: ALMEIDA. Luiz Sávio de. *Alagoas nos tempos do cólera*. São Paulo: Escrituras Editora, 1996.

ao sul, especialmente do Rio de Janeiro. A presença de negociantes e representantes comerciais baianos na cidade do Penedo naquela época evidencia os fortes laços comerciais com aquela praça e as possibilidades de inserção dos produtos vindos desde o interior do Rio São Francisco no mercado da Corte. Evidentemente o estabelecimento da navegação a vapor na cidade não substituiu a tradicional navegação de cabotagem à vela. Patachos e escunas vindos daquelas capitais continuaram apoiando em Penedo. O grande diferencial da navegação a vapor era sua regularidade, permitindo o melhor planejamento das atividades econômicas e o desenvolvimento das comunicações humanas.

Assim que foi estabelecida a navegação a vapor no Porto do Penedo, principiaram os projetos de estendê-la através do Baixo São Francisco até Piranhas. O intento de levar os vapores rio adentro indica a forte conexão entre aquele porto e a economia interiorana. O desenvolvimento da cidade dependia, em grande medida, de sua posição de entreposto. Os esforços de interiorizar a navegação a vapor até onde ela era viável, em Piranhas, refletiram o interesse na modernização da região. Em 1857, a província autorizou a navegação no interior do rio.<sup>240</sup> Apareceram dois interessados, a Companhia Bahiana (resultado de uma fusão da Sociedade Santa Cruz) e o comerciante penedense Luiz Caetano Gama. Ao que tudo indica, a disputa pela exclusividade da concessão levou a divergências que atrasaram a implementação da linha.<sup>241</sup> Quando D. Pedro II chegou à Piranhas no vapor Pirajá, em 1859, foi o ato inaugural da navegação a vapor no interior do Rio São Francisco, mas o estabelecimento da rota regular ainda teve que esperar alguns anos.

Apenas em março de 1867, foi inaugurada definitivamente a navegação regular a vapor entre Penedo e Piranhas, levada a cabo pela então Companhia Bahiana.<sup>242</sup> Conquanto a demora em estabelecer a rota, assim que os vapores *Paulo Afonso* e o *Jiquitaia*<sup>243</sup> começaram a operá-la, a província de Pernambuco aprovou subsídio de 30 contos anuais para que a Companhia Pernambucana também a fizesse, justificando - em detrimento da exclusividade concedida à rival - que uma grande zona produtora pernambucana (de algodão,

---

<sup>240</sup> ALAGOAS, Província das. Lei 347 de 23 de Abril de 1857.

<sup>241</sup> Segundo consta em relatório do presidente da província de Sergipe de 1860, Luiz Caetano e João Francisco Froes já estavam contratados com aquela província para a navegação do São Francisco, mas a província de Alagoas, em acerto prévio com a Companhia Bahiana teria obstaculizado o prosseguimento da concessão. Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Roberto Calheiros de Mello, 1859, p. 6. Relatório do Presidente da Província de Sergipe, Manuel da Cunha Galvão, 1860, p. 34.

<sup>242</sup> Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. João Francisco Duarte, 1867.

<sup>243</sup> Também grafado Giquitaia, Jiquitaya ou Giquitaya

principalmente) era muito próxima ao São Francisco e que o utilizava para escoar a mercadoria.<sup>244</sup>

Um fator a mais deu novo fôlego à navegação interna do rio naqueles anos. Em fins de 1866, o Decreto Imperial de 3.749 “no intuito de promover o engrandecimento do Império, facilitando cada vez mais as suas relações internacionais, e animando a navegação e o comércio” abriu o Rio Amazonas, afluentes e o Rio São Francisco aos navios mercantes de todas as nações.<sup>245</sup> É certo que os formuladores da legislação estavam muito mais preocupados com a navegação do Rio Amazonas, e que talvez o São Francisco tenha sido inserido na lei por influência direta de um dos filhos ilustres do Penedo, Francisco Inácio de Carvalho Moreira, o Barão do Penedo.<sup>246</sup> De qualquer forma, não é difícil vislumbrar o quanto a abertura do Rio São Francisco à navegação direta com o exterior deve ter animado investidores e produtores da região. A efetivação da rota Penedos - Piranha certamente foi influenciada por esse momento auspicioso. Ainda naquela década foi aberta uma alfândega em Penedo, necessária para o trato do comércio com o exterior, mas a navegação efetiva com portos estrangeiros passou a ocorrer apenas na década seguinte.

Os anos 70 do século XIX iniciaram, portanto, com a promessa de desenvolvimento para a região do Baixo São Francisco. Naquela década se estabeleceram ou se consolidaram sólidas casas de negócios na Cidade do Penedo, como a Amberg & Cia. A primeira embarcação estrangeira chegou a Penedo em 1870, consignada por essa empresa. A Escuna *Koren*, dinamarquesa, adentrou o rio e foi recebida nas duas margens com grande festa, indicando a mobilização da população em torno das perspectivas que se abriam naquele momento.<sup>247</sup> Contudo foi o negociante português José Maria Gonçalves Pereira o grande responsável pela continuidade dos negócios de importação e exportação direta com o estrangeiro, notadamente a Grã-Bretanha e o Porto de Liverpool.

Ao longo da década de 1870, José Maria Gonçalves Pereira dedicou-se intensamente às atividades econômicas da região do Baixo São Francisco. Chegado à Penedo em 1869, vindo de Propriá, e antes do Recife, o negociante possuía relações com a comunidade de comerciantes portugueses da cidade, notadamente com Joaquim José da Silva Guimarães, seu

---

<sup>244</sup> ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. A Companhia Pernambucana de Navegação. Mestrado em História, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Pernambuco, 1989, p. 191.

<sup>245</sup> BRAZIL, Império do. Decreto 3.749, de 7 de Dezembro de 1866. BRAZIL, Império do. Decreto 3.920, de 31.07.1867.

<sup>246</sup> Nesse sentido afirmou Thomas Espíndola ainda no século XIX. Ver: ESPÍNDOLA, *op. cit.*, 2001; Sobre o tema conferir: PALM, Paulo Roberto. *A Abertura do Rio Amazonas à Navegação Internacional e o Parlamento Brasileiro*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

<sup>247</sup> HEMEROTECA DIGITAL. Diário de notícias, Rio de Janeiro, ano 1, n. 56, quinta-feira, 06.10.1870, p. 2.

principal parceiro empresarial. Os negócios de José Maria eram deveras diversificados. Envolviam a importação direta do estrangeiro e com outras províncias de bens de consumo, bem como a exportação de todos os produtos da região do Baixo e Submédio São Francisco, especialmente o algodão. José Maria estabeleceu fábricas na Cidade do Penedo, financiava os comerciantes estabelecidos nas vilas da rota São Franciscana, realizava todo tipo de operação financeira e tratava do comércio de escravos. É possível que José Maria tenha se tornado o homem mais rico do Penedo, o que evidenciaria a forte influência do comércio sobre a economia da cidade. Tanto mais significativo que ele tenha sido o principal comerciante de escravos do Baixo São Francisco, fato ao qual retornarei no capítulo 6.

Penedo viveu, desde o início da década de 1850, um momento de crescimento econômico. O desenvolvimento dos meios de transporte na região não foi imediato, mas contínuo, e na década de 1870 estava estabelecido uma moderna tecnologia de comunicação entre o interior do São Francisco e os principais portos do Império, na qual Penedo ocupou um papel central. Evidentemente a cidade esteve longe de se tornar uma potência imperial, mas ela foi fundamental para o desenvolvimento regional, abrangendo uma área de influência que ia além dos limites da província de Alagoas. Não por acaso, falava-se em 1878 da possibilidade de unificar as províncias de Sergipe e Alagoas com a capital em Penedo.<sup>248</sup> A posição estratégica do Porto do Penedo e o desenvolvimento de circuitos comerciais desde o interior do rio até os principais portos do Império contribuíram para o crescimento econômico da província de Alagoas ao longo do Segundo Reinado e viabilizaram condições próprias para o desenvolvimento do comércio interprovincial de escravos.

#### **4.3. Maceió: de vila a capital**

Se Penedo era uma cidade antiga, oriunda das primeiras povoações ao sul da capitania de Pernambuco, Maceió praticamente passou a existir no século XIX. Localizada à beira mar, a cerca de um quilômetro ao sul da enseada do Jaraguá, na Zona da Mata, existiam engenhos próximos ao local, onde, segundo Theodyr Barros, comerciantes portugueses teriam dado início ao núcleo da povoação em fins do século XVIII. Pouco se sabe sobre a ocupação originária das terras entre as lagoas, as restingas e o mar. Em 1815, no entanto, houve as condições necessárias para que Maceió fosse elevada à vila, o que ocorreu de fato em 1816. Um ano depois, Alagoas foi emancipada de Pernambuco e seu primeiro governador, Sebastião

---

<sup>248</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno VIII, n. 21, sexta-feira, 20.12.1878.

Francisco de Melo e Póvoas, quando ali chegou em 1819, elegeu Maceió para estabelecer o aparato fiscal da nova comarca, em detrimento daquela que havia sido alçada à capital, a Vila de Alagoas. Para sacramentar a preferência por Maceió, ordenou o fechamento do Porto do Francês – que dava acesso àquela - às embarcações comerciais. Em apenas quatro anos houve uma verdadeira revolução no inexpressivo povoado e, a partir daí, Maceió conheceu um rápido desenvolvimento urbano.<sup>249</sup>

Apesar dos esforços do novo governador, a capital continuou sendo a Cidade das Alagoas. No entanto, Maceió passou a concentrar o comércio na região e ao longo de 20 anos, desenvolveu-se exponencialmente enquanto a capital da província decaía. O crescimento da cidade deveu-se, principalmente, às atividades comerciais e ao desenvolvimento do porto na Enseada do Jaraguá. O Porto do Jaraguá tinha condições favoráveis como ancoradouro. Localizado diretamente no Oceano, ao contrário da maioria dos portos alagoanos que necessitava a transposição de uma barra de rio (constantemente assoreadas). Protegido dos ventos de nordeste, predominantes na região e contando com a opção da Enseada da Pajuçara contígua para quando os ventos de sudeste agitassem o mar, cercado pela formação de corais formando defesas naturais, o Porto de Jaraguá demandava pouco investimento e localizava-se em uma posição estratégica para o escoamento da produção da região da Zona da Mata. Como a historiografia conta, em 1839 o governo central decidiu transferir a Tesouraria Provincial para Maceió, o que estreitou a crise política. As elites representativas da então capital Alagoas e da nova cidade chegaram às vias de fato, pegando em armas para defender o interesse de transferir ou manter a capital da província. Maceió saiu vitoriosa, sob liderança de um então jovem membro da elite local de 29 anos, João Lins Vieira Cansção de Sinimbu. Foi a primeira das muitas vitórias – e outras tantas derrotas - de um dos mais proeminentes políticos brasileiros do Segundo Reinado.

O processo que levou Maceió de uma reles povoação à beira mar à capital da província traz consigo uma complexidade fenomenal e muito tem a revelar sobre a história de Alagoas e do Brasil, nos conturbados anos que o levaram de colônia à Império.<sup>250</sup> O rápido crescimento urbano no período entre a fundação da Vila de Maceió, em 1816, e sua elevação

---

<sup>249</sup> Sobre o desenvolvimento de Maceió e sua elevação à capital da província, conferir: BARROS, *op. cit.*, 1991; CARVALHO, Cícero Pércles de. *Formação Histórica de Alagoas*. Maceió: Edufal, 2015.

<sup>250</sup> CAVALCANTI, Verônica Robalinho. *La production de l'espace à Maceió (1800-1930)*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), Université Paris 1 Pantheon-Sorbonne, Paris, 1998; FARIA, Geraldo M. G. . Maceió 1820-1841: Planta cadastral e Plano urbanístico, uma nova modalidade de configuração do tecido espacial. In: VIII Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, 2004, Niterói. In: *Anais do VIII Seminário da História da Cidade*. Niterói: ANPUR, 2004.

à capital da província, em 1839, mais que fortuito, indica a efetivação de um projeto político-econômico articulado:

Maceió foi na sua gênese, produto de um momento particular na história colonial. Este momento se caracterizaria, principalmente, como de redefinição da ação do Estado frente aos interesses das forças locais tradicionais, concentradas, sobretudo, nas mãos dos senhores de engenho e, também, de reforço do poder de ação das camadas ligadas ao comércio exterior, estas últimas tendo por base de operação o porto de Jaraguá, próximo a Maceió.<sup>251</sup>

A transformação sócio-política no sentido de favorecer o crescimento econômico de uma classe “capitalista”, nos termos de época, é uma das características desse processo. Nesse sentido, Maceió - tanto quanto Penedo - foi uma cidade fundada e sustentada por sua posição comercial e por seu porto e, portanto, seu desenvolvimento estava diretamente relacionado ao comércio marítimo e fluvial. Impulsionada pelos interesses comerciais, administrativos e políticos do Império, desde 1839 a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor tocava a capital alagoana, aliás, recém alçada àquele posto.<sup>252</sup> O estabelecimento da navegação regular a vapor, veio a se intensificar na década de 1850, como foi tratado na seção anterior, com o estabelecimento das Cia. Baiana e Pernambucana que desde muito cedo passaram a entrar no Porto de Maceió e do Penedo. A navegação a vapor, assim como toda a navegação de cabotagem, era proibida às empresas estrangeiras, sendo, portanto, fruto de iniciativas de capitalistas nacionais, ainda que associados àqueles.<sup>253</sup> O fortalecimento da posição destas cidades esteve conectado ao processo mundial de estabelecimento das forças produtivas capitalistas em face da Revolução Industrial. O desenvolvimento de Maceió e Penedo enquanto cidades comerciantes no contexto da província monocultora exportadora foi um processo plenamente conectado ao desenvolvimento do Estado Nacional brasileiro ao longo do oitocentos.

O rápido crescimento de Maceió no século XIX é um dado irrefutável, mas a vinculação do desenvolvimento às atividades comerciais ainda é uma questão que demanda pesquisas mais complexas. Para o interesse dessa tese, duas questões são fundamentais: a primeira diz respeito aos circuitos do comércio que impulsionavam seu desenvolvimento

---

<sup>251</sup> FARIA, *op. cit.*, 2004, p. 3.

<sup>252</sup> Sobre a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e seu papel na consolidação do Império, ver: EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História econômica e história de empresas*, v.2, p7-27, 2002.

<sup>253</sup> A proibição foi legislada em 1814. Em um momento de mudanças na economia política do Império, em 1866 a cabotagem foi aberta aos estrangeiros (Decreto 3.631 de 27 de março), ação legal que esteve em conexão com a abertura ao estrangeiro da navegação dos rios Amazonas e São Francisco em dezembro daquele ano. Ver: MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de economia política*, vol. 32, n. 1, p. 142-166, jan./mar. 2012.

econômico e a segunda, à correlação das forças entre as elites agrárias baseadas principalmente na produção de cana e nos engenhos e o grupo comerciante que se estabeleceu na praça de Maceió. No desenvolvimento dessa investigação essas duas questões se tornaram incontornáveis. É necessário que novos estudos venham à tona para que se busque uma resposta aprofundada a esses questionamentos, mas na iminência de dar prosseguimento ao entendimento da organização do comércio interprovincial de escravos na província, arrisco-me a desenvolver algumas linhas.

Algodão e açúcar formavam o grosso das mercadorias que circulavam no Porto de Jaraguá. Voltados principalmente para o mercado internacional, desde cedo negociantes representantes de firmas estrangeiras estabeleceram relações ali. Theodyr Barros demonstrou que em 1824, 62 navios tocaram aquele porto, 21 dessas embarcações eram estrangeiras (19 inglesas e dois estadunidenses).<sup>254</sup> Moacyr Sant'ana afirmou haver fixação de investidores estrangeiros na cidade desde pelo menos 1828.<sup>255</sup> Apesar da presença de embarcações estrangeiras, apenas em 1873 foi estabelecida a navegação regular com a Europa. O contato direto da província, especialmente através da capital, com o exterior é um dado recorrente na bibliografia sobre Alagoas do século XIX, mas muitas vezes é superdimensionado, ocultando o fato de que, apesar dessas relações diretas, a maior parte do movimento de embarcações do Porto de Maceió ao longo do Segundo Reinado era de cabotagem. O Quadro 11 indica o movimento comercial do porto um ano antes de ser estabelecida a navegação regular com o exterior.

**Quadro 11 - Alfândega de Maceió, navegação de longo curso e cabotagem, 1872-1873.**

|                    | Entraram | Procedência                                                                                             | Saíram | Destino                                        |
|--------------------|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------------------------------------------|
| <b>Longo curso</b> | 14       | Grã-Bretanha: 5<br>Portugal: 1<br>Argentina: 3<br>Estado Oriental: 3<br>Estados Unidos: 1<br>Itália : 1 | 54     | Grã-Bretanha: 53<br>Portugal: 1                |
| <b>Cabotagem</b>   | 313      | PE: 161<br>RJ: 55<br>BA: 10<br>SE: 25<br>PA: 22                                                         | 144    | PE: 28<br>RJ: 31<br>BA: 33<br>SE: 25<br>PA: 27 |

<sup>254</sup> BARROS, *op. cit.*, 1991, p. 55-56.

<sup>255</sup> SANT'ANA, *op. cit.*, 2011, p. 33.

Fontes: DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, v.1, parte 1, XXI, 1880, p. 260-165; 468-473.

Os dados do quadro demonstram que apesar de haver relações diretas com o estrangeiro, predominavam as entradas e saídas de embarcações destinadas a outras províncias. A esse respeito há duas circunstâncias a serem colocadas, ainda que tenha havido variações conjunturais ao longo do período aqui tratado. A primeira diz respeito ao comércio de exportação. Apesar de ter como destino final o estrangeiro, nem toda a produção de Alagoas seguia da província direto para fora do Império. Parte da produção, principalmente sucro-canavieira, era intermediada pelo Recife. Como nos informa o célebre estatístico Sebastião Ferreira Soares, analisando o comércio marítimo do Império no ano fiscal de 1870-1871:

As províncias da Paraíba e Alagoas importam de Pernambuco, principalmente, quase todas as mercadorias de que carecem de origem estrangeira para o seu consumo, e ao mesmo passo que pouco comércio de importação direta tem; e em pagamento dos gêneros estrangeiros que recebem em cabotagem de Pernambuco remetem a maior parte de seus produtos para essa província, a maior parte dos quais são por ali exportados para os países estrangeiros.<sup>256</sup>

A análise dos documentos relativos ao comércio de Alagoas evidencia a correção da afirmação acima. Parte da produção de açúcar de Alagoas ia diretamente para Pernambuco, onde havia uma agência fiscal, submetida à Tesouraria Provincial de Alagoas, para recolher ali os direitos provinciais.<sup>257</sup> Principalmente os municípios da Zona da Mata Norte, principal região produtora, escoavam o açúcar diretamente para o Recife. A arrecadação da agência de Pernambuco no ano fiscal de 1856-1857 evidencia o peso do comércio direto com aquela província. Naquele exercício a agência de Pernambuco foi responsável pelo recolhimento de 38% do imposto sobre o açúcar de Alagoas. A outra parte foi recolhida praticamente toda em Maceió.<sup>258</sup> A relação da Zona da Mata Norte com Pernambuco devia-se a uma continuidade dos tempos coloniais quando os territórios pertenciam à mesma capitania. Inúmeras famílias proprietárias em Alagoas eram ramos de redes familiares que se estendiam em ambas as províncias, como os Cavalcanti Albuquerque. Parte da produção sucro-canavieira de Alagoas era drenada para a província vizinha diretamente por terra, pelos rios que cortavam as duas

---

<sup>256</sup> DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Estatísticas do Commercio marítimo do Brazil do exercício de 1870-1871. Commercio de cabotagem por províncias, organizada pela comissão dirigida pelo dr. Sebastião Ferreira Soares, Chefe da Seção do Thesouro Nacional, 3a Parte, v. 4, 1877, p. IV.

<sup>257</sup> Na década de 30 havia uma agência semelhante em Salvador, que deixou de existir no início dos anos 1840.

<sup>258</sup> 59,5% foram arrecadados no Consulado Provincial em Maceió e o restante nas Mesas de Rendas do Penedo e São Miguel dos Campos. Falla do Presidente da Província de Alagoas, Angelo Thomaz do Amaral, 1858, p. 29.

províncias ou pelos portos das cidades do norte, como Porto da Rua, Porto Calvo e Passo do Camaragibe.<sup>259</sup> Do Recife, o açúcar era exportado para Europa.

Como pontuou Ferreira Soares, os bens de consumo estrangeiros também chegavam a Alagoas intermediados por Pernambuco. Mas nesse caso, tudo indica que este comércio de produtos estrangeiros se fazia por via marítima e chegava principalmente à capital. As relações de exportação e importação internacionais através de Recife, por um lado, diminuía a participação de Alagoas no comércio de longo curso e, por outro, aumentavam o fluxo do comércio de cabotagem.

Outra informação importante que se destaca a partir da conjuntura acima, é que, se parte considerável do açúcar produzido na província não era exportado pelo porto da capital, aumentava a participação do algodão nas exportações desde aquele porto.<sup>260</sup> Os dados para o mesmo ano fiscal de 1872-1873 (Quadro 11) indicam que aqueles 54 navios que saíram rumo a Grã-Bretanha principalmente, levaram quase 13 toneladas de açúcar, pouco mais de quatro toneladas e meia de algodão, 33 quilos de couro e duas toras de madeira. Apesar de mais pesado, o açúcar era um produto cuja relação quilo/preço era menor. O valor total do açúcar exportado foi de pouco mais de 1.600 contos de réis, enquanto o do algodão ultrapassou 2.896 contos de réis, somando todos os produtos exportados, 4.519 contos de réis. Esse comércio era feito exclusivamente por navios estrangeiros, a absoluta maioria ingleses.<sup>261</sup> Observa-se que, apesar de haver contato direto com a Europa, parte da produção de açúcar saía de Alagoas sem passar pelo porto da capital, o que aumentava a participação do algodão naquele comércio. Por outro lado, o fato de praticamente não importar diretamente produtos estrangeiros, incidia sobre o aumento do comércio de cabotagem, principalmente com Pernambuco.

O segundo fator a ser considerado é o crescimento, ao longo do Segundo Reinado, do comércio interno de produtos nacionais. Como demonstra Marcondes, “o dinamismo da cabotagem superou o dos fluxos de comércio com o exterior durante o Império”.<sup>262</sup> Ainda que parte considerável do comércio de cabotagem fosse de produtos destinados à exportação, como era o caso do açúcar saído de Alagoas por via marítima para o Recife, ao longo do Império e, principalmente, depois de 1850, a participação relativa dos produtos nacionais

---

<sup>259</sup> A reclamação sobre contrabando de açúcar nessa fronteira foi recorrente e deve elevar consideravelmente a proporção da produção que escoava para Pernambuco. Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antonio Moreira Barros, 1868, p. 18.

<sup>260</sup> É possível que parte da produção de algodão que chegava ao Porto do Penedo fosse deslocada para Maceió para ser exportada, mas não tivemos dados sobre essas relações.

<sup>261</sup> CARDOSO, *op. cit.*, 2016, p. 187.

<sup>262</sup> MARCONDES, *op. cit.*, 2012, p. 163.

destinados ao consumo interno cresceu substancialmente e, a partir da década de 1860, já superava o volume dos produtos estrangeiros no comércio de cabotagem.<sup>263</sup>

O crescimento do comércio interno de produtos nacionais indica uma mudança gradual na sociedade brasileira do oitocentos, cujo principal corolário é o desenvolvimento de um mercado interno autônomo e de circuitos comerciais exclusivamente nacionais, impulsionados pelo desenvolvimentos das cidades e dos hábitos de consumo. Nesse contexto chama particularmente a atenção o caso do açúcar, que de pauta quase que exclusivamente exportadora, passou a ser um dos principais produtos de comércio e consumo interno. Segundo Marcondes, o consumo aparente do açúcar no interior do Império seria de, em média, 64,5% de todo volume comercializado por cabotagem entre os anos 1869 e 1873.<sup>264</sup> O autor destaca que a província de Alagoas tinha importância relativamente grande no comércio interno desse gênero.

As fontes corroboram esta afirmação. O açúcar era o principal produto do comércio de cabotagem em Maceió nos anos 1872-1873, compreendendo 75% das exportações de produtos nacionais. Seu principal comprador era o Rio de Janeiro. Além do doce granulado, por Maceió eram exportados couros, aguardentes, azeites e óleos, fumos, madeiras além de outros produtos em menor proporção. Em 1872-1873, não há indicação do algodão na pauta do comércio de cabotagem, ou seja, todo algodão que saiu do porto de Maceió teria sido destinado ao estrangeiro. O quadro abaixo sistematiza os dados sobre o comércio marítimo de Maceió naquele ano fiscal.

**Quadro 12 - Valores comerciais dos produtos negociados no Porto do Jaraguá, segundo a Alfândega de Alagoas, 1872-1873 (em réis).**

|                                          | <b>Importação</b> | <b>Exportação</b> | <b>Total</b>  |
|------------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| <b>Longo curso</b>                       | 173.132.000       | 4.519.746.000     | 4.692.878.000 |
| <b>Cabotagem (produtos estrangeiros)</b> | 2.479.835.000     | 35.722.000        | 5.233.695.000 |
| <b>Cabotagem (produtos nacionais)</b>    | 794.679.000       | 1.923.459.000     |               |

Fontes: DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873, Commercio de longo curso por províncias, v. 4, parte 3. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883, p. 360-361, 386-387; DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873, Commercio de longo curso por províncias, v. 6, parte 4. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883, p. 256-257, 278-279. DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Estatística do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873, Commercio de longo curso por províncias, v. 5, parte 4. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884, p. 275, 301.

<sup>263</sup> Idem.

<sup>264</sup> Ibid., 2012, p. 162. Observar que os cálculos do autor são feitos por anos fiscais.

O quadro confirma a análise feita acima.<sup>265</sup> Por um lado evidencia a importância da exportação direta para outras nações, notadamente a Grã-Bretanha, lembrando que em se tratando de valores comerciais mais da metade era relativa à exportação de algodão. Por outro lado, o quadro demonstra como era baixa a importação direta do exterior, e que a maioria dos produtos estrangeiros chegava ali através de outros portos nacionais, notadamente Recife. Por fim, o quadro traz os dados relativos à exportação de produtos nacionais para outras províncias. Foi dito que 75% do valor comercial era representado pelo açúcar. O valor comercial do açúcar exportado para o exterior e para outras províncias eram muito próximos (1.603 mil contos para o estrangeiro e 1.447 mil contos para o mercado interno). Ou seja, o principal produto da província movimentava igualmente o comércio internacional e nacional. Por fim, ainda que não fosse avultante, havia a importação de produtos nacionais de outras províncias, principalmente de café, carnes e fumo.

As características do comércio praticado no porto de Maceió evidenciam o peso do comércio de cabotagem que era ali realizado, superando mesmo em valores comerciais aquele de longo curso. Ao contrário do comércio exterior, no entanto, ele era agenciado por firmas estabelecidas naquela praça. Os negócios interprovinciais eram voltados para três portos: Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Em cada um deles os negociantes da capital firmavam acordos e buscavam parceiros comerciais para viabilizar a remessa e a circulação das mercadorias. Os dados da pesquisa apontam para o fato de que o comércio interprovincial era dominado por firmas sediadas na cidade, embora muitas vezes contassem entre os sócios negociantes de outras praças. Ou seja, em termos gerais, a importação de produtos estrangeiros por Pernambuco, a remessa de açúcar para aquela província e a exportação deste e de algodão para o exterior estavam sob o controle de firmas e negociantes de fora da província; já o comércio interprovincial de produtos nacionais em Maceió era organizado e viabilizado por um grupo de negociantes locais, portugueses e brasileiros. Foram esses os negociantes que se envolveram no comércio interprovincial de escravos, que afinal, cruamente, não era nada além de mais uma pauta nos negócios de cabotagem.

---

<sup>265</sup> Cumpre lembrar que ao longo do período aqui trabalhado houve diversas oscilações no volume dos produtos exportados, especialmente do açúcar e algodão. O ano fiscal de 1871-1872, especialmente não foi um ano bom para nenhuma das safras. O açúcar sofreu uma baixa de preços internacional que retraiu a produção e o algodão vinha em progressiva diminuição da produção desde que os Estados Unidos terminaram a Guerra Civil e puderam retomar seu lugar no mercado internacional.

#### 4.4. Zonas de abrangência dos portos de Maceió e Penedo

Em meados do século XIX, Alagoas vivia um momento de desenvolvimento comercial impulsionado, por um lado, pela ascensão urbana da nova capital provincial, e, por outro, pelas iniciativas de integração do Baixo e Submédio São Francisco aos principais mercados nacionais. Para cada um desses movimentos econômicos, os Portos do Jaraguá e do Penedo inseriam-se como zonas de atração da produção regional. Maceió servia de escoadouro para a produção de parte da Zona da Mata e do Agreste, principalmente municípios como Atalaia, Santa Luzia do Norte, Pilar, Assembléia (Viçosa), Alagoas e São Miguel. Penedo recebia a produção do Baixo São Francisco, bem como de parte do Agreste, além de ser entreposto de produtos do sertão pernambucano. Ali destacavam-se as relações com Traipu, Pão de Açúcar e Piranhas em Alagoas, Vila Nova e Propriá em Sergipe, Tacaratu, Floresta e Flores em Pernambuco. Os municípios da Zona da Mata Norte, como Passo do Camaragibe, Porto de Pedras e Barra Grande (Barra de Santo Antônio) recorriam por vezes ao Porto de Maceió, mas também utilizavam seus próprios portos para ter contato direto com Pernambuco. Imperatriz (União dos Palmares) por vezes ligava-se a esse circuito, por vezes à Maceió. A região do Agreste, destacando-se Palmeira dos Índios, acessava tanto ao porto de Maceió como do Penedo, e também mantinha relações estreitas com Garanhuns, em Pernambuco. Conforme a conjuntura poderia destinar sua produção para aquela província diretamente por terra.

**Ilustração 3 - Zonas de abrangência dos portos de Penedo e Maceió.**



A viabilidade do comércio passava pelo estabelecimento de firmas dedicadas aos negócios de importação e exportação interprovinciais, cujas parcerias e sociedades comerciais extrapolavam os limites da província. Apenas através de acordos entre diferentes negociantes que os produtos saídos lá chegavam ao destino final. Embora as praças de Recife e Salvador fossem tradicionalmente as principais parceiras, com o desenvolvimento dos meios de transporte, especialmente o vapor, aumentaram muito os negócios com o Rio de Janeiro. No caso de Maceió, as relações com o Rio eram diretas, favorecidas pelo estabelecimento da linha regular a vapor que tocando nos portos do Norte seguia para a capital do Império em média duas vezes por mês. Já Penedo não possuía linhas regulares com a Corte, mas através de vapores para Salvador ou Maceió, era viável e, relativamente, simples comunicar-se com a capital do Império. De qualquer modo, o comércio de cabotagem continuava a ser intensamente praticado por veleiros.

Foi no contexto deste comércio de cabotagem que começaram a se organizar os circuitos interprovinciais de escravos a partir de Alagoas. O aumento do volume do comércio na década de 1850 foi influenciado pelo fim do tráfico atlântico e pela demanda no Sudeste, mas também pela maior organização do comércio de cabotagem e pela diferença dos preços dos escravos nos mercados do Sudeste e do Nordeste, que viabilizavam bons lucros ao se investir no produto. O quadro abaixo demonstra o preço de cativos homens e mulheres entre 15 e 29 anos em Alagoas e no município de Rio Claro, em São Paulo.

**Quadro 13 - Preço do escravo homem e mulheres de 15 a 29 anos, em Alagoas e Rio Claro, São Paulo, 1854-1879 (em mil réis e anos nacionais).\***

|           | Alagoas      |              | Rio Claro    | Relação Rio Claro /Alagoas |
|-----------|--------------|--------------|--------------|----------------------------|
| Anos/Sexo | Homens       | Mulheres     | Homens       | Homens                     |
| 1852-1853 | 600          | 500          | 915          | 1,52                       |
| 1854-1855 | 616          | 744          | 1.090        | 1,76                       |
| 1856-1857 | 1.000        | 953          | 1.575        | 1,57                       |
| 1858-1859 | 1.000        | 1.020        | 1.900        | 1,9                        |
| 1860-1861 | 1.000        | 1.000        | 1.890        | 1,9                        |
| 1862-1863 | 1.050        | 977          | 1.890        | 1,8                        |
| 1864-1865 | 1.185        | 1.133        | 1.985        | 1,67                       |
| 1866-1867 | 1.145        | 1.045        | 1.600        | 1,39                       |
| 1868-1869 | 1.400        | Não há dados | Não há dados | -                          |
| 1870-1871 | Não há dados | Não há dados | 1.770        | -                          |
| 1872-1873 | Não há dados | Não há dados | 1.760        | -                          |
| 1874-1875 | 1.090        | 780          | 1.600        | 1,46                       |
| 1876-1877 | 888          | 586          | 2.200        | 2,47                       |
| 1878-1879 | 858          | 650          | 2.075        | 2,41                       |
| 1880-1881 | Não há dados | Não há dados | 2.150        | -                          |

Fontes: ver Apêndice Metodológico. NEVES, *op. cit.*, 2000.

\* Os dados de Neves são anuais, para chegar a valores bianuais dividi a soma de cada ano por dois, ignorando a proporção de frequência na amostra.

O quadro 13 foi montada a partir de dados de transações de compra e venda de escravos registrados em cartórios de Alagoas ao longo de quase três décadas, bem como dos dados levantados por Erivaldo Neves em fontes análogas sobre o município cafeicultor de Rio Claro em São Paulo. Olhando para os dados de Alagoas, observar-se que apesar de não haver números anteriores a 1852, ocorreu uma considerável elevação nos preços ao longo da década de 1850, novo incremento na década de 1860 e a queda no valor médio dos escravos na segunda metade da década de 1870. Intriga especialmente o decréscimo no valor dos cativos nesse último período, quando o comércio interprovincial chegou ao seu volume máximo em todo Império.

A comparação com um município de São Paulo é notável. No início da década de 1850 a relação de preços entre Alagoas e Rio Claro representava um acréscimo de mais de 50% nos preços praticados na província vendedora e no município comprador. Apesar da falta

de dados em alguns anos, observa-se que em 1865 a relação continuava no mesmo patamar, tendo aparentemente sofrido uma pequena redução na diferença de valores a partir daquele ano, quadro que se mantém até 1875, quando atinge o auge da série, sendo os preços praticados em Rio Claro cerca de 150% mais altos que aqueles de Alagoas. Em valores nominais, a diferença mínima observada no Quadro 13 foi de 315 mil réis no primeiro biênio, chegando a 1.312 mil réis nos anos 1876-1877.

Embora incidissem custos sobre o comércio interprovincial de cativos, como tratarei adiante, muitas vezes eles eram pagos pelo consumidor, como pode notar Motta ao indicar que escravos provenientes de outras províncias eram vendidos nos municípios paulistas a valores mais elevados que aqueles transacionados localmente.<sup>266</sup> Isso significa que, na prática, os escravos de Alagoas eram vendidos a valores superiores à média, aumentando a diferença entre o valor das compras e vendas nas províncias vendedoras e compradoras. De qualquer modo, a comparação entre os preços indica que os anos de maior volume do comércio foram justamente aqueles em que houve maior disparidade entre os preços. Por outro lado, quando os preços se aproximavam, as exportações caíam, como ocorreu, no segundo quinquênio da década de 1860.

Estabelecer com detalhes a relação entre as variações de preços dos cativos nos diferentes mercados não é o objetivo do momento. O que procuro demonstrar é que houve uma relação direta entre volume do comércio interprovincial desde Alagoas e a diferença no preço do cativo praticado na província com aquele dos mercados consumidores. A possibilidade de lucro criada por essa diferenciação teria tornado o produto “escravo” alvo do interesse dos comerciantes que já estavam praticando o comércio de vários gêneros entre as províncias. Como procurarei argumentar nos dois próximos capítulos, o comércio interprovincial de cativos foi praticado, preferencialmente, por negociantes experientes, envolvidos *a priori* nos negócios de cabotagem e que perceberam nesse ramo de negócios mais uma possibilidade de lucros, tendo em vista as variações regionais dos mercados.

...

A monocultura exportadora dominava a paisagem alagoana em meados do século XIX. As duas maiores cidades da província eram ilhas cercadas de plantações de algodão e açúcar; mas elas eram mais que isso. Dinâmicos centros comerciais montados inicialmente

---

<sup>266</sup> MOTTA, *op. cit.*, 2012.

para exportar a produção agrícola, as cidades eram mais que meros entrepostos a serviço da exportação. Os negócios de cabotagem davam dinâmica às cidades portuárias, colocando-as em contato direto com os principais mercados do Império. O comércio, apesar de ser dominado pelos produtos de exportação, diversificava-se na medida em que se alteravam os hábitos de consumo e aumentavam tanto a demanda interna por bens de consumo, como o mercado nacional para o couro, sabão, óleos, tecidos. Essa conjuntura levou a que se organizassem nas duas principais praças comerciais da província um grupo de comerciantes apartados 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 as outras províncias do Império. Esses homens, cujos círculos sociais extrapolavam os limites políticos e se entrelaçavam aos capitalistas de outras cidades portuárias brasileiras, salvo algumas exceções, viviam basicamente do comércio.

A estabilização do Império no Segundo Reinado implicou no estímulo ao comércio nacional e ao desenvolvimento das tecnologias de transporte e comunicação, dinamizando os negócios. O mercado aberto para o comércio interprovincial de escravos após o fim do tráfico atlântico ocorreu simultaneamente ao desenvolvimento do comércio nacional e logo apresentou-se como uma atividade lucrativa. Ademais, o comércio de escravos tinha um custo zero de implementação, pois a logística já estava pronta. A situação favorável aos negócios foi percebida pelos coevos, que não esperaram os desembarques ilegais cessarem definitivamente para dar-lhe seguimento. Os homens que entraram no negócio de escravos já eram comerciantes de profissão e incluíram cativos entre mais um de seus produtos. Para o comércio interprovincial funcionar era essencial o contato entre comerciantes das praças vendedoras e compradoras, exigindo um nível de organização comercial que apenas quem já estava no ramo podia contar. O grosso da exportação de escravos na província foi gerido simultaneamente por negociantes de Alagoas e da Corte, mas, independente de quem estivesse à frente dos negócios, as relações com comerciantes da outra ponta do circuito era fundamental. Assim, não foram aventureiros que se engajaram no comércio interprovincial; eram comerciantes que atuavam nos negócios de cabotagem e que viram na exportação de escravos uma pauta lucrativa. Os dois próximos capítulos buscam aproximar-se do cotidiano dos negócios nas praças de Maceió e Penedo.

## CAPÍTULO 5

### Organização do comércio interprovincial na capital

Na introdução desta segunda parte do trabalho figuram os versos de Ranulfo Goulart. Nascido em Maceió em 1872, no ano de 1911, Goulart escreveu um longo poema intitulado “Brados” opondo-se ao corte das Gameleiras enfileiradas ao longo da principal rua que levava ao Porto do Jaraguá. No poema, zoomorfizadas, as árvores guardam em sua memória os principais eventos da história de Maceió e de seu porto. Após relembrar as famílias que choraram a despedida dos voluntários da Guerra do Paraguai sob a sombra das frondosas árvores, são citados os horrores do comércio interprovincial de escravos simbolizado pela separação de entes que embarcavam na migração forçada rumo ao Sudeste: “Correu também ali o pranto como outrora/ Na dor do apartamento expresso em lei tirana”.<sup>267</sup> Na poética de Goulart, o comércio interprovincial, injusto e cruel, teria sido tão doloroso para os escravos como outrora o fora o tráfico atlântico.

Goulart nasceu em um momento da história em que o tráfico já havia sido encerrado, mas, ainda menino, é possível que tivesse ele mesmo presenciado as cenas dos embarques de escravos para o Sudeste ocorridas aos pés das gameleiras. Escrito trinta anos após o fim do período auge de exportações, o poema lembra o drama da separação de famílias escravas, indicando a representatividade do comércio de cativos no principal porto exportador de Alagoas. A memória sobre os embarques de escravos estava presente nas ruas da região portuária décadas depois. A síntese do período escravista no poema sobre o Jaraguá é o comércio interprovincial de escravos.

Como demonstrei no Capítulo 2, o fluxo de escravos embarcados para serem exportados no Porto do Jaraguá montou a alguns milhares de escravos. Impressionante é perceber a continuidade das exportações; entre 1842 e 1881, houve apenas 10 meses (entre os 466 abrangidos pela série) em que não houve nenhum registro de passaporte de escravos nos livros da Secretaria de Polícia de Maceió. Em todos os outros, ao longo de 40 anos, algum cativo teve o passaporte expedido, a maioria para exportação. Por outro lado, em meses como setembro de 1856 o Chefe de Polícia assinou o passaporte de mais de 100 cativos. Isso significa que em 30 dias uma centena de cativos ficou alojada nas casas dos comerciantes e, no derradeiro momento do embarque percorreu as ruas do Jaraguá rumo a algum de seus trapiches. Lembrando que no distrito do Jaraguá habitavam pouco mais de três mil pessoas e

---

<sup>267</sup> Trecho da poesia “Brados”, de 1911. In: LIMA JUNIOR, *op. cit.*, 2014.

que no centro contíguo de Maceió outras 10 mil almas, pode-se aventar o impacto cotidiano de uma cena inúmeras vezes repetida sob a sombra das gameleiras da hoje Avenida da Paz.<sup>268</sup>

**Figura 5 - Trapiche de embarque no Porto do Jaraguá**



Segundo Félix Lima Júnior a ponte acima foi entregue ao público em 07 de setembro de 1870, na gestão do Presidente da Província, Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior. A foto não é datada. Fonte: LIMA JUNIOR, *op. cit.*, 2014.

**Figura 6 – Planta ilustrativa de Maceió de 1902, com representação da malha urbana (em cinza escuro) no ano de 1868.**



O Distrito de Maceió corresponde à grande mancha à esquerda e o Distrito de Jaraguá à mancha à direita da enseada. Fonte: FORTES, Cyntia Nunes da Rocha. Maceió nos itinerários de Pedro Nolasco Maciel. In:

<sup>268</sup> O município de Maceió era formado por três distritos: Jaraguá, Maceió e Ipioca, sendo que este último localizava-se há mais de 30 quilômetros de distância dos primeiros. Sobre os dados populacionais, ver: RECENSEAMENTO DO IMPÉRIO DO BRASIL, 1872.

Como foi dito no capítulo anterior, os principais responsáveis pelo comércio interprovincial de escravos em Alagoas foram os negociantes de cabotagem das duas principais praças da província, seus sócios e parceiros na Bahia e Rio de Janeiro, principalmente. Neste capítulo, procuro demonstrar a pertinência desta hipótese aproximando o foco ao cotidiano do negócio de escravos no porto da capital da província de Alagoas.

### 5.1. Escravos na pauta dos negócios

Escravos podiam ser vendidos para fora da província diretamente por seus senhores, contudo, o que viabilizou que milhares de escravos se deslocassem entre as províncias do Império ao longo do Segundo Reinado foi a inserção do “produto” escravo na pauta de exportações-importações. No caso de Alagoas, ao que tudo indica, esses negócios eram quase exclusivamente realizados por cabotagem. A exceção teria sido apenas quando se tratavam dos negócios com as vizinhas Sergipe e Pernambuco, havendo, nesses casos, também trocas fluviais e terrestres.

O comércio era praticado por homens ou sociedades, sendo ilimitado o número destas em que cada um poderia participar.<sup>269</sup> A regra geral no comércio de escravos foi a atuação simultânea sob as duas formas. Desse modo, é possível identificar em um mesmo período o negociante comprando um escravo em seu nome pessoal e outro em nome de sua empresa. Embora não pude encontrar fontes que me informassem quais eram os sócios das “firmas” que atuavam no negócio de escravos, geralmente nelas configuravam seus nomes e sobrenomes, permitindo presumir a quem pertenciam.

A primeira sociedade que pude identificar operando no comércio interprovincial de escravos em Maceió foi a Francisco Ribeiro Viana & Cia, possivelmente baiana. Nos anos 1842 e 1843 ela foi identificada como senhora de 12 escravos mandados de Alagoas para a Bahia e para o Rio Grande do Sul (por Salvador). A firma também apareceu como consignatária de um escravo, ou seja, com carta de ordem para vender o cativo. Como dito, não era regra fazer o registro de consignatários e procuradores nos livros de passaportes, e por isso, é possível que outros escravos tenham sido comercializados por intermédio da

---

<sup>269</sup> Não foi identificada nenhuma mulher comerciante, o que era esperado, haja vista a sociedade oitocentista brasileira; mas de qualquer modo, para não naturalizar o dado, vale destacar que o mundo dos negócios em Alagoas era exclusivamente masculino.

companhia. Francisco Ribeiro Viana, sócio da firma de mesmo nome, era português naturalizado e tinha cerca de 32 anos naquela época. Em 1844 e 1845 ele voltou a aparecer no registro do livro dos passaportes, dessa vez emitindo o documento para si mesmo, levando mais um escravo em cada viagem.

Como tratei no Capítulo 2, ao longo da década de 1840 houve um circuito de comércio que ligava Maceió ao Rio Grande do Sul através da Bahia. Ribeiro Viana teria sido um dos principais responsáveis por este fluxo. Metade dos escravos que o português exportou da capital destinava-se a Salvador e a outra metade à província do sul. Interessante é que essas exportações são esparsas, realizando-se umas poucas a cada ano. Mais de 600 cativos foram enviados da Bahia ao extremo sul do país antes de 1850. Segundo Vasconcellos, o comércio entre aquelas duas províncias estava relacionado à redistribuição dentro do território nacional de escravos chegados pelo tráfico atlântico ilegal.<sup>270</sup> A remessa de cativos de Alagoas para o Rio Grande do Sul, com bastante probabilidade, inseria-se nesse mesmo circuito. É notável, neste caso, a atuação de comerciantes de outras praças exportando cativos de Maceió, vindo diretamente à província comprá-los, o que continuou ocorrendo nos anos seguintes.

Uma das principais características do comércio organizado de escravos era a remessa em grupos. Os comerciantes adquiriam os cativos, geralmente de diversos senhores, reunindo-os e enviando-os juntos para fora da província. A necessidade de agregar cativos para remetê-los estava ligada a questões práticas, do mesmo modo que os passaportes para escravos apenas eram expedidos na iminência do embarque. Desse modo, nos Livros de Passaportes de Maceió, é possível visualizar a formação de grupos de escravos para exportação. Em um único dia ou no espaço de uma semana pode ser encontrada a emissão de passaporte para 4, 8, 20 escravos. Por vezes, é fácil perceber tratar-se de um grupo de escravos exportados por que eram os próprios negociantes anotados como senhores. Em outros casos, eles são designados como procuradores de vários cativos - via de regra, de diferentes senhores. No entanto, mesmo quando apenas o nome do senhor que vendeu o escravo por procuração ou carta de ordem é anotado, a reunião de muitos escravos com passaportes emitidos em pouco espaço de tempo evidencia tratar-se de uma exportação agenciada por negociantes.

Veja-se um exemplo típico de remessa de escravos para o comércio interprovincial feita ainda no início da década de 1840. Entre os dias seis e nove de fevereiro de 1843 foram emitidos os passaportes para 11 escravos e alguns dias depois (em 14, 15 e 16 do mesmo mês) para outros 10. Eram 21 escravos com destino ao Rio de Janeiro dos quais 17 foram

---

<sup>270</sup> VASCONCELOS, *op. cit.*, 2005.

“remetidos” pelos senhores, ou seja, viajavam sós. Os únicos que se encontravam acompanhados eram Luiza, Águida, Joaquina e Gregório, escravos do Comandante Superior Lourenço Carvalho de Albuquerque Maranhão (futuro Barão de Atalaia). Os outros 17 cativos pertenciam a 12 senhores diferentes. Escravos de vários senhores tendo os passaportes emitidos em datas próximas, com o registro de que haviam sido remetidos a requerimento dos senhores e “desembaraçados” pela repartição fiscal evidenciavam a ação de comerciantes exportando, ainda que, neste caso, não tenham sido registrados quem eram os procuradores ou responsáveis pelo negócio.

Dentre estes 17 cativos, havia uma família formada pela mãe, Leonor, e seus três filhos menores. Excetuando-se estas crianças, todos os outros cativos possuíam entre 16 e 40 anos. Quanto à origem, foram identificados quatro como africanos (três angolas), dois crioulos e outros três foram ditos cabras. Somando os ditos “crioulos” e os ditos “cabras” aos filhos menores de Leonor, presume-se que eram oito brasileiros. Os cinco cativos sobre os quais não há nenhum tipo de informação sobre a origem, eram, por certo africanos. Entre os 17 cativos que viajaram para a Corte desacompanhados para serem vendidos, seriam, portanto, oito brasileiros e nove africanos. O olhar sobre a remessa de cativos naquele longínquo fevereiro indica que o comércio de escravos na década de 1840 não funcionava apenas como uma forma de redistribuir africanos ilegais. Cativos brasileiros eram inseridos nos circuitos comerciais interprovinciais, denotando que o ramo dos negócios de escravos entre as províncias já alcançava certa autonomia em relação ao contrabando atlântico.

A emissão em datas próximas de vários passaportes para escravos que viajavam desacompanhados com destino ao Rio de Janeiro ocorreu em mais de um momento ao longo da década de 1840. Significativo que essa situação não foi observada quando o destino era Pernambuco ou Bahia. Embora o número de escravos que se deslocaram para as três províncias fosse aproximado ao longo naquele momento (Quadro 5), não há a concentração da emissão de passaportes de escravos desacompanhados quando os destinos eram as províncias do Nordeste. Em parte, essa circunstância devia ocorrer pela maior frequência com que embarcações para as províncias nordestinas tocavam no porto de Maceió, sendo menor o tempo de espera entre cada partida. De qualquer modo, a formação de grupos de escravos, indica uma organização complexa dos negócios. Os cativos não chegavam juntos ao porto, iam sendo comprados nos interiores e remetidos para a capital, onde deveriam necessariamente aguardar alguns dias - até semanas e, mesmo, meses - enquanto esperavam o embarque. Nesse meio tempo, precisavam ser alojados, alimentados e vigiados. Ou seja,

desde antes dos negócios com o Sudeste predominarem entre as exportações de escravos, este circuito diferenciavam-se daqueles com a Bahia e Pernambuco pela sua organização, ganhando feições próprias e delineando a logística que se perpetuaria por três décadas.

## 5.2. Comércio de dentro e para fora

Constatar que os negócios de exportação de escravos vinham se organizando desde pelo menos a década de 1840, ajuda a entender a rápida resposta dos negociantes à Lei Euzébio de Queiroz. Entre julho de 1851 e junho de 1852 mais de 385 cativos foram vendidos para fora da província. Parte desse número pode ser explicada pela atuação pronunciada de exportadores na região de Maceió no início dos anos 1850. É útil fazer o cruzamento dos dados do Livro de Entradas dos Escravos no Porto do Rio de Janeiro em 1852 com os Livros de Passaportes da capital.<sup>271</sup> Através desse procedimento é possível encontrar os escravos que saíram de Maceió chegando à capital do Império e analisar alguns aspectos desse trânsito. No entanto, uma pequena dificuldade se impõe. Devido à transferência de propriedade e aos diferentes critérios utilizados pela polícia das duas províncias, podia-se registrar tanto o nome do senhor que havia vendido o escravo para o comércio como o do comerciante. Ainda assim, em virtude da descrição física e da anotação sobre a idade dos escravos é possível cotejar os dados nas duas fontes. Por exemplo, Luís, de 13 anos, teve passaporte expedido em Maceió, em 30 de junho de 1852, como escravo de Simão Luís. Vinte e um dias depois chegou ao Rio de Janeiro, proveniente de Maceió, um escravo Luiz de 13 anos descrito como “escravo que foi de João Antônio”. Simão Luís era francês e comerciante de escravos, tendo agenciado pelo menos outros 51 deles em Maceió entre 1852 e 1853. Mesmo tendo sido registrado como pertencente a diferentes senhores nas duas fontes, resta pouca dúvida de que se tratava do mesmo menino, comprado por Simão Luís a João Antônio e levado de Alagoas para o Sudeste.

A embarcação que levou Luiz ao Rio de Janeiro foi o *Paquete Maceió*, que chegou à Corte com outros 27 escravos, todos embarcados na capital de Alagoas. De 22 deles

---

<sup>271</sup> Situações de desembarques ilegais que resultavam na remessa de africanos ilegalmente escravizados pelo comércio interprovincial para a Corte estavam no centro das preocupações das autoridades imperiais no início da década de 1850. Em consequência, todos os escravos chegados ao Porto do Rio de Janeiro passaram a ser alvo de uma criteriosa revista, sistematicamente anotada em livros próprios. Apenas um destes livros foi preservado ou é conhecido. A partir dele, Herbert Klein quantificou os dados indicando que, no período de cinco meses, 978 escravos entraram naquele porto. Ver: KLEIN, *op. cit.* 1971; Arquivo Nacional. Fundo Polícia, Códice 397. Entrada de escravos no porto do Rio de Janeiro, jun./set. 1851. Sobre as medidas de fiscalização ao comércio interprovincial após 1850, ver: MAMIGONIAN, *op. cit.*, 2002, capítulo 7.

encontramos o registro do passaporte. Excetuando-se aquele passado para Joaquim (expedido em 17 de junho) e Rosa (expedido em dois de julho), os outros 20 foram tirados em apenas três dias, 28, 29 e 30 de junho de 1852.<sup>272</sup> Eram, ao menos, 22 escravos de 21 diferentes senhores que se concentraram no Jaraguá para serem embarcados para o Rio de Janeiro, aonde chegaram menos de 20 dias depois da embarcação zarpar.<sup>273</sup>

Naqueles mesmos dias de junho de 1852, enquanto os passaportes dos escravos que embarcariam no Paquete *Maceió* estavam sendo emitidos, também foi ao Chefe de Polícia de Alagoas expedir passaportes para si e para uma sua escrava, o português e negociante de escravos da Corte, Custódio Francisco da Cruz Guimarães. Com toda a probabilidade, Custódio Guimarães viajou no Paquete *Maceió* e era o responsável por uma parte dos escravos que estavam sendo exportados naquele navio.<sup>274</sup> Custódio era um exportador conhecido. Apenas entre 1852 e 1853 seu nome está relacionado a 89 passaportes registrados nos Livros da Secretaria de Polícia. Ele, que morava na Corte e vinha pessoalmente a Alagoas comprar escravos, também tinha contatos em Recife, como se pode sugerir pelo anúncio no Diário de Pernambuco:

Avisos - Há meses que, de Maceió, fugiu o preto crioulo, de nome Julião, alto, bonita figura e natural de Porto Calvo; *este escravo foi comprado pelo Sr. Custódio Francisco da Cruz Guimarães, do Rio de Janeiro, e na ocasião de embarcar, ausentou-se para Una*, onde visto: rogam-se as autoridades policiais, capitães de campo, e mais pessoas, que dele tiverem conhecimento, a sua apreensão, e levarem-no à rua da Cruz nº 28 [Recife], escritório de Eduardo Ferreira Baltar, que gratificará generosamente.<sup>275</sup>

O fato de Julião ser escravo em Porto Calvo antes de entrar no comércio demonstra como, no início dos anos 1850, as teias dos circuitos comerciais que ligavam Maceió ao Rio de Janeiro já se espalhavam pela Zona da Mata. Outros registros das atividades de Custódio no interior de Alagoas foram encontrados por Sávio de Almeida em meio à documentação do Arquivo Público. A citação é longa, mas esclarecedora:

---

<sup>272</sup> Há ainda outros seis passaportes de escravos expedidos nesses dias, sendo que dois deles coincidem com o nome de escravos chegados no Paquete Maceió, mas há variação no nome do senhor e na idade, não tendo sido considerados.

<sup>273</sup> O único senhor de mais de um escravo (2) era José Antônio de Mendonça, futuro Barão do Jaraguá.

<sup>274</sup> Digo uma parte, por que, além de Simão Luís, há evidências que outro comerciante estava envolvido nessa exportação. Trata-se de Manoel Antônio Xavier Freitas, indicado como procurador em alguns dos registros de passaporte dos escravos do *Maceió*. No total, Manoel Antônio aparece como intermediário no registro de cerca de 20 escravos, mas não pude obter mais informações. A ocorrência de escravos de vários exportadores no mesmo navio foi comum, como indica o caso da Barca *Imperatriz* analisado logo a seguir.

<sup>275</sup> Diário de Pernambuco, Recife, segunda-feira, 06.10.2003. Seção Diários na História. Publicação original: Diário de Pernambuco de 06.10.1853. Grifos meus.

Genoveva, considerada cria de casa de Joaquim José de Mello era vendida em 1853 por 500#000 para Custódio Guimarães e é na ciranda de Custódio Francisco Guimarães que vai querer embarcar Dolotério, comprado a Maria José da Graça, no *Pilar*, que já o havia comprado a José Lopes na vila da *Imperatriz*, onde era cria da casa.

O mesmo Custódio vai comprar Benedito, que pertencia a Antônio Pereira Torres do lugar *Assembléia*; tinha 25 anos, foi lançado por 400#000 e retificado o preço para 600#. Ao mesmo tempo em que vendia o negociante fraudava o fisco na ordem de 20%. Custódio comprou Luiz e Thereza a Manuel da Silva, morador em *São Miguel dos Campos*, que já havia comprado a José Cavalcanti de Albuquerque, morador no *Riacho do Meio*, que já havia comprado de Bernardino de Souza, morador em *Olhos d'Água*; Luiz era cria desta casa, enquanto Teresa era cria da casa do Capitão Vicente Ferreira Cavalcante, da *Imperatriz*.<sup>276</sup>

Todos estes escravos tiveram passaportes emitidos na Secretaria de Polícia de Maceió. Complementando as informações: Luiz e Tereza eram casados, tinham 26 e 24 anos e tiveram o documento assinado pelo Chefe de Polícia em 14 de Março, mesma data em que Genoveva, de 22 anos.<sup>277</sup> Pouco mais de um mês depois, em 20 e 30 de abril, foram dados passaportes a Benedito e Dolotério, este com apenas 12 anos já havia mudado de proprietário antes de ser adquirido pelo exportador.<sup>278</sup>

Os dados apresentados por Sávio de Almeida - relativos aos documentos de compra e venda anexados aos pedidos de passaporte - indicam o quão ampla era a atuação desses negociantes, envolvendo a aquisição de escravos em vários município, como *Assembléia*, *Pilar* e *Imperatriz*. No entanto, a dispersão espacial dos compradores de escravos não era aleatória, coincidia com a zona de abrangência comercial da cidade. Do mesmo modo que os circuitos externos, os circuitos internos do comércio interprovincial de escravos estavam ligados às relações mais amplas. Os negociantes que exportavam escravos por Maceió, adquiriram cativos nas mesmas paragens onde compravam o açúcar e o algodão que eram despachados naquele porto. E era junto com esses produtos que os cativos eram embarcados quando seguiam para longe da província.

Os passaportes de Luiz, Thereza e Gertrudes foram feitos por intermédio do procurador Francisco Nunes de Souza. Como foi dito, Custódio Guimarães costumava ir à província negociar diretamente escravos, mas suas atividades não eram restritas à sua

---

<sup>276</sup> ALMEIDA, Luiz Sávio de. *Memorial Biográfico de Vicente de Paula: guerrilha e sociedade alternativa na mata alagoana*. Maceió: Edufal, 2008, p. 187. Grifos meus.

<sup>277</sup> APA. Caixa 5300: vários documentos, várias datas, Secretaria de Polícia de Alagoas, Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1850-1853, p. 141.

<sup>278</sup> APA. Caixa 5300: vários documentos, várias datas, Secretaria de Polícia de Alagoas, Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1850-1853, p. 144v e p. 168.

presença física.<sup>279</sup> Havia “agentes” que atuavam comprando escravos para lhe serem remetidos. Não pude coligar mais informações sobre Francisco Nunes de Souza, mas ele foi procurador em mais de 60 passaportes. Além de trabalhar com o português, Francisco Nunes agenciou escravos de Simão Luís e Manoel Joaquim da Silva Leão, ambos negociantes de escravos. Seria necessário aprofundar a análise para compreender como funcionava a parceria e a concorrência entre os negociantes do comércio de cabotagem e se apreender outros aspectos sobre as formas de associação destes capitalistas, mas o que o comércio de escravos indica é que havia certo nível de interação entre eles para a execução das relações comerciais.

Os dados do comércio em 1852 e 1853 indicam que houve uma significativa influência de comerciantes de fora da província sobre o negócio. No entanto, com o passar da década, começa-se a perceber maior atuação de comerciantes locais. Em Maceió, Manoel Antônio Lopes da Silva Muritiba, Manoel Antônio Loureiro de Araújo, José Joaquim Dourado e José Antônio de Almeida Guimarães entraram no comércio de escravos, comprando cativos na região e remetendo-os para o Rio de Janeiro. Concomitantemente, negociantes de outras praças continuaram atuando, especialmente, Joaquim Bernardes Pina.<sup>280</sup> Este aparece como procurador de 110 escravos de 55 senhores diferentes, além de senhor de outros 12 cativos que foram enviados para fora da província entre 1854 e 1857.

As dinâmicas do comércio de escravos na década de 1850 podem ser vistas mais de perto quando se olha para a viagem da Barca *Imperatriz*. Em 1º de março de 1855, no Porto do Jaraguá, foi feita a vistoria de rotina na embarcação, cujo objetivo era verificar se haviam sido devidamente pagos os direitos de mercadorias e escravos que nela se encontravam. Naquela ocasião foi anotado que iam na barca 24 escravos a entregar, além de José de Barros Accioli Junior, José Francisco dos Reis e o ilustre José Tavares Bastos, junto a sua esposa, seus cinco filhos e outros cinco escravos.<sup>281</sup> Conforme anotou o vistoriador, todos escravos a entregar estavam com passaportes.

Exatos 10 dias depois da vistoria, a Barca *Imperatriz* chegou ao Porto do Rio de Janeiro, conforme anunciou o Diário do Rio de Janeiro:

Entradas: [...] De Maceió, 9 dias barca Imperatriz, 343 tonelada, m.[mestre] João Damaceno de Araujo, equip. 12 [tripulação], carga: vários gêneros a Alves & Cruz,

<sup>279</sup> No livro da Secretaria de Polícia há o registro de seu próprio passaporte nos outonos-invernos de 1851, 1852 e 1853. APA. Caixa 5300: vários documentos, várias datas, Secretaria de Polícia de Alagoas, Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1850-1853.

<sup>280</sup> É possível que novas pesquisas revejam a afirmação de que Pina era um comerciante de fora da província, visto não ter sido possível encontrar maiores informações sobre ele.

<sup>281</sup> APA. Caixa 1778: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1855.

passageiros o Dr. José Tavares Bastos e sua família, José de Barros Accioli Junior, José Francisco dos Reis e 24 escravos a entregar.<sup>282</sup>

José Tavares Bastos e sua família estavam mudando-se de Alagoas para São Paulo e pode-se dizer que isso foi feito em uma embarcação carregada de escravos do comércio.<sup>283</sup> Na Barca *Imperatriz* havia 18 pessoas livres e 29 escravos.<sup>284</sup> A presença dos cativos em embarcações de passageiros e de cargas foi a regra daquele negócio. E como se pode notar, nem mesmo o prestígio de uma importante figura política evitava essa circunstância. Poder-se-ia sugerir que José Tavares Bastos tivesse alguma ligação com o destino dos escravos que viajavam a bordo da *Imperatriz*, mas não parecia ser o caso. Também não pude encontrar qualquer informação que associasse Accioli e Reis, os outros dois passageiros, aos negócios. No quadro abaixo sistematizo as informações sobre os escravos a entregar da Barca *Imperatriz*, comparando aquelas anotadas pelo fiscal do porto e as contidas no Livro de Passaportes de Maceió:

---

<sup>282</sup> HEMEROTECA DIGITAL. Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, domingo, 11.03.1855. O jornal não anota os cinco cativos que viajavam com Tavares Bastos, estando estes abrangidos pela expressão “e sua família”.

<sup>283</sup> Alguns meses antes, José Tavares Bastos havia sido transferido para o posto de Juiz de Direito em São Paulo. Como se sabe, Aureliano Cândido de Tavares Bastos era o filho mais velho dos seis que teve José, estando para concluir 14 anos na época da viagem. Inicialmente pensei que ele estaria na Barca *Imperatriz*, o que provaria que o futuro crítico do comércio teve uma experiência bastante próxima a ele. Mas é possível que ele não viajasse com a família, pois a vistoria indica que havia apenas cinco filhos ali e seus biógrafos, que ele teria sido matriculado na Faculdade de Direito de Olinda antes dos 15 anos (depois transferindo-se para a faculdade paulista). De um modo ou de outro, qualquer pessoa que viajasse por cabotagem no Império estaria sujeita a embarcar em um navio cheio de escravos do comércio e presenciar de perto um dos momentos mais característicos e cruéis desse processo, que como escreveu Aureliano: “é inegável que nada existe mais bárbaro do que esse comércio em que se calca aos pés o respeito devido aos laços de família e às exigências do pudor”. BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. Cartas do Solitário. 4ª Edição feita sobre a 2ª Edição de 1863. São Paulo: Editora nacional, Brasília: INL, 1975, p. 100.

<sup>284</sup> Quicá algum tripulante também fosse escravo, aumentando ainda mais a proporção destes a bordo.

**Quadro 14 - Escravos a entregar a bordo da Barca Imperatriz, 1855.**

| Escravo   | Data de emissão do passaporte | Cor    | Idade | Destino | Nome do Senhor no passaporte    | Responsável pela remessa do escravo por carta de ordem descrito no passaporte | Nome do senhor na vistoria                        |
|-----------|-------------------------------|--------|-------|---------|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Maria     | 28/fev                        | preta  | 35    | RJ      | José Lourenço Dos Reis          | Silva Leão & Cia                                                              | Silva Leão & Cia                                  |
| Lúcio     | 28/fev                        | preta  | 10    | RJ      | Luiz Fernando Da Costa          | Idem                                                                          | Idem                                              |
| Daniel    | 28/fev                        | parda  | 22    | RJ      | Homem Bom de Souza Magalhães    | Joaquim Bernardo de Pina [Joaquim Bernardes Pina]                             | Joaquim Bernardo de Pina [Joaquim Bernardes Pina] |
| José      | 28/fev                        | fula   | 22    | RJ      | Joaquim Alves Da Fonseca Junior | Idem                                                                          | Idem                                              |
| Margarida | 28/fev                        | mulata | 17    | RJ      | Inocêncio José Da Costa         | Paulo Joaquim Teles Junior                                                    | Paulo Joaquim Teles Junior                        |
| Amâncio   | 28/fev                        | preta  | 25    | RJ      | Inocêncio José Da Costa         | Paulo Joaquim Teles                                                           | Paulo Joaquim Teles                               |
| Simão     | 28/fev                        | preta  | 25    | RJ      | Inocêncio José Da Costa         | Paulo Joaquim Teles Junior                                                    | Paulo Joaquim Teles Junior                        |
| Maria     | 28/fev                        | mulata | 18    | RJ      | Inocêncio José Da Costa         | Idem                                                                          | Idem                                              |
| Joaquim   | 28/fev                        | mulata | 22    | RJ      | Francisco Joaquim Teles         | Não consta                                                                    | Idem ao Passaporte                                |
| Luis      | 28/fev                        | mulata | 25    | RJ      | José Joaquim Fernandes Firmo    | Ignácio José de Mello                                                         | Ignácio José de Mello                             |
| José      | 28/fev                        | preta  | 18    | RJ      | Francisco da Rocha Cavalcante   | José Joaquim Dourado                                                          | José Joaquim Dourado                              |
| Theodoro  | 28/fev                        | negra  | 12    | RJ      | João Caetano de Moraes          | Idem                                                                          | Idem                                              |
| Rosa      | 28/fev                        | preta  | 35    | RJ      | Eleutério Bandeira dos Santos   | Idem                                                                          | Idem                                              |
| Hipólito  | 28/fev                        | preta  | 10    | RJ      | José Joaquim Fernandes Firmo    | Manoel Antonio Lopes da Silva Muritiba                                        | Manoel Antonio Lopes da Silva Muritiba            |
| Manoel    | 28/fev                        | mulata | 19    | RJ      | Idem                            | Idem                                                                          | Idem                                              |
| Adão      | 28/fev                        | preta  | 15    | RJ      | Joaquim Gomes do Rego           | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |
| João      | 28/fev                        | mulata | 9     | RJ      | José Adolpho de Barros Correa   | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |
| José      | 28/fev                        | preta  | 35    | RJ      | Belarmino Pinto de Araújo       | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |
| Sarah     | 28/fev                        | preta  | 9     | RJ      | Joaquim Gomes do Rego           | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |
| Caridade  | 28/fev                        | preta  | 15    | RJ      | Joaquim Gomes do Rego           | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |
| Manoel    | 28/fev                        | preta  | 9     | RJ      | Eugenio José Alves de Andrade   | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |
| Manoel    | 28/fev                        | preta  | 12    | RJ      | Belarmino Pinto Araújo          | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |
| Antonio   | 28/fev                        | preta  | 16    | RJ      | Antonio Francisco Maia          | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |
| Claudina  | 28/fev                        | preta  | 18    | RJ      | José Francisco de Amorim        | Não consta                                                                    | Idem ao passaporte                                |

Fonte: APA. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1854-1862. Caixa 5.282.

Através do Quadro 14 percebe-se que uma mesma embarcação transportava escravos de vários negociantes. Na Barca *Imperatriz* estavam escravos negociados por Muritiba, Leão, Dourado e Pina, já citados. Além deles, destaca-se o procurador Paulo Joaquim Telles Junior. Paulo Joaquim era mais um representante local do comércio de escravos. O quadro reforça o que foi dito sobre a dificuldade de identificar o domínio formal dos escravos ao longo do

tempo em que eles estão no comércio. Mesmo antes de sair do porto, os consignatários são anotados como senhores, reforçando a condição de transitoriedade pela qual passava a vida dos escravos ao serem inseridos no comércio.

Os dados demonstram como a exportação de escravos era um negócio levado a cabo predominantemente por negociantes. Entre os 24 cativos a entregar, 15 foram agenciados por notórios comerciantes de Maceió. Além destes, havia na Barca *Imperatriz* nove escravos que estavam sendo vendidos diretamente por cinco senhores. No entanto, olhado mais a fundo, percebe-se que Joaquim Gomes e Eugênio Andrade possuíam envolvimento com o comércio de cabotagem e provavelmente estavam exportando escravos que haviam recentemente comprado.<sup>285</sup> É possível encontrar na documentação alguns poucos passaportes para escravos destinados a exportação emitidos por José Adolfo e Belarmino Pinto, ou seja, eventualmente eles também negociavam cativos. Apenas José Amorim e Antônio Maia pareciam não ter qualquer relação com o comércio interprovincial. Deviam estar entre aqueles senhores que, contando com amigos ou parentes na Corte, aproveitavam um momento específico para vender seus próprios cativos ou negociar algum que oportunamente lhe era apresentado para venda. Verifica-se que vários comerciantes profissionais eram responsáveis pela maioria dos escravos exportados, no entanto, não havia monopólio ou interdição à participação de outras pessoas nos negócios; qualquer senhor capaz de arcar com a remessa de cativos para fora da província e que conhecesse pessoas confiáveis no porto de chegada, podia se aventurar no negócio.

Ao contrário do Pacote *Maceió*, na Barca *Imperatriz* não viajava nenhum dos indivíduos responsáveis pelos escravos. De fato, se em alguns casos é possível identificar os negociantes acompanhado seus cativos, em muitos outros a regra era os mestres das embarcações serem os responsáveis pelos escravos ao longo da viagem. Uma situação que evidencia essa atribuição extra dos mestres ocorreu em 1861, quando o Patacho *Carteado* desembarcou o escravo José, de seis para sete anos, no Rio de Janeiro. José viajava escondido, o que levantou suspeitas de ser livre por parte da polícia da Corte. O escravo pertencia a Eugênio José Alves de Andrade – o mesmo citado logo acima. Segundo afirmou Eugênio,

---

<sup>285</sup> Joaquim Gomes do Rego era, provavelmente, o Major Joaquim Gomes da Silva Rego, negociante que no fim do século herdou o engenho São Salvador de seu sogro na região hoje compreendida pela cidade de Joaquim Gomes. Ver: ABC das Alagoas. Disponível em: <http://www.abcdasalagoas.com.br>. Eugênio de Andrade tinha relações com a Costa Pereira Paiva & Cia, do Rio de Janeiro, costureira importadora de escravos. Entre 1853 e 1868, Eugênio José Neves de Andrade exportou cerca de oito escravos e viajou acompanhado de outros sete. APA. Caixa 1391. Secretaria de Polícia de Maceió, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861 e outros documentos. Ofício da Secretaria de Polícia da Corte, 06.06.1861.

José havia sido recém comprado no interior. Consignado à casa de Costa Pereira, Paiva & Cia, seus sócios no Rio de Janeiro, foi entregue ao mestre do patacho para transportá-lo.<sup>286</sup>

As exatas condições em que viajavam os cativos não foram possíveis de serem apuradas. Em 1870, uma tabela de preços de passagens da Cia. Bahiana informou que cativos pagariam metade do valor da passagem de proa – a mais barata -, o que leva a crer que eles deviam ser alojados em algum outro compartimento do navio ao longo da viagem.<sup>287</sup> Em 1873, o escravo Martinho, que foi exportado no vapor *Bahia*, teve a passagem de convés paga.<sup>288</sup> A falta de indicação explícita a um compartimento especial para o transporte de escravos nas embarcações levam a crer que inexistia um modo padrão de fazê-lo. O mais provável é que fossem trancados em algum compartimento vazio, longe dos olhos dos outros passageiros. De qualquer modo, uma embarcação de carga e passageiros que levava mais escravos que homens livres em uma viagem que durava de cinco dias a algumas semanas dificilmente adaptaria alojamento para dezenas de escravos sem uma boa dose de improviso.

Um dos raros indícios das condições de viagem dos escravos pode ser observado na correspondência do Juiz de Direito de Maceió (tratada mais detidamente na seção seguinte). Segundo o Juiz:

e tenho visto que nos Vapores essa pobre gente é desumanamente tratada, chegando aí, principalmente as escravas menores, muito maltratadas. Entretanto como o [vapor] *Paraná* aqui deve tocar no dia 28 do corrente, se os demais compradores se resolverem a mandar os seus, eu mandarei também os meus, digo, os nossos.<sup>289</sup>

A referência aos maltratos especificamente nos vapores é notável. Em geral, o tempo de duração das viagens nos vapores era muito menor e, talvez, por isso mesmo, as condições fossem muito mais “desumanas”. Algum lugar perto da caldeira, quem sabe, não as tornava infernais. De qualquer modo, para que Arnaud comentasse em uma correspondência particular sobre o assunto, deve-se acreditar que as condições eram, não apenas muito ruins, como também perceptíveis. A observação sobre as escravas menores indica abusos sexuais, provavelmente por parte da tripulação. É, no entanto, o único indício desse tipo de violência

---

<sup>286</sup> APA. Caixa 432. Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861, ofício n. 58, da Thesouraria da Província para a Secretaria de Polícia de Alagoas, 16.07.1861.

<sup>287</sup> Tabela de preços das passagens da Cia. Bahiana. Relatório lido perante a Assembléa Legislativa da província das Alagoas no acto de sua instalação em 16 de março de 1870 pelo presidente da mesma o exm. sr. dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior. Maceió, Typ. Commercial de A.J. da Costa, 1870.

<sup>288</sup> APA. Caixa 1235: Documento diversos encadernados (sumários, processos, inventários), 1859, 1874, 1883, 1919, autos de processo sem capa, Juízo Municipal de Maceió, 1874.

<sup>289</sup> BRAZIL, Império do. Atas do Conselho de estado 1850-1888. Sessão de 20.10.1862. Grifos meus.

que pude coligir em toda a documentação, mas como se sabe, violência sexual, não figurava no discurso público do século XIX.<sup>290</sup>

Quando um escravo entrava no comércio, ou seja, quando seu senhor o vendia a um comerciante, havia, portanto, um longo caminho entre a saída de casa e a chegada ao destino final. Ainda em terra, os cativos viajavam até o Porto de Maceió (ou do Penedo), onde eram alojados, junto a outras pessoas de vários municípios e com diferentes trajetórias pessoais. Dias ou semanas depois, eram embarcados em navios, nos quais permaneciam em péssimas condições, para muitas luas depois chegar a um novo porto e, provavelmente, a partir dali, iniciar novo percurso rumo ao interior. A espera levava, portanto, não menos que duas semanas e, seguramente, em muitos casos, alguns meses. Algumas vezes, o mesmo comerciante que havia comprado o cativo no interior era aquele que o levaria até o porto de destino. Mas na maioria dos casos, o escravo passava às mãos de agentes, intermediários e comerciantes antes de desembarcar. Importa notar a existência de uma logística de alojamento e transporte na província que exigia investimento e organização. Por outro lado, percebe-se que entre ser vendido na província de origem e ser comprado na província de destino existia um intervalo de tempo considerável, no qual diferentes vivências foram possíveis. O trânsito não é apenas o momento entre a saída e a chegada, ele tem historicidade, envolve relações de poder e conflito e resultava em experiências para aqueles que foram inseridos no comércio.<sup>291</sup>

### 5.3. Mercado local de escravos

Comparada com as outras décadas, é possível perceber, nos anos 1850 maior diversidade de indivíduos negociando escravos desde Alagoas. Como foi visto no Capítulo 2, foi a década em que mais escravos foram dali exportados o que, em grande medida, foi consequência da grande dispersão da propriedade escrava que antecedeu 1850. O fim do tráfico, o aumento do preço dos escravos, a estabilidade política e o impulso dado aos negócios de cabotagem levaram a que muitos homens resolvessem investir no negócio, uns com mais, outros menos condições. Não à toa, é justamente nos anos 1850 que se encontram mais documentos atribuindo a responsabilidade pela grande movimentação do mercado de

---

<sup>290</sup> Walter Johnson colige algumas fontes que tratam exatamente da violência sexual contra mulheres escravas nos vapores do comércio doméstico nos Estados Unidos, conclui: “The trades’ rape are the most extreme example of the brutal recognition of their slaves’s humanity - the feeling and vulnerability upon which they registered their own violent power - that made up the trader’s daily business”. JOHNSON, *op. cit.*, 1999, p. 63.

<sup>291</sup> Em muito contribuíram para esse olhar, os debates realizados no âmbito do “Colloque International ‘Sociétés, mobilités, déplacements - les territoires de l’attente’”, realizado na Université de La Rochelle em dezembro de 2014.

escravos à especulação e aos especuladores. Como, por exemplo, na fala do presidente da Bahia em 1852:

Esta notável saída de escravos para fora da província de que vos tenho falado aumenta consideravelmente o preço deles entre nós; e como a lavoura do açúcar definha, e a do café tem tido seguidos anos de prosperidade, na concorrência de compradores só os lavradores deste podem acompanhar o aumento do preço dos escravos; por esta razão quantos se apresentem no mercado são logo comprados pelos *especuladores*, que deles fazem continuadas remessas para Corte.<sup>292</sup>

A atuação dos comerciantes não gozava de grande prestígio entre os políticos do século XIX e certamente menos ainda entre a população sobre a qual eles especulavam.<sup>293</sup> A atividade destes comerciantes foi descrita por Mauricio Wanderley na defesa de seu projeto em 1854:

Senhores, não sabeis como se faz o comércio ou o tráfico de escravos no norte; já em princípio vos ponderei que não era uma tendência natural dos proprietários desfazer-se de seus escravos; a venda não se faz regularmente para remir uma ou outra necessidade, ou para melhor emprego dos capitais, não; faz-se porque há provocações repetidas, e seduções. Aqui na corte e nas províncias *existem companhias organizadas que espalham agentes pelas vilas e povoados* até os menos importantes: esses agentes andam de porta em porta pelas fazendas; seduzem com o engodo do menor preço à pobre viúva, e o pequeno lavrador que possui um ou dois escravos.<sup>294</sup>

Segundo o deputado baiano, essa forma de atuação caracterizava a especulação. Mas como ele mesmo ressaltou, não era uma atividade individual. Tratavam-se de “companhias organizadas que espalham seus agentes pelas vilas e povoados”. Comprar escravos era uma atividade que exigia muito dinheiro em moeda, algo restrito a poucas pessoas, principalmente no interior das províncias. Ocorria, portanto, uma organização complexa que ligava grandes comerciantes das cidades mercadoras de cativos – especialmente a Corte – aos negociantes ou intermediários das praças portuárias das províncias e ambos a agentes nos interiores. Nas pontas do negócio, entre aquele que comprava um escravo em Atalaia e aquele que o vendia no interior de São Paulo, por exemplo, podiam-se encontrar homens humildes; embora, muitas vezes, identifiquei grandes negociantes envolvidos diretamente desde a primeira transação. De qualquer modo, percebe-se que o negócio interprovincial de escravos a partir de Alagoas ocorreu ininterruptamente por mais de três décadas devido, principalmente, à

---

<sup>292</sup> Falla do presidente da Província da Bahia, Francisco Gonçalves Martins, 1852 APUD SILVA, *op. cit.*, 2007, p. 3. Grifos meus.

<sup>293</sup> A especulação como chave explicativa para o comércio interno é um dos argumentos desenvolvidos por Gudmestad para o caso dos Estados Unidos. Conferir: GUDMESTAD, Robert. Slave resistance, coffles, and debates over slavery. In: JOHNSON, Walter. *The chattel principle: Internal slave trades in Americas*. New Haven: Yale University Press, 2004, p. 72-90.

<sup>294</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 01.09.1854, p. 349. Grifos meus.

associação de homens de negócio estabelecidos na Corte e nas duas principais cidades portuárias da província.

Para a efetivação dos negócios era comum que esses atores trocassem correspondências, especialmente quando enviavam seus produtos aos cuidados do mestre da embarcação. Algumas poucas foram preservadas, possibilitando, ainda assim, um olhar aproximado ao funcionamento dos negócios. Um raro documento desse tipo foi publicado nos Anais do Conselho de Estado em 1862. Naquele ano, Manoel Joaquim da Silva Leão estava envolvido em disputas acirradas pelo controle dos negócios da praça de Maceió. Leão havia sido pronunciado em crime de estelionato por haver vendido sacos de açúcar que estavam em depósito. Em sua defesa, ele arguia que a denúncia fora “promovido [a] pela rivalidade comercial entre alguns negociantes muito relacionados ao juiz de direito que deles é devedor e dependente”.<sup>295</sup> Assim, acusou o referido Juiz de Direito de Maceió, Matheus Casado de Araújo Lima Arnaud, de ser comerciante de escravos, o que feria o Artigo 148 do Código Criminal e o Artigo 2º do Código Comercial, visto que um magistrado não podia exercer tais funções.<sup>296</sup> Para provar sua denúncia, anexou aos autos uma carta que Arnaud enviou ao negociante da Corte Bernardo José Pinto em 1857, documento que foi transcrito nas atas. A citada correspondência inicia da seguinte forma:

Ilustríssimo Senhor Bernardo José Pinto. Maceió, 20 de agosto de 1856. Amigo e Senhor. Tenho presente a carta de Vossa Senhoria última, datada de 9 do corrente a que respondo. Fico inteirado de tudo quanto nela me diz relativamente aos preços de açúcar e escravos, e muito me alegro com o seu progressivo aumento. Com a leitura de minha carta última deve o meu amigo estar informado de que tenho feito o que posso para comprar o maior número de escravos que fosse possível, e ao mesmo tempo das dificuldades com que tenho lutado para obter dinheiro, dificuldades que cada vez mais se aumentam com a procura desse gênero, e com a imensidade de compradores mais habilitados do que eu, somente em dispor de maior quantia. Ainda agora acabam de chegar no Imperatriz, que aqui passou no dia 18, três compradores novos, que me dizem trouxeram bastante dinheiro.<sup>297</sup>

---

<sup>295</sup> BRAZIL, Império do. Atas do Conselho de estado 1850-1888. Seção de 20.10.1862.

<sup>296</sup> BRAZIL, Império do. Lei de 16.12.1830. “Título V. Dos Crimes contra a Boa Ordem, e Administração Publica. Secção V. Excesso, ou abuso de autoridade, ou influência proveniente do emprego. Art. 148. [É proibido] Comerciareem diretamente os Presidentes, Comandantes de Armas das Províncias, os Magistrados vitalícios, os Párocos, e todos os Oficiais de Fazenda dentro do distrito, em que exercerem suas funções, em quaisquer efeitos que não sejam produções dos seus próprios bens. Penas - de suspensão do emprego por um a três anos, e de multa correspondente à metade do tempo. Será porém permitido a todos os mencionados dar dinheiro a juros, e ter parte por meio de ações nos Bancos, e Companhias públicas, uma vez que não exerçam nelas funções de Diretor, Administrador, ou Agente, debaixo de qualquer título que seja.” BRAZIL, Império do. Lei 556, de 25.06.1850. “Art. 2º. São proibidos de comerciar: os presidentes e os comandantes de armas das províncias, os magistrados vitalícios, os juízes municipais e os de órfãos, e oficiais de Fazenda, dentro dos distritos em que exercerem as suas funções.”

<sup>297</sup> BRAZIL, Império do. Atas do Conselho de estado 1850-1888. Seção de 20.10.1862.

A correspondência revela que os negócios de escravos e de açúcar entre Maceió e Rio de Janeiro caminhavam *pari passu*. O juiz informa que seu objetivo é comprar o maior número de escravos possível, mas que a pretensão de adquirir escravos via-se limitada pelas possibilidades de se obter dinheiro. Também comenta que a concorrência era grande, que havia muitos compradores mais habilitados que ele - notoriamente comerciantes de profissão. Completa informando que no último vapor que tocou no porto de Maceió desembarcaram nada menos do que três compradores novos - ou seja, comerciantes de fora. Apesar da concorrência, havia demanda, pois o objetivo de Arnaud era comprar o maior número de escravos possíveis. Como demonstrei antes, 1856-1857 foi o ano de maior volume dos negócios na província.

Continuando, o Juiz e Direito escreveu que pôde comprar 15 cativos, com os quais tinha despendido mais de 15 contos de réis em moeda corrente; uma pequena fortuna. Parte do dinheiro havia sido repassado a ele por Bernardo José Pinto, a quem endereçou a carta, e outra parte por um tal Faustino.<sup>298</sup> Como o dinheiro não era suficiente, pediu empréstimo à Caixa Econômica e a um amigo para “ir-me aguentando com as compras”, no entanto, afirma ao negociante da Corte que:

bem vê que para um negócio desta ordem, e quando começam a procurar-me agentes de fora, dando-me a preferência, não é isto dinheiro que possa competir com de outros. Em uma palavra posso afirmar-lhe que hoje na Província ninguém está mais habilitado do que eu para comprar, mas decididamente deixarei de o fazer se me não acudir quanto antes com dinheiro avultado. Meu amigo, não conte com saques; Alves e Cruz e outros continuam a fazer boas remessas aos seus agentes, não obstante nenhum deles tem feito melhores nem mais avultadas compras do que eu.<sup>299</sup>

A correspondência revela a capacidade dos investidores locais de capitalizar-se, mas que em um momento de grande volume de negócios ela não era suficiente. Simplesmente o movimento dos negócios havia esgotado a disponibilidade de moeda corrente nos cofres públicos e privados da capital. Nesse sentido, percebe-se que nos picos de aquecimento do mercado na década de 1850, o comércio na província dependeu em grande medida das firmas fluminenses. Segundo o Juiz:

Agora peço-lhe que confronte o emprego que tenho feito com o dinheiro para isso recebido, e que avalie os apuros em que me acharei até que Vossa Senhoria me

---

<sup>298</sup> Pela forma com que é tratado, julgo que tratar-se do mesmo Faustino dono do principal trapiche da cidade na década de 1850.

<sup>299</sup> BRAZIL, Império do. Atas do Conselho de estado 1850-1888. Seção de 20.10.1862. No mesmo ano foi possível identificar a Alves & Cruz atuando também no Penedo.

remeta algum dinheiro, vista a dificuldade que aqui há de saques, quer para essa praça, quer para as de Pernambuco e Bahia.<sup>300</sup>

Segundo Arnaud, a dificuldade de saques estendia-se às duas principais praças comerciais do Nordeste; o mercado de escravos devia estar esgotando as reservas também naquelas capitais. Apesar da dificuldade para obter moeda (ou ouro) o Juiz insta seu parceiro a fazer-lhe mais remessas, o que indica uma projeção otimista para continuar comprando cativos.

Observa-se nos escritos de Arnaud a hierarquização, relacionada diretamente à capacidade de obtenção de capital de giro. Ao contrário do açúcar ou do algodão, cujas relações passavam por sistemas de débitos e financiamentos entre os comerciantes e os produtores - quando não eram ambos as mesmas pessoas ou famílias - o comércio de escravos exigia dinheiro vivo para que os agentes pudessem pagar aos senhores no interior e para que os negociantes da capital pagassem aos agentes. Não encontrei nenhum indício de qualquer outra forma de pagamento por escravos que não à vista.<sup>301</sup> Parece evidente que a circulação monetária foi um motivo crucial para que tantos senhores optassem em desfazer-se de seus cativos. Onde mais no século XIX era possível a um pequeno proprietário dispor de moeda corrente imediata?

Arnaud era um caso excepcional que estava negociando escravos em um momento impar, pois ao contrário da maioria absoluta de indivíduos sobre os quais pesquisei, ele não era comerciante de ofício. A presença dele nos negócios na década de 1850 demonstra o quanto naquele período o comércio de escravos tornou-se lugar comum na província, instando a que outros setores da população desenvolvessem as atividades. Ao contrário de Silva Leão, por exemplo, o juiz era apenas mais um intermediário nos negócios, comprando escravos de agentes que iam ao interior e enviando-o para os negociantes da Corte, recebendo para tanto comissões. Observa-se nesse caso o papel da cidade portuária nos negócios, centralizando o movimento de compra e venda de escravos. Ainda que nos anos 1850 grande parte do capital e dos negociantes de escravos viessem de fora, notadamente do Rio de Janeiro, a articulação regional dos negócios ocorria a partir a praça de Maceió (e também do Penedo como será visto a seguir). Ou seja, havia uma dimensão local do comércio de escravos organizada na província. A situação presenciada nos anos do primeiro *boom* dos negócios - de 1851 a 1858 – quando convergiram para Alagoas comerciantes e agentes de outras localidades para

---

<sup>300</sup> Idem.

<sup>301</sup> À exceção de quando a transferência do escravo ocorria como forma de saldar alguma dívida anterior.

comprar escravos, tornar-se-ia menos comum nas décadas seguintes. Com a diminuição do fluxo, negociantes locais foram tornando-se cada vez mais os propulsores dos negócios, investindo capitais próprios e contando com seus agentes para comprar escravos no interior. A parceria ou sociedade com negociantes da Corte foi imprescindível ao longo de todo o período, mas, passado o momento inicial, a articulação provincial foi-se fortalecendo, provavelmente viabilizada pelo crescimento do grupo capitalista regional de forma mais ampla.

#### 5.4. Três décadas nos negócios da escravidão

O negócio de exportação de escravos começou a operar em Alagoas a partir de negociantes das províncias importadoras que para ali se dirigiam com moeda corrente e o objetivo de comprar o máximo de escravos que pudessem. Com sua rápida expansão nos anos 1850, cada vez mais negociantes - e mesmo leigos residentes em Alagoas - começaram a participar dos negócios em sociedade com homens da Corte. Nos anos 1860 é possível perceber que os negociantes das praças de Maceió e Penedo assumiram o protagonismo e passaram a tomar a frente na exportação dos cativos. Um dos exportadores de escravos mais longevos, e, possivelmente, o maior de todos na capital, foi Joaquim da Cunha Meirelles. Como muitos negociantes do Império, Meirelles era português.<sup>302</sup> Nascido em 1829 em Felgueiras, mudou-se em momento incerto para a capital alagoana. Talvez tivesse chegado como caixeiro, pois sua origem humilde é inferida da pouca penetração que Meirelles teve entre as elites locais.<sup>303</sup> Mesmo se tornando um negociante bem sucedido, não frequentava as altas rodas maceioenses.

O mais antigo registro no qual encontro a presença de Meirelles em Maceió é de 1853, afiançando as escravas Anna e Genoveva exportada pelo compatriota Custódio Francisco da Cruz Guimarães.<sup>304</sup> Aos 23, 24 anos ele começou a se envolver no negócio de exportação de escravos, provavelmente como agente do negociante da Corte. Em 1857, ao que tudo indica, passou a levar adiante o negócio por conta própria, publicando anúncios de compra de

---

<sup>302</sup> A presença de portugueses entre o grupo de comerciantes e a diversificação de negócios eram características que vinham desde os tempos coloniais. Ver: SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do recife colonial (c. 1654 - c. 1759)*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

<sup>303</sup> Sobre caixeiros portugueses, ver: CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. Vassoura, balcão, escritório e rua: a caixeragem como carreira. *Almanack Braziliense*, n. 6, nov, 2007.

<sup>304</sup> Nesse caso, afiançar significava dar a palavra sobre a legalidade da posse/propriedade escrava. APA. Caixa 5.300, Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1850-1853, p. 125

escravos nos jornais da capital, prática que se estendeu pelas duas décadas seguintes.<sup>305</sup> Em 1860, por exemplo, lia-se nas páginas do Diário de Alagoas: “Joaquim da Cunha Meirelles, compra escravos de 12 a 30 anos, boas figuras, e paga-os por bom preço no caso que agradem”.<sup>306</sup>

Mas não era só de escravos que vivia Meirelles. Notável comerciante de algodão, transacionava de charutos a máquinas de costura Singer. Atuou como agente da Companhia Brasileira de Navegação a Vapor em Maceió e foi co-signatário de navios empregados no comércio de cabotagem.<sup>307</sup> Importação de produtos estrangeiros, exportação e comércio de cabotagem, agente de grandes empresas, o negociante era versátil. Apenas não o encontro nos negócios da cana e do açúcar. Como tratei no capítulo anterior, esse segmento era dominado pela classe dos senhores de engenho, da produção ao comércio. Açúcar a parte, ele estava envolvido em todo tipo de atividade comercial.

A atuação do Meirelles era baseada em sua casa comercial no centro de Maceió e seu armazém no Jaraguá. Em 1866 ele ajudou a fundar a Associação Comercial de Maceió, que agregava em seu seio a nata dos comerciantes da cidade. Como destacou Ramos, a presença de comerciantes de algodão e o interesse da instituição por esse ramo do comércio prevaleciam.<sup>308</sup> Envolvido em uma ampla gama de atividades comerciais, Meirelles dedicou-se intensamente ao comércio de escravos até sua morte, no início dos anos 1880.<sup>309</sup>

Dentre as dezenas de negociações de escravos empreendidas pelo comerciante, algumas nos trazem informações detalhadas da organização dos negócios. Em 18 de dezembro de 1861, Meirelles comprou a Vicente Ferreira Ferro, da Cidade de Alagoas, o escravo Anselmo, de 25 anos, pagando 1.300 mil réis por ele mais 25 mil réis de meia-sisa. Em 27 de janeiro de 1862, Anselmo e outros cinco escravos foram remetidos pelo negociante para o Rio de Janeiro “a entregar”, pagando 20 mil réis de frete e o imposto de exportação de 150 mil réis por cada cativo. A essa altura o custo o escravo já chegava 1.495 mil réis. A

---

<sup>305</sup> O Tempo, Maceió, quarta-feira, ano VI, n. 403, 04.03.1857 em: APA - Caixa 241, Atos e requerimentos do chefe de policia. Passaportes. 1857-1858.

<sup>306</sup> Diário das Alagoas, Maceió, 27.11.1860 APUD SANTOS, Monica Luise. *A educação de meninos negros na Escola Central em Maceió (1881-1893)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Pedagogia), Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2008, p. 22.

<sup>307</sup> Almanack da Província das Alagoas para o ano de 1874. Anno segundo. Maceio: Typ Social de Amintas & Soares, 1874, p. 110.

<sup>308</sup> RAMOS, Benedito. *Uma associação de algodoeiros*. Maceió: Benedito Ramos Amorim Editor, 2013.

<sup>309</sup> Apenas nos livros de passaportes de Maceió, consta ter ele participado da exportação de 132 escravos. Entre 1860 e 1881 em apenas quatro anos seu nome não aparece como senhor de escravos exportados. Vale lembrar que essa fonte nem sempre registrava os procuradores. Por exemplo, no registro dos passaportes dos escravos Martinho e Serafim, em 1874 e 1878, não há qualquer referência a atuação de Meirelles. No entanto, outros documentos explicitam que em ambos os caso, Meirelles atuou como procurador nos negócios. Os dois casos serão tratados na terceira parte deste trabalho.

procuração para venda na Corte foi em nome de Antonio Thomas Pereira Junior e José Pinheiro da Silva Passos. Tudo andava conforme o protocolo, até que Passos repassou o escravo para o negociante Antônio de Moraes e Silva, que mantinha casa de leilões na Rua do Rosário, número 106. Em 21 de fevereiro daquele ano, José Gomes Carneiro, morador do Irajá, na Corte, foi à dita casa de leilões e arrematou Anselmo e outros dois escravos, pagando 1.630 mil réis pelo alagoano.<sup>310</sup>

Estas informações detalhadas constam do processo comercial que foi à Corte de Apelação no Rio de Janeiro tendo como autor o próprio Meirelles, porque, segundo alegou, o pagamento feito por Anselmo nunca teria chegado a suas mãos. Para piorar sua situação, Carneiro afirmou que o escravo teria morrido de varíola em julho de 1863. Meirelles entrou na justiça alegando que aquele havia se apropriado indevidamente do escravo e requeria que lhe fosse pago dois contos de réis (valor do escravo, segundo o negociante) além do equivalente a 30 mil réis mensais pelos aluguéis a que foi privado desde o tempo da venda. Embora ambas as partes tenham juntado ao processo documentação comprobatória de seus atos, não havia escritura de compra e venda para provar qualquer ato legal de transferência de propriedade. Apesar de seus esforços e de se encontrar na Corte no dia do julgamento, Meirelles obteve uma decisão desfavorável. Pelos motivos tão recorrentemente estranhos da justiça oitocentista, mesmo o Decreto de 2.699 de 28 de Novembro de 1860 prevendo que transações de escravos sem escrituração pública fossem nulas, a Corte de Apelação ratificou a decisão anterior e absolveu o réu da acusação de apropriação indébita do escravo. Anos depois de ter investido em Anselmo, Meirelles amargou o prejuízo, potencializados pelos gastos e dores de cabeça que teve ao levar a questão à justiça.

No grupo embarcado por Meirelles em 27 de janeiro de 1862, além de Anselmo estavam o africano João, de 38 anos e os brasileiros Ignácio, 14, Antônio, seis, Albina, 12, Constança, nove. Ou seja, viajavam quatro crianças desacompanhadas.<sup>311</sup> Seus passaportes foram tirados entre 24 e 27 daquele mês. Quatro desses escravos teriam sido comprados pelo exportador e dois ele remetia por procuração. Vê-se que a compra direta pelo exportador e a utilização de procurações podiam ser concomitantes em um mesmo negócio. A diferença nas datas dos embarques indica que o grupo a ser remetido apenas ficou completo no dia do navio zarpar. Enquanto aguardavam-no provavelmente os escravos eram alojados no

---

<sup>310</sup> Consignado era a forma mais comum de se referir aos escravos quando saíam da província para serem vendidos por procuração ou carta de ordem. De modo geral, os escravos que saíam “consignados” de Alagoas, chegavam “a entregar” no Rio de Janeiro. ARQUIVO NACIONAL. Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro, série apelação civil, Apelante Joaquim da Cunha Meirelles, N. 362, caixa 546, anos 1864-1868.

<sup>311</sup> Exceto se houvesse parentesco entre os menores e João ou Anselmo, o que é bastante improvável.

estabelecimento do comerciante. O alojamento de escravos durante sua passagem pelo comércio interprovincial nas províncias de origem não parece ter sido muito diferente daquele em que ficavam quando chegavam ao Rio de Janeiro. Um dos relatos mais detalhados sobre esse aspecto do comércio, diz respeito à Casa de Comissões de José Moreira Veludo. As informações constantes do processo aberto quando os escravos do comerciante da corte se sublevaram, dão conta que quando chegavam do norte e do sul, os cativos ficavam alojados nas casas comerciais dos negociantes responsáveis. Nestas, algum espaço era agenciado para tal fim, formando dormitórios de escravos, que provavelmente eram trancados por fora, como, por exemplo, com as cancelas que foram arrombadas no dia da sublevação, ocorrida em 1872.<sup>312</sup> É provável que nos portos exportadores cativos também fossem alojados nas lojas e armazéns dos comerciantes. Tudo leva a crer que forma semelhante de agenciar o espaço dos escravos em trânsito ocorria em Penedo e em Maceió.

Residente e nascido na povoação de Tapiraguá, Cidade das Alagoas, Anselmo foi vendido pelo senhor a Meirelles, permanecendo algumas semanas em Maceió, onde foi embarcado para a Corte, recebido por um procurador que o repassou ao dono de uma casa leilões na qual teria sido arrematado por um morador do Irajá, em 27 de fevereiro, pouco mais de dois meses depois de ser vendido pelo senhor. Trajetória semelhante devem ter tido os outros cinco cativos que acompanharam Anselmo desde Maceió. “Lugar todo enfeitado”, onde se “ficava amontoado” pra esperar os compradores, os leilões foram um destino comum aos escravos do comércio até 1869, quando foram proibidos.<sup>313</sup> Ou seja, grande parte dos cativos que foram envolvidos no comércio nas décadas de 1850 e 1860 passaram pela experiência dos leilões.<sup>314</sup> Abaixo uma ilustração feita por um estrangeiro que esteve no Rio de Janeiro em uma época bem próxima aquela em que teria sido realizado o leilão de Anselmo.

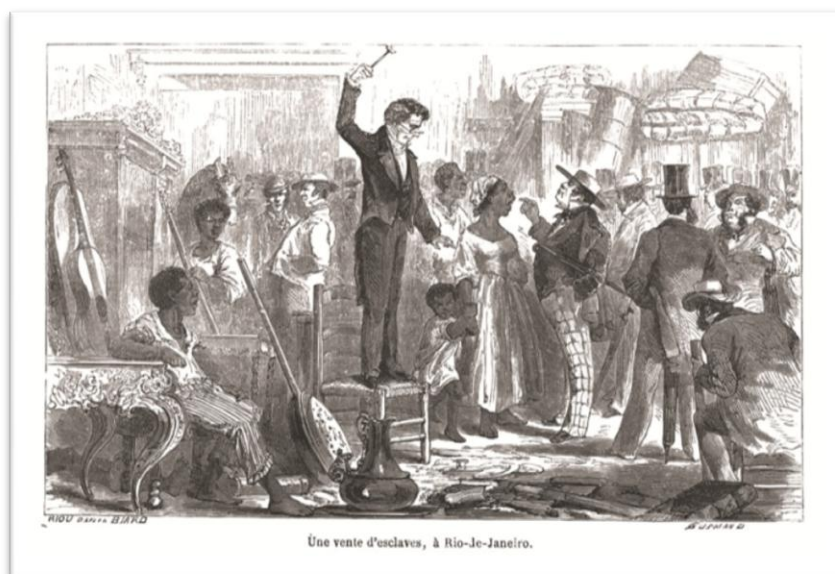
---

<sup>312</sup> CHALHOUB, *op. cit.*, p. 29.

<sup>313</sup> BRAZIL, Império do. Decreto n. 1.695, de 15.09.1869.

<sup>314</sup> A proibição dos leilões após 1869 deve ter afetado a organização do comércio interprovincial. Embora maiores pesquisas sejam necessárias, parece que o fim dos leilões levou à emergência das Casas de Comissões, da qual trataremos adiante, como as principais agenciadoras dos escravos do comércio chegados na Corte.

**Figura 7 - Uma venda de escravos no Rio de Janeiro, Édouard Riou, 1862.**



Fonte: BIARD, François Auguste. Deux annes au Brésil. Paris: Librairie de L. Hachette et Cie., 1862.

Embora intitulado venda de escravos, tratava-se de um leilão, segundo informa o próprio François Biard.<sup>315</sup> Os instrumentos musicais à esquerda, onde repousa um homem de cor aparentemente alheio aos negócios contrasta diretamente com a mulher escrava que tem sua boca inspecionada por um comprador interessado e que traz junto a si uma criança assustada, quiçá seu filho, ou apenas um menino órfão do comércio ao qual ela teria se afeiçoado ao longo da viagem que os levou até ali. Logo atrás, outro escravo está sendo observado de longe por um possível comprador enquanto dois homens conversam à direita. À esquerda, a presença de um cavalo conflui para a ideia de balbúrdia que o conjunto da cena evoca. Os vasos, os livros, os objetos amontoados ao fundo, indicam que não eram apenas escravos que se negociavam naquele local, mas sem dúvida eram eles quem mais atraíam a atenção dos compradores.

Teria sido em uma casa de leilão semelhante à da imagem que Anselmo foi vendido e Meirelles enganado. Note-se que foi o negociante da praça de Maceió que precisou acionar a justiça para reaver o valor perdido, o que indica que era ele o responsável pelo capital

<sup>315</sup> Segundo o autor: “Assisti, uma vez, a uma venda de escravos num armazém e, de outra, numa casa particular após um falecimento. Não notei diferença entre as duas formas de comércio; apenas no armazém o leiloeiro estava trepado num caixão de queijos; no outro, em pé, numa cadeira com um martelinho na mão. Em meio de consolos, marquesas, lampiões, sentavam-se cinco negros e negrinhas. Julguei se mostrassem tristes. Ao contrário. Todos os cinco foram vendidos, um após outro, por seis mil francos. Um dos compradores ficou com duas mulheres, uma mesa e um cavalo”. BIARD, Auguste. *Dois anos no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1945, p. 51. Acerca do olhar de Biard sobre a escravidão no Brasil ver: ARAUJO, Ana Lucia. Les représentations de l'esclavage dans les gravures des relations voyage pittoresque et historique au Brésil de Jeanbaptiste Debret et deux années au Brésil de François-Auguste Biard. *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, v. 30, n. 59, 95–117, 2005, p. 106-107.

empregado no negócio. Assim como Anselmo e seus cinco companheiros de migração forçada, Meirelles exportou legalmente algumas centenas de escravos, pagando, inclusive, os onerosos impostos de exportação de cativos. Mas não apenas de remessas legais de escravos vivia o negociante. No mesmo ano em que ele comprou Anselmo, na Cidade de Alagoas, adquiriu o escravo Manoel em Coruripe, tendo admitido que o vendera como contrabando para o Rio Grande do Sul.<sup>316</sup> Meirelles confessou o crime de contrabando para livrar-se da imputação do assassinato de Manoel, que recaiu sobre ele anos depois. A verdade dos fatos é impenetrável. Mas é significativo que além desse indício, não encontrei uma só informação sobre exportação de cativos para o Rio Grande do Sul nos anos 1860. Nenhum cativo agenciado pelo negociante e que teve passaporte emitido pela Secretaria de Polícia da Corte seguiu para a província do sul. O que levou à indagação: caso fosse um alvitre para escapar da acusação de assassinato, porque não destinos mais óbvios? Verdadeira ou não, a alegação de que contrabandeava cativos para o Rio Grande do Sul parece indicar que de fato havia um circuito completamente ilegal que ligava Alagoas às províncias meridionais, o que, como foi mostrado antes, não era inédito. É possível que parte das atividades de Meirelles no comércio de escravos fosse realizada na ilegalidade, levando a crer que seu envolvimento com as atividades fosse ainda maior do que os documentos permitem inferir. O que reforça a proposição de que o número de escravos exportados pela província, de modo geral, são significativamente mais elevados que os dados fornecidos pela arrecadação do imposto de exportação.

Não encontrei mais informações sobre as atividades de Meirelles na década de 1860. Como demonstrei no Capítulo 1, a partir de meados dos anos 1860 houve uma redução significativa nas exportações de cativos. A alta dos preços do algodão seguida da aceitação do produto brasileiro no mercado mundial decorrente da Guerra Civil nos Estados Unidos não apenas deve ter tornado os proprietários de Alagoas mais capazes de comprar os cativos colocados no mercado da província, como ocupado os negociantes com as transações da malvacea. Assim como Meirelles, a maioria dos exportadores de cativos tratava dos negócios do algodão. Ao longo da década, a arrecadação provincial relativa ao algodão superou aquela do açúcar, indicando a intensa participação de Alagoas neste mercado. Mutuamente açucareira e algodoeira, os negócios em Alagoas moviam-se conforme a conjuntura, e os negociantes conforme seus interesses.

---

<sup>316</sup> A compra do escravo em Coruripe foi feita por intermédio do procurador de Meirelles, Lourenço José do Nascimento.

Não pude apurar os efeitos da Guerra do Paraguai sobre os negócios, a bem dizer, a única referência que encontrei que relacionasse este comércio à Guerra foi um ofício de 1868 em que um escravo de Imperatriz, comprado pelo Governo Imperial, é remetido para o Chefe de Polícia para assentar praça.<sup>317</sup> De qualquer forma, como se sabe, os esforços de guerra refrearam a economia imperial. Seguidos aos debates em torno da Lei de 1871 e sua promulgação, impactaram a sociedade como um todo. Entre 1869 e fins de 1873, aparentemente, Meirelles teria se retirado momentaneamente dos negócios de exportação de escravos. Não há o registro de escravos seus exportados nos Livros de Passaportes e é o momento em que pude encontrar o maior número de referências a sua participação em negócios variados, como a importação das máquinas Singer acima citada. Ao que tudo indica, foi uma tendência geral naquele momento em que, destarte o fim do conflito nos Estados Unidos, o algodão continuava atingindo níveis elevadíssimos de arrecadação na província.

Nos anos 1870, o fôlego do comércio de escravos é retomado e Meirelles assumiu a posição de maior exportador de escravos da capital. Em 1873, ele comprou do Tenente Coronel Vasco Marinho da Gama e Mello por 1.200 mil réis o escravo Martinho.<sup>318</sup> Enviado no início do ano seguinte para o Rio de Janeiro, Martinho foi devolvido à Meirelles sob a alegação de ser epilético. Meirelles sentiu-se lesado e resolveu cobrar a Vasco Marinho não apenas o que pagou pelo escravo como também todos os custos da ida e retorno dele para o Rio de Janeiro. A descrição dos custos da exportação de Marinho é excepcional e, assim como no caso de Anselmo, traz à tona especificidades sobre negociar escravos entre as províncias do Império. Como se tratava de uma indenização pela venda de um “produto avariado”, Meirelles foi muito detalhista, elencando um a um os custos do processo de exportação de um escravo. Segundo Meirelles, com o auxílio do seu procurador no Rio, a transação malsucedida de Martinho lhe custou:

|                                                                                           |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Importância que recebeu [Gama e Mello] conforme seu recibo pela venda do escravo Martinho | 1200#000 |
| Imposto Provincial que paguei para a exportação do mesmo escravo                          | 150#000  |
| Passaporte e selos                                                                        | 5#600    |
| Passagem para o Rio de Janeiro no vapor Bahia, de convés para o dito escravo              | 30#000   |

<sup>317</sup> A transação deve ter ocorrido por força das ordens expedidas pelo Governo Imperial em 1867 e 1868 para que os Presidentes das Províncias incrementarem os batalhões do exército, gerando um movimento de compra de escravos para esse fim. Ver: PRATA APUD MOTTA, *op. cit.*, 2010, p. 80. APA. Caixa 729: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1868, ofício de 09.02.68.

<sup>318</sup> Apesar de utilizar o termo comprar, cabe notar que formalmente a transação foi feita por procuração. APA. Caixa 1235: Documento diversos encadernados (sumários, processos, inventários), 1859, 1874, 1883, 1919, Autos de processo sem capa, Juízo Municipal de Maceió, 1874.

|                                                                                      |                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Embarque em Jaraguá                                                                  | 2#000                    |
| Despesas no Rio de Janeiro conforme as contas recebidas nesta data:                  |                          |
| Apresentação a Polícia no Rio de Janeiro                                             | 1#500                    |
| Estadia, roupa, corretagem                                                           | 54#800                   |
| Estampilha no substabelecimento da procuração                                        | 20#000                   |
| Comissão pela venda no Rio de Janeiro, cuja venda foi desfeita                       | 42#000                   |
| Despesa com o regresso do dito escravo a esta cidade                                 | 45#600                   |
| Importa a presente conta em um conto quinhentos cinquenta e um mil e quinhentos réis | 1.551#500 <sup>319</sup> |

Exportar um cativo envolvia inúmeros custos. A começar pelo frete ou passagem e o imposto de exportação, que somados chegavam a 180 mil réis.<sup>320</sup> Outras despesas eram necessárias para alimentar e alojar o escravo até que ele fosse vendido. Note-se o custo com roupas anotado pelo negociante. Do mesmo modo que o escravo tinha uma “passagem” paga, configurando, mesmo na condição de mercadoria, a humanidade do produto, já não era mais tempo de pessoas seminuas serem colocadas em exposição. Não apenas era preciso vestir o cativo, como devia haver uma preocupação com a boa apresentação. A ilustração do leilão acima é um ótimo exemplo. Os pés continuavam descalços, mas as roupas dos escravos da cena são novas e decentes. A imagem na capa da tese, ilustrando documentos padrão de compra e venda de escravos de época, também evidencia o apuro dos escravos do comércio. O casal cativo está bem apresentado diante do comprador e vendedor. Evidente que a vestimenta continua sendo um signo da posição social e os pés descalços reforçam a condição cativa, mas são imagens muito distintas dos escravos à exposição para venda na época do tráfico Atlântico.

<sup>319</sup> APA. Caixa 1235: Documento diversos encadernados (sumários, processos, inventários), 1859, 1874, 1883, 1919, Autos de processo sem capa, Juízo Municipal de Maceió, 1874, p. 4.

<sup>320</sup> Interessante notar que o transporte de Anselmo foi um “frete” enquanto de Martinho foi “passagem” indicando uma mudança na forma de se perceber o escravo do comércio.

**Figura 8 - Imagem de mercado de escravos em Recife antes de 1827.**



Fonte: Desenhado por Dennis Dighton sobre pintura de August Earle e publicado em: Maria Dundas Graham Callcott. *Journal of a voyage to Brazil and residence there during part of the 1821, 1822, 1823*. London: Longman Group Limited, 1824.

[http://www.britishmuseum.org/research/collection\\_online/collection\\_object\\_details.aspx?objectId=745108&partId=1&people=126998&peoA=126998-2-9&page=1](http://www.britishmuseum.org/research/collection_online/collection_object_details.aspx?objectId=745108&partId=1&people=126998&peoA=126998-2-9&page=1)

A preocupação com a boa apresentação dos cativos indica as mudanças no comércio de escravos e um maior cuidado com as pessoas que estavam sendo vendidas.<sup>321</sup> Fruto de novos tempos em que as cenas da escravidão ganhavam cada vez mais opositores e de uma mudança nas relações escravistas em certa medida pautadas pelo progressivo aumento de brasileiros entre os escravos. Africanos recém-chegados eram estrangeiros, pagãos, geralmente incomunicáveis em português e abundantes nos mercados nos tempos do tráfico. O tratamento reservado a eles em muito se aproximava àquele dado aos animais. Já escravos cristãos, falantes de português e cada vez mais raros eram, de forma geral, tratados com mais atenção ao longo do Segundo Reinado. A melhor apresentação dos cativos é um dos aspectos da modernização pela qual passou o comércio de escravos naquele momento.

Voltando aos custos com o escravo do comércio. Além de transporte, vestuário e alimentação, incidiam também gastos os burocráticos: despachante, polícia, estampilhas. Além de 3% da comissão que o procurador no Rio de Janeiro receberia da venda. Novamente, o fato de Meirelles pagar a comissão indica que era ele o promotor do negócio, ou seja, não estava sendo subsidiado por um negociante do Rio de Janeiro. Pelo contrário, ele pagava a comissão aos comerciantes envolvidos no porto de destino.

<sup>321</sup> Também nos Estados Unidos, Walter Johnson aponta para a preocupação de bem vestir os escravos do comércio. Ver. JOHNSON, *op. cit.*, 1999, p. 119-121.

Para bem dimensionar o significado de Meirelles ser o responsável pelo financiamento da exportação de cativos, veja-se um caso de exportação de algodão realizada em 1877, no qual o mesmo negociante atuou como comissário. Em setembro daquele ano, Meirelles enviou para o Rio de Janeiro a bordo do Vapor *Pernambuco* - uma das mais ativas embarcações do comércio interprovincial de escravos - um carregamento de algodão, totalizando quatro contos e 445 mil réis. Segundo descreveu Meirelles, em processo comercial envolvendo o negócio, ele tinha sido encarregado por Manoel José Dantas da remessa de 160 fardos de algodão de primeira qualidade. Atendendo a solicitação, mas não conseguindo completar a encomenda, foram enviados 118 sacos. O pagamento devia ser feito por letra intermediada por Evaristo & Cia (sacador). Aos custos despendidos com a compra do algodão, pagamentos de direitos provinciais, burocracias e transporte, seria acrescentada ao pagamento a comissão de Meirelles.<sup>322</sup>

Observe-se como, não apenas a gama de produtos na pauta destes negociantes era versátil, mas também as formas de negociá-los. No caso dessa remessa de algodão, Meirelles atuou como comissário. Nas exportações de Anselmo e Martinho como promotor. De qualquer forma, algodão e escravos estavam inseridos em circuitos comuns, haja vista a participação dos mesmos negociantes de Alagoas em ambos os negócios. A mesma observação aplicava-se aos negociantes da Corte, evidenciada nesse último caso pela referência a Evaristo & Cia, que, como tratarei adiante, foi uma das principais firmas da Corte a negociar escravos de Alagoas nos anos 1870. De qualquer modo, o que os casos de Anselmo nos anos 1860 e de Martinho nos anos 1870 demonstram é que grande parte do negócio de escravos naquelas décadas era levado adiante sob ônus e risco do negociante da praça de Maceió. Os cativos enviados por Meirelles à Corte, em regra, estavam sob sua responsabilidade até que a venda fosse efetivamente concretizada, ou que algum outro negociante de vulto da corte a assumisse.

O caso de Serafim ilustra esse e outros aspectos da organização do comércio interprovincial. Nascido em Camaragibe, filho de africanos mina, o cativo foi vendido em 1878 à Meirelles. Este o remeteu para o Rio de Janeiro aos cuidados do compatriota Leopoldo José Fontes da Costa. Segundo depôs Costa alguns anos depois,

---

<sup>322</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), série apelação comercial, Apelante Joaquim da Cunha Meirelles, n. 1.015, caixa 190, ano 1879-1880.

a pedido de alguns amigos entre os quais o finado negociante Joaquim da Cunha Meirelles, residente em Maceió, costumava receber alguns escravos para agenciar a venda d'eles<sup>323</sup>

Pelo que se depreende das informações de Leopoldo, a recepção de escravos de Meirelles fazia-se de forma esporádica e quase informal. De fato, mesmo em mãos de Leopoldo, o cativo continuava sendo responsabilidade de Meirelles. Quando Serafim começou a criar problemas, brigando com outros escravos, faltando com o respeito e ameaçando o português, Leopoldo escreveu a Meirelles dizendo-lhe que não tomaria mais conta do cativo e o enviou para a Casa de Correição da Corte. Estando Serafim na Casa de Correição e Meirelles em Maceió, ainda assim foi o negociante que teve que solucionar o impasse criado pelo escravo, afinal, com Serafim haviam sido gastos tantos mil réis como com Martinho ou Anselmo. Contando com a agilidade do telégrafo, Meirelles recorreu a Evaristo Teixeira Pinto Gomes, seu velho conhecido nos negócios de escravos e de algodão. Esse retirou Serafim da repartição policial levando-o para sua Casa de Comissões. Contando com uma estrutura muito mais sofisticada para o comércio de escravos, Evaristo conseguiu submeter Serafim, sabe-se lá como, e vendê-lo finalmente para Minas Gerais. Como é sabido, ele não ficou muito tempo por lá, mas isso é outra história.<sup>324</sup>

Evaristo Teixeira Pinto Gomes, sócio da Evaristo & Cia, foi uma das figuras mais destacadas do comércio de escravos em Alagoas na década de 1870. Pelo volume de seus negócios, devia ser atuante em outras províncias do Nordeste. Comerciante da Corte, era dono de uma Casa de Comissões na Rua Visconde do Inhaúma, número 46. Mantinha estreitas ligações com Joaquim da Cunha Meirelles, mas também trabalhava junto a outros negociantes. Sua firma tornou-se o principal contato dos comerciantes da praça de Maceió no Rio de Janeiro desde 1876 até o fim do comércio interprovincial.

Da Corte, Evaristo vendia escravos para todo o Sudeste. Serafim, por exemplo, foi vendido para Minas Gerais. A escrava Simoa, matriculada em Anadia, foi comprada por ele no início de 1878 e embarcada em seis de abril daquele ano em Maceió. Chegada ao Rio de Janeiro, a escrava foi vendida em Barra Mansa, região cafeeicultora da província fluminense.<sup>325</sup> Os escravos Maria e Luiz, que saíram de Alagoas com destino a São Paulo,

---

<sup>323</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), série apelação criminal, Apelante Serafim, n. 1.077, maço 153, ano 1884, p. 85-85v.

<sup>324</sup> CHALHOUB, *op. cit.*, 1990.

<sup>325</sup> A Voz da Cidade, Barra Mansa-RJ, quarta-feira, 27.06.2012. A procuração para venda da escrava foi-me gentilmente enviada em documento digital por Francis Bullos, autor do artigo publicado no jornal A Voz da Cidade. Segundo me informou, esse documento faz parte do acervo do MMT Museu de Barra Mansa.

chegaram às mãos de Evaristo no Rio de Janeiro antes de seguir para aquela província.<sup>326</sup> Na segunda metade da década de 1870, Evaristo & Cia era a principal responsável por receber escravos alagoanos – de Maceió e do Penedo - e distribuí-los pelas províncias do Sudeste. Quando os escravos chegavam à sua Casa de Comissões, aparentemente terminava a participação dos negociantes alagoanos no comércio interprovincial. O destino dos escravos passava para outras mãos.

Apenas entre os escravos que foram exportados de Maceió que tinham como senhor a Evaristo & Cia ou Evaristo Teixeira Pinto Gomes contei 223.<sup>327</sup> Isso apenas entre o segundo semestre de 1877 e o primeiro de 1880. Nesse período foram exportados 553 escravos da capital. A participação da firma foi muito expressiva nesse momento do comércio interprovincial de escravos desde Alagoas (40%). Mas o próprio Evaristo, que, aliás, também era português, aparentemente nunca foi à província. A compra de escravos ali era feita por intermédio de procuradores, destacando-se dois: João Teixeira Machado e Frederico Armando de Albuquerque. Sobre este último não pude coligar qualquer outra informação. Encontrar informações sobre Teixeira Machado foi mais viável.

João Teixeira Machado, português, era comerciante em Maceió na década de 1860 e foi sócio fundador da Associação Comercial. Em 1875 foi expulso da instituição por estar incurso no art. 16 § 2º dos estatutos, 38 o qual é concebido nos seguintes termos: “Será expulso da Associação o sócio que com notória má fé negar seus tratos comerciais por palavras ou escrito”.<sup>328</sup> Coincidentemente ou não, somente depois de ser excluído do principal círculo social da classe comerciante de Maceió ele começou a aparecer envolvido no comércio de escravos.

Machado trabalhava com Evaristo Pinto e também operava por conta própria. Quando isso ocorria, os escravos eram enviados a outras firmas da Corte, especialmente a José Antônio Alves de Carvalho & Souza.<sup>329</sup> Mas, efetivamente, foi com Evaristo que ele parece ter sido mais atuante. Machado era representante legal da Evaristo & Cia em Alagoas,

---

<sup>326</sup> APA. Caixa 5.301. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880.

<sup>327</sup> Félix Lima Junior destacou a posição de Evaristo Teixeira Pinto Gomes como um grande comprador de escravos em Maceió. LIMA JUNIOR, *op. cit.*, 1975, p. 27.

<sup>328</sup> ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE MACEIÓ. Transcrição dos Livros de atas das Assembléias Gerais, período 1866 a 1896. Versões impressas disponíveis no Acervo da Associação Comercial de Maceió, p. 102.

<sup>329</sup> Também nomeada José Antônio Alves de Carvalho & Cia. APA. Caixa 1527: Correspondência de diversas autoridades para o chefe de polícia, 1876, requisição de passaporte para a escrava Henriqueta, Maceió, 06.07.1876. APA. Caixa 1643: Secretaria de Polícia de Alagoas: ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877, investigação sobre a venda do escravo Francisco, Pilar, 04.01.1877.

podendo “comprar e vender negociando algodão, açúcar, couros e qualquer mercadoria de importação e exportação, escravos de ambos os sexos”.<sup>330</sup>

João Teixeira Machado ia frequentemente à Corte; em muitas circunstâncias foi ele próprio o responsável pelo transporte dos cativos comprados em Alagoas. O registro mais surpreendente desta atividade diz respeito à chegada do Patacho Nacional *Pernambuco* ao Rio de Janeiro em 20 de junho de 1877. A embarcação levava 55 passageiros livres e 242 escravos, sendo que 241 eram a entregar!<sup>331</sup> Duzentos e quarenta e um escravos a entregar é um número impressionante.<sup>332</sup> O *Pernambuco* procedia dos “Portos do Norte”, o que leva a crer que em vários portos por onde atracou foram sendo embarcados cativos. Em Maceió, às vésperas de sua chegada, foram passados passaportes para 34, embarcados principalmente por Joaquim da Cunha Meirelles e João Teixeira Machado, sendo que este último também embarcou no *Pernambuco* rumo ao Rio de Janeiro.<sup>333</sup>

A atuação de negociantes em Alagoas mediante encomenda de firmas do Sudeste, como a Evaristo & Cia, pode ser apreciada em anúncios como o que se segue:

COMPRA DE ESCRAVOS – O Abreu teve por este último vapor novas encomendas da corte sobre compras de escravos; e munido de bons cavalo arreados para viajar a qualquer ponto da província também os compra fugidos, fazendo despesas a sua custa; bem entendido não sendo a fuga de longa data. Outrossim está pagando-os em espécie que o dono exige a moeda; podendo ser procurado para efetuar qualquer negócio nos lugares já indicados. Maceió, 25 de Agosto de 1875. Lúcio Ferreira de Abreu.<sup>334</sup>

Lúcio Abreu foi outro comerciante do qual não pude coligir maiores informações, mas o anúncio acima destaca-se pelo detalhamento dos negócios. O comerciante da Vila do Norte indica que se dirige até os vendedores para negociar escravos e que se interessa por aqueles fugidos. Ou seja, ele se responsabilizaria por encontrá-los e negociaria um precinho módico. Daí a ressalva de não ser fugido de longa data. Um cativo recém fugido era mais facilmente rastreado, muitas vezes sequer tratava-se de uma fuga definitiva.<sup>335</sup> Certamente Abreu avaliaria a viabilidade de cada caso, mas sem dúvidas ele pagava barato. E para o senhor a

---

<sup>330</sup> Procuração de Evaristo Teixeira Pinto Gomes a João Teixeira Machado citada no requerimento de passaporte à escrava Germana, 15.07.1879. APA. Caixa 1024: Secretaria de Polícia de Alagoas, requerimentos, 1879-1885.

<sup>331</sup> HEMEROTECA DIGITAL. Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, ano 60, n. 166, quinta-feira, 21.06.1877.

<sup>332</sup> Trata-se da transação mais volumosa que encontrei tanto nas fontes e como na bibliografia.

<sup>333</sup> APA. Caixa 5.301, Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880.

<sup>334</sup> O Liberal, Maceió, ano VII, n. 101, Sabbado, 28.08.1875. Citado por: LIMA JUNIO, *op. cit.*, 1975, p. 23-25.

<sup>335</sup> Sobre fugas de escravos em Maceió, ver: SILVA, Wellington José Gomes da. *A busca de um novo destino: os escravos e a conquista da liberdade na Alagoas Provincial*. Trabalho de Conclusão (História), Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2015.

possibilidade de vender um escravo fugido podia ser um ótimo negócio. Abreu também informa que pagava em moeda, como era de preferência dos senhores e foi regra geral no comércio interprovincial de escravos. O caso de Abreu foi o único em que encontrei de atuação de pessoas de fora do círculo de negociantes das praças do Penedo e Maceió envolvido nos negócios. Por um lado, ajuda a entender sua disposição a comprar escravos fugidos, pois as lides de capitão do mato deviam fazer parte de seu cotidiano – o que não ocorria com os negociantes das cidades. Por outro lado, demonstra como o negócio interprovincial de escravos criou raízes em Alagoas, espraiando-se para além dos principais centros comerciais da época.

Anselmo, Martinho e Serafim foram escravos que “entraram na ciranda” de Meirelles que, ao contrário de Custódio Cruz, era negociante estabelecido na praça de Maceió. Nos dois primeiros casos, as negociações trouxeram prejuízos, no último, a oportuna intervenção de Evaristo Pinto evitou-o. De qualquer modo, sua atuação no comércio de escravos foi intensa e, como busquei demonstrar, esse era um ramo de seus negócios que ele levava adiante por sua conta e risco. A participação de Meirelles no comércio interprovincial foi tão intensa, que em 1886, anos depois do fim das exportações e da morte do negociante, os funcionários da Secretaria de Polícia eram capazes de reconhecer sua letra, como indicou o Chefe de Polícia de Alagoas que escreveu ao seu congênere na Corte:

Esclarecimento do chefe de policia de Maceió sobre a identidade de Serafim. Diz que o passaporte com esse nome foi registrado e que passando as mãos o requerimento junto por cópia de Antônio de Gomes Mello o documento de matrícula e o passaporte, *cabendo acrescentar que pela letra do requerimento e segundo parece aos empregados dessa Secretaria a exportação deu-se por intermédio da Casa Comercial de Joaquim da Cunha Meirelles.*<sup>336</sup>

...

Meirelles foi o mais destacado comerciante de escravos da praça de Maceió, mas não foi o único. Outros homens que viviam de comerciar algodão, couros e outros produtos e importar bens estrangeiros foram desde o fim dos anos 1840 se aproximando deste ramo de negócios. Muitos se mantiveram como agentes das casas comerciais do Rio de Janeiro, outros tornaram-se eles mesmo os responsáveis pelos negócios. Investindo conforme as conjunturas de preços e de mercados, foram os principais responsáveis pela saída de milhares de escravos pelo Porto de Jaraguá.

---

<sup>336</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), série apelação criminal, Apelante Serafim, n. 1.077, maço 153, ano 1884, ofício de 19.04.86. Grifos meus.

Chama atenção a longevidade da participação desses homens no negócio de gente. Manoel Joaquim da Silva Leão, Joaquim da Cunha Meirelles e Manoel Antônio Lopes da Silva Muritiba atuaram por décadas na exportação de escravos na capital. Mesmo que sua pauta de negócios fosse ampla, como demonstrei, é difícil pensar que no cotidiano das relações sociais não fossem reconhecidos como comerciante de escravos. Esses homens faziam parte de uma elite econômica da capital, mas exceto Leão - que era senhor de engenho, e, portanto, da elite política - foram banidos dos anais de história. Por muito tempo não houve memória em Alagoas àquilo que não tivesse relação com açúcar.

Vale destacar que, excetuando-se o caso de Silva Leão, aparentemente os negócios da escravidão após 1850 não estavam diretamente ligados aos negócios Atlânticos.<sup>337</sup> Os velhos contrabandistas não se tornaram os novos comerciantes. Era uma nova geração de homens de negócios. Portugueses e brasileiros, nascidos entre os anos 1820 e 1830, que se envolveram nas atividades do comércio de cabotagem na província. O fato desses homens não estarem diretamente envolvidos com o açúcar contribui para que se afaste a hipótese que eles trabalharam no tráfico, visto que os negócios ilegais da escravidão geralmente passavam pelos engenhos.<sup>338</sup> O comércio interprovincial não foi, simplesmente, uma continuidade dos negócios atlânticos. Ele constituiu uma modalidade diferente de comerciar escravos, em termos gerais, muito mais ligada ao desenvolvimento dos negócios nacionais de cabotagem que às velhas práticas dos navios negreiros.

---

<sup>337</sup> Além de ser um pouco mais velho que os negociantes aqui identificados e de ter adquirido engenhos em Alagoas, há fortes indícios de que Silva Leão tivesse envolvimento com o contrabando de escravos africanos, como, por exemplo, ter embarcado africanos novos para fora da província. De qualquer modo, novas pesquisas são necessárias para seguir adiante nessa hipótese.

<sup>338</sup> Ver: CARVALHO, *op. cit.*, 2009.

## **CAPÍTULO 6**

### **O negócio de cativos no porto fluvial**

Penedo, ao sul da província e às margens do São Francisco, vivenciou o comércio interprovincial de escravos de maneira tão intensa quanto a capital. Assim como em Maceió, no São Francisco a exportação de escravos era um negócio operante antes de 1850, mas que tão logo foi promulgada a lei Euzébio de Queiroz cresceu vertiginosamente, impulsionada pela atuação de negociantes de fora da província. A partir de meados daquela década, comerciantes do Penedo começaram a se envolver mais diretamente nos negócios, que sofreram uma significativa redução na década seguinte. Quando o fôlego de exportações de escravos é retomado, em meados dos anos 1870, negociantes estabelecidos em Penedo estiveram à frente do negócio de escravos e viabilizaram a venda de centenas de cativos para fora da província.

Por conta da disponibilidade das fontes, a análise do comércio do Penedo tornou-se um pouco diferenciada de Maceió. Ali não existe - ou continua oculta - a série completa dos Livros de Passaporte, dificultando em alguns pontos a apreciação sobre os fluxos do comércio e os atores envolvidos, bem como sobre os cativos que estavam sendo vendidos. A ausência desta fonte prejudica principalmente a observação sobre períodos mais recuados, em que a disponibilidade de documentos, de modo geral, é mais exígua. Por outro lado, ao contrário de Maceió, em Penedo é possível contar com mais documentos cartoriais preservados. Apesar dos Livros de Compra e Venda de Escravos cobrirem poucos anos, a série de Livros de Notas e Transmissões é bastante ampla. Nestes é possível encontrar mais informações sobre as relações que envolviam os negociantes de escravos e, especialmente, as procurações para venda de cativos. Devido à preservação dos documentos do Fórum do Penedo, pude analisar, ainda que de forma completamente aleatória, fontes de fundo jurídico. Esses documentos, somados àqueles do Arquivo Público de Alagoas, são a base deste capítulo. De um modo geral, há muitas fontes para a década de 1850 e, principalmente 1870, e poucas para 1840 e 1860.

Tendo isto em vista, muito significativo é perceber que apesar de independentes, os circuitos do comércio interprovincial de escravos nas duas principais cidades de Alagoas eram interligados. Por um lado, muitas vezes cativos exportados por Penedo tocavam o porto de Maceió antes de seguirem para o Sudeste. O inverso também ocorria, embarcações que saíam de Maceió com cativos podiam fazer uma parada em Penedo antes de seguir para a Bahia, e

dali, mais para o sul. Ou seja, nas mesmas embarcações cativos exportados por Penedo e por Maceió encontravam-se e seguiam para o mesmo destino. O cruzamento de experiências de escravos oriundos de regiões tão diferentes quanto Tacaratu e Imperatriz, começava antes mesmo da partida da província. Os diálogos travados, as experiências de viagem compartilhada permanecem como uma grande área desconhecida do passado. Conhecer mais a fundo os caminhos do comércio é uma forma de driblar os obstáculos de uma história pouco documentada.

### **6.1. O Patacho *Minerva***

Desde pelo menos a década de 1840, a cidade do Penedo era um referencial do comércio interprovincial de escravos. Veja-se o caso de Maria da Anunciação, moradora no termo de Traipu. Em 1832, “um ano de fome”, seu filho, José, foi sequestrado “a troco de farinha” e “teve seu nome trocado estratagema muito usado”.<sup>339</sup> Depois de dez anos procurando-o em vão, ela teve notícias de que José vivia como escravo em Anadia. O rapaz, mesmo sob o domínio senhorial, parecia estar ciente de sua condição de livre e insistia em afirmá-lo, bem como sua filiação – dizia ser filho de uma Maria da Gaga da Barra do Panema. Apesar desses referenciais, ele não fugia por não saber chegar em casa. Em 1842 a tensão das relações de domínio ao qual estava submetido chegou a um ponto crítico. Após “comer a refeição de Páscoa”, José, que naquela altura chamava-se Felipe, foi castigado com 400 chicotadas. A brutalidade do castigo teria causado consternação pública e alguém escreveu uma carta a um conhecido na região da Barra do Panema contando sobre o menino, com o explícito intuito de fazer a história chegar aos ouvidos de seus familiares. Percebe-se uma relação de solidariedade nesse caso, difícil de ser levantada pelo historiador, mas que foi fundamental para o destino de José/Felipe.

A carta surtiu efeito e chegou aos ouvidos de Maria da Anunciação (ou da Gaga) que seu filho estava em Anadia, para onde ela imediatamente dirigiu-se. No entanto, logo soube que José fora remetido para Penedo para ser vendido na Bahia. Não se sabe se a decisão de exportá-lo foi consequência do senhor ter perdido o domínio sobre ele ou por ter notícias de que sua mãe iniciara uma ação de manutenção de liberdade. A rede de relações de que dispunha Maria Gaga era eficiente. “A fim de obstar de alguma maneira a ida do dito seu filho para a Bahia”, Maria conseguiu que o Comandante Superior José Teixeira Barbosa escrevesse

---

<sup>339</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Processo de manutenção de liberdade, apelante: Maria da Anunciação, 1842.

para as autoridades do Penedo, que recolheram José/Felipe à prisão em vista do processo de manutenção de liberdade aberto em Anadia por sua mãe.

O relato da batalha que Maria lançou para tirar seu filho da escravidão traz elementos muito interessantes para essa pesquisa. O primeiro é a eficiente comunicação entre as cidades do Baixo São Francisco e mais além. A carta, logo que escrita, chegou rapidamente em Santana do Ipanema. Lida na casa de um José Ferreira, Maria da Gaga foi reconhecida e contatada, tendo partido imediatamente para Anadia e logo depois para Penedo, conseguindo evitar o embarque de José.

Outro dado que chama a atenção é a irredutibilidade de José manter-se afirmando sua condição de livre. Ele tinha 12 anos quando foi sequestrado, mas não se deixou submeter a uma identidade que lhe foi imposta pelo comércio ilegal de pessoas livres. Permaneceu dizendo se chamar José e manteve a memória sobre sua mãe e seu local de nascimento. Comer a refeição pascoal parece ser mais um ato simbólico que faminto. Escravos que nasceram escravos também podiam praticar tal ação, mas a insubordinação de José com toda a probabilidade estava ligada à insistência em afirmar sua condição de livre, ou seja, a uma certa noção de que ele tinha direitos que estavam sendo-lhe negados.

O ato final desses breves eventos na vida de José é o que mais interessa nesse momento. Diante da ameaça interna – o escravo insubmisso – e/ou externa – a ação de manutenção de liberdade proposta pela mãe do cativo – o senhor mandou-o para Penedo para ser vendido na Bahia. Oito anos antes da Lei Euzébio de Queiróz, Penedo já era um porto de referência do comércio de interprovincial de escravos. E como Maria perdeu a ação de manutenção de liberdade, é bem possível que aquele Felipe que um dia foi José tivesse efetivamente se tornado mais um escravo exportado pelo porto São Franciscano.<sup>340</sup>

Ao longo dos anos 1840, o movimento do comércio de escravos em Penedo também era animado por eventuais desembarques ilegais na região. De um deles, foi legado um registro interessante. Em 25 de outubro de 1850 um grande desembarque de africanos teria ocorrido na Pituba, mesmo lugar em que um ano depois o *Sylphide* desembarcou. Segundo o delegado do Penedo, uma terça ou quarta parte dos africanos escravizados foram conduzidos para o Brejo Grande, no termo do Penedo e dali atravessado o rio para a Cotinguiba, em Sergipe. Ocorreu que os africanos começaram a morrer de varíola e, não havendo outra opção, 19 deles - já bastante doentes - teriam sido remetidos para Penedo para serem tratados. Ocultados em um sítio nos arrabaldes da cidade aos cuidados de um português chamado

---

<sup>340</sup> Segundo a sentença, não houve provas que confirmassem que o escravo Felipe era efetivamente José, filho de Maria.

Manoel Alves dos Santos, parte dos africanos teria falecido e uns três ou cinco recolhidos a cadeia em depósito. A se depreender do ofício enviado pelo Delegado do Penedo, o esquema de contrabando tinha importantes colaboradores ali.<sup>341</sup> O envio dos africanos deveu-se a existência da Santa Casa na cidade, àquela altura a única de toda a província. A pretensão de tratar africanos recém desembarcados na principal instituição de saúde de Alagoas demonstra que as autoridades continuavam coniventes com o crime dois meses depois da promulgação da Lei Euzébio de Queiróz. A remessa de vários cativos para Sergipe indica a colaboração entre proprietários das duas províncias na distribuição dos africanos ilegais, que tinham entre outros destinos as terras pertencentes ao recém agraciado com o título de Barão de Cotinguiba, Bento de Mello Pereira.

As informações sobre o desembarque na Pituba em 1850 apenas foram possíveis pelo infortúnio da varíola. O relato do delegado não faz qualquer menção ao comércio de escravos, mas não é de se duvidar que muitos dos africanos ilegalmente desembarcados no sul da província tivessem como destino a cidade do Penedo para dali serem vendidos para outras províncias. No raiar da década de 1850, Penedo já era uma cidade exportadora de cativos. A análise de duas fontes que abrangem o movimento nos portos do Penedo e do Rio de Janeiro em meados de 1852 demonstra a vitalidade deste comércio. No Livro de Entradas de Escravos no Porto do Rio de Janeiro, Herbert Klein identificou apenas 34 escravos que teriam chegado ao rio desde Maceió, mas nas tabelas de Klein, Penedo não figurou como origem de escravos.<sup>342</sup> No entanto, ao analisar a fonte, percebemos que existe o registro de, ao menos, 31 escravos embarcados em Penedo e desembarcados no Rio de Janeiro. A lacuna no artigo de Klein é explicada, acredito, pelo fato de que o escrivão responsável por anotar os dados indicou que Penedo era um porto de Pernambuco, o que provavelmente fê-lo constar entre os portos pernambucanos na contagem de Klein. Aliás, mais de 20 anos depois, outro escrivão, desta vez em Juiz de Fora, Minas Gerais, cometeu erro semelhante e classificou Penedo como cidade da Bahia em um registro de compra e venda.<sup>343</sup> Esse dado não é irrelevante, a dificuldade de se identificar a qual província pertencia aquele porto estaria relacionada justamente ao fato de que Penedo era um entreposto por onde passavam pessoas e mercadorias de várias províncias.

---

<sup>341</sup> APA. Caixa 1099: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos dos delegados de polícia, 1849-1855, ofício de 05.11.1850 do Delegado do Penedo, Manoel Barros Ribeiro Junior, ao Chefe de Polícia da Província.

<sup>342</sup> KLEIN, *op. cit.*, 1971, Tabela 9.

<sup>343</sup> ANDRADE, *op. cit.*, 1991.

O Livro de Entradas de 1852 identifica escravos provenientes do Penedo em pelo menos quatro embarcações que chegaram à Corte naquele período.<sup>344</sup> A principal delas, o Patacho *Minerva*, chegou de Salvador ao Rio de Janeiro com 58 escravos a bordo, sendo que 27 deles tinham sido originalmente embarcados em Penedo. Segundo os dados registrados pela Secretaria de Polícia da Corte, estes 27 escravos eram pertencentes a senhores que residiam em quatro províncias, conforme quadro abaixo:

**Quadro 15 - Escravos a bordo do Patacho *Minerva* embarcados em Penedo, 1852.**

| Residência do senhor                 | Quantidade de escravos |
|--------------------------------------|------------------------|
| <b>Alagoas – Penedo</b>              | (8)                    |
| <b>Outras localidades</b>            | (2)                    |
| <b>Pernambuco</b>                    | 9                      |
| <b>Sergipe</b>                       | 3                      |
| <b>Bahia</b>                         | 2                      |
| <b>Localidades não identificadas</b> | 3                      |
| <b>Total</b>                         | <b>27</b>              |

Fonte: Arquivo Nacional. Fundo Polícia, Códice 397. Entrada de escravos no Porto do Rio de Janeiro, jun-set. 1851, p. 37v-39.

Os dados do quadro demonstram como o Porto do Penedo era um entreposto do comércio de escravos que extrapolava os limites da província de Alagoas. Avançado em relação à análise dessa fonte, é possível cruzá-la com o único exemplar do Livro de Registro de Passaporte do Penedo que pude encontrar. Este abrange o período entre abril de 1852 e setembro de 1853. Infelizmente o livro do Penedo - ao contrário daquele de Maceió - não possui mais dados que o nome do escravo, o destino e o senhor, além de estar muito deteriorado, com letras já apagadas. Deste modo, é possível encontrar um escravo com o nome de Pedro tendo o passaporte emitido em Penedo e um mesmo Pedro chegando naqueles meses no Rio de Janeiro, mas ambos têm anotados senhores diferentes e como não há o

<sup>344</sup> Algumas embarcações vindas da Bahia, onde faziam transbordo cativos do Penedo, não trazem detalhes sobre a origem dos escravos desembarcados. Assim, é possível que outros escravos embarcados no São Francisco estivessem entre aqueles registrados nos livros do Rio de Janeiro.

registro da idade é difícil ter certeza sobre tratar-se do mesmo cativo.<sup>345</sup> Ainda assim, é possível rastrear alguns destes escravos, como por exemplo:<sup>346</sup>

- João, brasileiro, escravo de José Gonçalves do Passo. Teve passaporte emitido em Penedo em 25 de junho de 1852 com destino à Bahia para ser entregue ao senhor. Entrou no Rio de Janeiro em 13 de outubro de 1852 a bordo do Patacho *Flor da Bahia*, tendo sido registrado: “crioulo do Penedo, escravo que foi de José Gonçalves do Paço”, com 19 anos.

- Vicente e Maria, brasileiros, escravos do Dr. Galdino Augusto da Natividade Silva. Tiveram passaportes emitidos em Penedo em 26 de junho de 1852 com destino ao Rio de Janeiro. Ali chegaram em 23 de julho do mesmo ano a bordo do Patacho *Minerva*, eram casados e possuíam 35 e 22 anos. Provavelmente viajavam acompanhados do senhor a seu serviço.

- Catarina, africana, escrava de Manoel Alves de Souza. O passaporte foi emitido em Penedo em oito de julho de 1852 para o Rio de Janeiro pela Bahia. Chegou ao destino em 24 de agosto daquele ano a bordo do Brigue *Sérgio* junto a mais de três dezenas de escravos. No registro da Secretaria de Polícia da Corte consta ser angola, lavadeira e possuir 30 anos.

- Cipriana, brasileira, escrava da firma Bastos & Teixeira. Teve passaporte emitido em Penedo em 28 de junho de 1852, com destino a Bahia. Chegou ao Rio de Janeiro a bordo do Patacho *Minerva* 25 dias depois. Tinha dez anos.

Exceto o casal Vicente e Maria, que, ao que tudo indica, estavam viajando a serviço do senhor, os outros três cativos viajavam por força do comércio. O caso mais significativo é o de Cipriana. A cativa, pertencente à Bastos & Teixeira, chegava à Corte junto aos senhores, o que é confirmado no registro do passaporte expedido em Penedo, no qual constava que ela viajava em companhia do senhor. Entre os dias nove de junho e seis de julho daquele ano, a Bastos & Teixeira registrou o passaporte de outros 16 escravos na Delegacia do Penedo, todos para o Rio de Janeiro. Dez deles coincidem com os nomes daqueles escravos desembarcados no Patacho *Minerva* junto à Cipriana. São cativos como Vicente, cujo senhor residia em Santa Maria, Antônio, senhor de Pão de Açúcar, José de Guípe (Buíque), Paulo de Águas Belas, Francisco do Gariry e Ana de Propriá. No registro do Rio de Janeiro eles não constam como

---

<sup>345</sup> As duas fontes utilizaram referenciais diferentes para identificar o senhor. Assim como em Maceió, nos passaportes ficou registrado o nome do comerciante que embarcou o escravo e no Rio, o do senhor que o vendeu para o comércio. Apesar da dificuldade, creio que 90% dos nomes dos escravos do Penedo que se repetem na fonte do Rio de Janeiro tratem-se de fato de indivíduo idênticos.

<sup>346</sup> Estes cinco casos são os únicos em que as fontes coincidem na nomeação dos senhores. ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Delegacia do Penedo, Livro de passaportes, 1852-1853. ARQUIVO NACIONAL. Fundo Polícia, Códice 397. Entrada de escravos no porto do Rio de Janeiro, jun./set. 1851, p. 37v-39.

escravos da Bastos & Teixeira, no entanto, entre os 27 escravos chegados do Penedo no *Minerva*, 19 tem anotados antes do nome do senhor a expressão “escravo que foi de” Fulano de Tal.

**Ilustração 4 - Origem de escravos embarcados em Penedo e que chegaram ao Rio de Janeiro a bordo do Patacho *Minerva***



Não há dúvidas de que um sócio da Bastos & Teixeira esteve no Baixo São Francisco, onde agenciou a compra de vários cativos de muitas localidades e levou-os para o Rio de Janeiro, passando pela Bahia. Provavelmente, tratava-se de Torquato Leite Teixeira, gerente da firma sediada na cidade de Salvador e muito atuante no comércio de cabotagem do circuito Penedo - Cidade da Bahia, ao menos até 1855. Após adquirir cativos pelos interiores de Alagoas e Pernambuco, agregando pessoas de localidades tão diversas, algumas - como Santa Maria da Boa Vista - distantes cerca de 500 quilômetros do Penedo rio adentro, Torquato embarcou-os para a Bahia, onde talvez algumas tenham sido negociadas. As aquisições teriam sido feitas a maior parte por carta de ordem, formalidade à qual o delegado do Penedo não deu muita atenção, registrando como senhor aquele que foi à repartição expedir o passaporte dos escravos. Já na chegada ao Rio de Janeiro, a inspeção dos documentos seguia outro protocolo. Klein informa que os cativos chegavam a serem ouvidos e provavelmente as cartas de ordem vistoriadas.<sup>347</sup> Daí a identificação do senhor originário do cativo. Por outro lado, a situação de ser um escravo do comércio é evidenciada pela expressão “que foi”. Eram cativos

<sup>347</sup> KLEIN, *op. cit.*, 1971, p. 570.

em trânsito, apreensivos por um destino que ainda não estava traçado e sobre o qual eles muito pouco poderiam influenciar.

Outro fato que chama a atenção é o lapso de tempo entre o embarque em Penedo e o desembarque na Corte. Cipriana levou 25 dias em trânsito, Catarina, 47 dias, e João, que foi recebido pelo próprio senhor em Salvador antes de ser remetido para ser vendido na Corte, 110. A escala em Salvador foi uma característica do comércio interprovincial desde Penedo, visto que mesmo depois de implementada a navegação regular a vapor, não havia linhas que levassem do São Francisco direto para o Rio de Janeiro. Houve ocasiões, como disse logo acima, que escravos eram remetidos para Maceió, mas ao que tudo indica, a regra geral era fazer o transbordo na Bahia, especialmente na década de 1850. A forte ligação comercial entre Penedo e Salvador também se expressou no comércio interprovincial de escravos, principalmente porque foram firmas da Bahia que impulsionaram os negócios no Baixo e Submédio São Francisco.

Atuações como a de Torquato Leite Teixeira na região em meados de 1852 pareciam ser comuns no contexto do comércio interprovincial naqueles anos. João Maurício Wanderley, que, como foi dito, estava muito preocupado com os efeitos do comércio interprovincial para a economia da sua Bahia, explicou: “os agentes das Companhias compradoras de escravos percorrem o interior oferecendo altos preços, exercendo uma verdadeira sedução sobre o ânimo dos possuidores”.<sup>348</sup> O protagonismo dos comerciantes é evidente tanto na apreciação do deputado como nos dados sobre os escravos do Penedo desembarcados no Rio de Janeiro. Como entender que cativos de Garanhuns e Santa Maria estivessem sendo levados para o porto fluvial senão através de uma logística propiciada por homens conhecedores das potencialidades e singularidades da região? O fato de que nos anos 1850, Pernambuco comprava quase tantos escravos quanto vendia reforça a centralidade da organização desses exportadores de escravos.<sup>349</sup> Afinal, porque escravos de Floresta, Tacaratu e Santa Maria estavam sendo vendidos na Corte e não na Zona da Mata Pernambucana? Em 1852, sequer havia uma diferença gritante entre os preços de cativos nos dois destinos. Nesse caso, é a área de atuação de cada comerciante exportador de escravos que determinava os circuitos do comércio. A Bastos & Teixeira estava envolvida no circuito do Penedo para a Bahia e dali para a Corte, não para Recife. Os escravos comprados Sertão e Agreste adentro seguiam os mesmos rumos dos outros produtos que a firma negociava na região, ou seja, seriam vendidos em Salvador e no Rio de Janeiro. Assim como em Maceió, a presença de comerciantes de fora

---

<sup>348</sup> A citação está em: SILVA, *op. cit.*, 2007.

<sup>349</sup> BARBOSA, *op. cit.*, 1995.

no início dos anos 1850 impulsionando a exportação de cativos foi fundamental para a rápida elevação do volume desse negócio logo após a Lei Euzébio de Queiroz.

## 6.2. Comerciantes de escravos no Penedo

O movimento intenso do comércio de exportação de cativos persistiu ao longo dos anos 1850. A partir da metade da década, comerciantes do Penedo aumentaram sua participação na exportação para a Bahia e para a Corte. Foi o caso de Manoel Veridiano Pinho, do português José Joaquim Rodrigues Guimarães e de Joaquim José dos Santos Patury Junior. Os três foram longevos nos negócios, há notícias deles comprando, vendendo e exportando cativos ao longo das duas décadas seguintes. O que se destaca é a penetração desses comerciantes na cena política penedense. Ao contrário de Maceió, em Penedo os comerciantes estavam mais próximos ao poder. As características da cidade e o afastamento da elite sucro-canavieira tradicional provavelmente contribuíram para que na cidade ribeirinha os grandes comerciantes se dissolvessem de forma muito mais permeável aos poderes locais.

Manoel Veridiano Pinho foi Delegado do Penedo nos anos 1850. Em 1852 é possível identificá-lo exportando o escravo Pedro no Livro de Passaportes da cidade.<sup>350</sup> Em 1855 foi o principal responsável pelo combate à epidemia de cólera, sendo diretamente afetado, pois nela faleceram sua esposa, uma filha e alguns escravos.<sup>351</sup> Em 1857, foi consignatário na exportação da menor Maria para a Corte.<sup>352</sup> Em 1859 formou a comitiva de recepção ao Imperador. Em 1868, retirou-se para a Bahia a cuidar de sua saúde e nos anos 1870 mudou-se para o Rio de Janeiro, falecendo em 1879.<sup>353</sup> As mudanças para a Bahia e depois para o Rio de Janeiro, no entanto, não o afastaram dos negócios de exportação de escravos; quem sabe ele não as tenha mesmo influenciado? Em 1873, ele aparece embarcando escravos no Porto de Salvador.<sup>354</sup> Embora não tenha informações, é plausível que se tratassem de cativos provenientes do Penedo. Pinho falece no Cantagalo, Rio de Janeiro, justamente a região mais

---

<sup>350</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Delegacia do Penedo, Livro de passaportes, 1852-1853.

<sup>351</sup> APA. Caixa 1778: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1855, ofício do delegado de Polícia de Penedo para a Secretaria de Polícia, 13.12.1855.

<sup>352</sup> APA. Caixa 1587: Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857, ofício n. 2227 da Secretaria de Polícia da Corte para a de Alagoas, 01.08.57.

<sup>353</sup> APA. Caixa 745: Presidência da Província, ofícios recebidos dos delegados de polícia, 1868-1872, ofício do Delegado de Penedo a Secretaria de Polícia de Maceió, 18.11.1868. A notícia do falecimento foi publicada em: *Jornal do Penedo*, Penedo, anno IX, n. 42, 24.10.1879.

<sup>354</sup> BUTLER. Kim. Slavery in the age of emancipation: victims and rebels in Brazil's late 19th-Century domestic slave trade. *Journal of black studies*, v. 42, 2011.

famosa do comércio interprovincial de escravos ao longo do Segundo Reinado (ver seção 7.3). Apesar de não ter conseguido coligar mais informações sobre Manoel Veridiano Pinho, ele foi um exportador de escravos ativo, e ao que tudo indica um dos primeiros moradores do Penedo a se envolver diretamente no negócio de escravos.

Informações mais detalhadas foram possíveis coligar sobre o Tenente-Coronel Joaquim José dos Santos Patury Junior. Nascido em Penedo por volta de 1833, mantinha relações familiares com o negociante baiano Messias Patury, um dos principais a investir no Baixo São Francisco. Quando da epidemia de cólera em 1856, esteve a frente da comissão de socorros públicos e na visita do Imperador em 1859 abriu a subscrição do comércio para a construção do novo cais. Em 1865, tinha duas grandes casas comerciais instaladas na Rua da Praia, um armazém de secos e molhados e uma loja de fazendas.<sup>355</sup> Àquela altura, o comércio de escravos já fazia parte de sua pauta de produtos. Em relatos contidos em um processo-crime de 1865, testemunhas informaram que tendo o Patury ido comprar chapéus para dois escravos, o chapeleiro lhe ofereceu uma menina para vender. Patury, no que pareceu ser um procedimento de praxe, teria apalpado seus seios enquanto fazia indagações ao vendedor.<sup>356</sup> O negócio não foi adiante, mas a breve descrição traz um valioso indício da forma como os corpos estavam vulneráveis quando um escravo estava à venda.

São inúmeras anotações de compra e venda, procurações e outras transações envolvendo cativos nas quais é possível constatar a participação de Patury Junior. Em 1855, para liquidar uma hipoteca de escravos, adquiriu Amaro de Joaquim de Barros Pimentel.<sup>357</sup> Em 1867, Patury comprou a escrava Adriana de Jacinto Vergueira Costa, para logo a seguir vendê-la a João Batista Ramos.<sup>358</sup> Em 1869 exportou o escravo Pedro para o Rio de Janeiro.<sup>359</sup> Em 1875, foi procurador para venda das escravas Thereza e Benedicta, de Gabriel Araújo de Sant'Anna, morador de Anadia.<sup>360</sup> Esses são apenas alguns dos documentos nos quais consta o envolvimento de Patury Junior no negócio de escravos.

---

<sup>355</sup> APA. Caixa 4869. Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1862-1866 e outros, cópia do lançamento do imposto sobre lojas e mais classes para o Exercício de 1865 á 1866.

<sup>356</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Processo-crime, Juízo de Direito da Cidade do Penedo, 1864. Réu: Francisco Gonçalves Torres, p. 32.

<sup>357</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Livro de registros de escrituras e notas, 1855-1859. Cartório do 1º Tabelião do Penedo [provável], p. 1.

<sup>358</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Fragmento de livro de compra e venda de escravos, Cartório do 1º Tabelião de Penedo, 1867, p. 2

<sup>359</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Fragmento de livro de passaporte, aberto em 24.07.69. Delegacia Polícia de Penedo, 3 pgs.

<sup>360</sup> CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE PENEDO. Livro de notas número 24, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. 1875-1879, p. 19.

A partir de meados dos anos 1860, no entanto, Patury começou a se envolver mais de perto na política local. Foi presidente da Câmara Municipal, delegado e juiz municipal. Tornou-se uma das principais lideranças conservadoras do Baixo São Francisco. Em fins de 1876, o Consulado Provincial foi extinto e a cidade voltou a ter Mesas de Rendas Internas e Externas.<sup>361</sup> Patury Junior assumiu a administração da Mesa de Rendas Externas. A repartição era responsável pela arrecadação dos direitos provinciais relativos ao comércio de cabotagem e internacional. Pela legislação o administrador ficava impedido de exercer atividades comerciais.<sup>362</sup> No entanto, nas páginas do Conservador Penedense de 11 de novembro daquele ano, pouco depois de Patury Junior ter entrado no exercício do cargo, publicou-se o anúncio: “Joaquim José dos Santos Patury Junior compra escravos de todas as qualidades, preferindo os de 14 a 20 anos, e dá bom preço”.<sup>363</sup> Não demorou a que O Liberal, de Maceió, publicasse uma denúncia contra o tenente-coronel conservador do Penedo. Em correspondência reservada, o Inspetor do Tesouro Provincial pediu explicações ao Patury.

Por ofício, Patury Junior respondeu que quando entrou no exercício do cargo “foi a minha casa comercial transferida para o domínio de meu filho Francisco Villas Boas Patury.” Que advertira aos tipógrafos do Conservador Penedense para trocarem o nome do anunciador, o que não foi feito. Nesse caso, argumentava o tenente coronel, a falta não era sua, “é um censura injusta por que não poderão provar que tenha eu exercido profissão que me inabilite ao exercício de minhas atribuições”. E continua: “além disso, procedendo-se a uma análise em dito anúncio vê-se ou conhece-se a improcedência da censura”.<sup>364</sup> Segundo Patury, o fato dele anunciar que comprava escravos não caracterizaria atividades comerciais:

Se o anúncio dissesse compra e vende escravos até poderia ter sido bem aplicada a censura. Entretanto, sem matéria para acusação, entenderam meus adversários políticos que podiam censurar-me por um anúncio do qual não se pode depreender que eu usasse ou uso da *profissão de comerciante de escravos*.<sup>365</sup>

O quiprocó teve publicidade, pois algumas semanas depois o próprio Conservador Penedense veio a público esclarecer os fatos. Segundo o jornal:

---

<sup>361</sup> A criação do Consulado Provincial ocorreu em 1871 com a Resolução 604, de 28 de junho, atendendo a necessidade de reorganização da cobrança dos impostos em face da abertura do São Francisco ao comércio internacional.

<sup>362</sup> Mesmo impedimento do artigo 148 do Código Criminal que recaiu sobre o Juiz de Direito de Maceió.

<sup>363</sup> APA. Caixa 939: Presidência da Província, de Alagoas, ofício recebidos da Thesouraria Provincial, 1876, ofício do Tesouro Provincial para a Presidência da Província de Alagoas, n. 556, 16.12.1876.

<sup>364</sup> Idem.

<sup>365</sup> Idem. Grifos meus.

MOFINA: É miséria miserável ninguém ignora, que Sr. Ten. Coronel Patury antes de ser administrador da mesa de rendas externas desta cidade *era negociante e comprava escravos*.

Deu-se a circunstância de sair o anúncio de que fala o "Liberal" de 21 do andante mês [sic] por engano dos tipógrafos a quem já se havia feito a advertência por ordem do Sr. Tenente Coronel Patury.

Onde está o privilegio criado pelos corruptores da situação em favor dos corrompidos? É miséria miserável.

Corrompido sois vós varicuses da imprensa.

ATENÇÃO

Francisco Villas Boas Patury compra escravos de todos os sexos.<sup>366</sup>

Esse episódio é emblemático porque é um dos raros momentos nas fontes que se expõe a “profissão de comerciante de escravos”. Ao longo de todo o período trabalhado observei uma postura de ressalva em se adjetivar os sujeitos como comerciantes de escravos. No contexto da administração pública “exportadores de escravos” foi o termo mais corrente. A defesa de Patury, no entanto, explicita um entedimento muito mais próximo do uso cotidiano, o de “comerciante de escravos”. Indica, por outro lado, o quanto esse qualificativo não era aprazível. Como publicou o Conservador Penedense, ninguém ignorava que Patury fosse negociante “e” comprava escravos, mas o próprio Patury, ao trazer a tona o epíteto de comerciante de escravos alega que não seria nem nunca foi um deles. Mesmo diante do notório exercício da profissão, note-se que havia uma desqualificação da mesma. Ainda que grandes figuras da elite política e econômica do Penedo fossem comerciantes de escravos, parece não ter existido algo próximo a uma identidade de comerciante de escravos. O que se explicaria pelo caráter pejorativo que a profissão adquiriu nas últimas décadas da escravidão, por um lado, e por não haver uma especialização nesse ramo de negócio, por outro. Aqueles envolvidos com o comércio e exportação de escravos, de fato, exerciam muitas outras atividades, desde uma pauta extensa de produtos do comércio até atividades ligadas a outros setores produtivos. Em um contexto de elevação das vozes de oposição a escravidão, não havia vantagem em dizer-se comerciante de escravos e tanto mais fácil era negá-lo frente ao fato de que a diversificação dos negócios era a regra geral entre esses negociantes.

Veja-se, por exemplo, o caso de José Joaquim Rodrigues Guimarães. Português, nascido por volta de 1831, nos anos 1850 ele já estava em Penedo trabalhando no comércio.<sup>367</sup> No livro de Passaportes do Penedo de 1852-1853 é possível encontrá-lo na atividade de exportação de escravos, tendo enviado Lucas e Silvestre para serem vendidos no Rio de Janeiro. Em 1855, era procurador da Bastos & Teixeira em Penedo, com quem deve ter feito

<sup>366</sup> FUNDAJ. O Conservador Penedense, Penedo, anno 2, n. 3, domingo, 28.01.1877. Grifos meus.

<sup>367</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Justificação civil entre partes, Juízo Municipal da Cidade do Penedo, justificante: José Luis de Souza Guerra, 1862.

parceria na promoção da exportação de escravos do Baixo São Francisco.<sup>368</sup> Em 1859, apoiado por Patury & Irmãos, de Patury Junior, e outros comerciantes da cidade entrou com um protesto contra o Administrador da Mesa de Rendas do Penedo por questões relacionadas à exportação de algodão.<sup>369</sup> No início dos anos 1860 esteve a frente da tentativa de criar uma Caixa Econômica na Cidade do Penedo e possuía duas lojas de fazendas ali.<sup>370</sup> A partir de fins dos anos 1860, encontro seu nome citado em mais de uma centena de procurações para venda de escravos de toda a região do Baixo e Submédio São Francisco. José Joaquim foi um dos comerciantes mais ativos da cidade do Penedo até sua morte em 1890. Vendia fazendas e algodão, comprava bens de consumo de outras províncias para revender, viabilizava crédito para outros comerciantes e cidadãos comuns, era credor de penhores e hipotecas, negociava imóveis e exportava escravos. Foram homens como José Joaquim que impulsionaram o desenvolvimento comercial do Penedo ao longo do Segundo Reinado. Foram também estes homens que alavancaram as exportações de escravos desde o Baixo São Francisco.

Além desses negociantes, muitos outros envolveram-se temporariamente no negócio de escravos, especialmente nos anos 1870. Os anúncios de jornal são as fontes mais evidentes de como o “produto” escravo foi inserido em circuitos comerciais dinâmicos e diversos. Um exemplo é o anúncio do Bazar Pendense de Barreiros & Freire, publicado em 14 de novembro de 1879. Segundo informava, o sócio Sizino Barreiros recém havia retornado de “uma viagem de exploração” ao Rio de Janeiro e São Paulo e de lá trazia diversos produtos minuciosamente descritos, entre eles: fazendas, chapéus, miudezas e objetos de armarinho, instrumentos musicais, caixas de música, drogas preparadas francesas e americanas, homeopatia, máquinas de costura, relógios americanos, papel de parede, quadros e espelhos, joias, objetos de escritório, ferragens, louças e vidros, gaz globo, cera em velas, molhados, farinha do reino, caçados, cimento portland... Era a Revolução Industrial chegando às margens do São Francisco! Terminado o arrolamento de seu extenso rol de produtos a venda, continuavam os anunciantes:

---

<sup>368</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Fragmento de autos relativos a dívidas, partes: Teixeira & Bastos, 1855.

<sup>369</sup> Segundo Rodrigues Guimarães o valor da arroba de algodão em Penedo era de 6.400 réis, mas o imposto de 6% sobre cada arroba exportada estava sendo cobrado sobre oito mil réis, valor praticado na praça de Maceió. APA. Caixa 2278: Documentos da Mesa de Rendas de Penedo, 1890 e Tesouraria da Fazenda em Maceió, 1850, ofício de José Joaquim Rodrigues Guimarães ao administrador das rendas provinciais, setembro de 1859.

<sup>370</sup> Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. João Marcelino de Souza Gonzaga, 1863, p. 11.

GÊNEROS DE EXPORTAÇÃO - compramos couro, algodão, sola, legumes e pagamos sempre por bons preços. ESCRAVOS – de ambos os sexos, sendo peças de 1ª ordem, pagamos muito bem por termos encomenda para São Paulo.<sup>371</sup>

Sizino Barreiros da Cunha era professor de piano e um grande musicista, mas também era comerciante e esteve envolvido com o o negócio de escravos até mesmo depois que cessaram as exportações.<sup>372</sup> Em 1877 ele comprava escravos no Penedo sob encomenda do comerciante baiano Antônio Ernesto de Mello Cabral e também em associação com José Maria Gonçalves Pereira.<sup>373</sup> Não é de se espantar que quando ele investiu com o cunhado no Bazar Penedense, escravos para exportação entraram em sua pauta de negócios. Na década de 1870 parecia não existir atividade comercial em Penedo que não envolvesse a exportação de cativos. Um anúncio de 1878 exemplifica-o bem:

Manoel Rolemberg Martins Soares COMPRA ESCRAVOS de ambos os sexos; paga bom preço.  
Vende por preços razoáveis barricas de farinhas de trigo muito novas de Trieste e americanas, tendo em depósito grande quantidade.  
Vende também tubos homeopáticos do Dr. Mesquita a 500 réis.  
A RUA 7 DE SETEMBRO N. 15<sup>374</sup>

A banalidade com que se anunciava comprar escravos é o que surpreende destes anúncios. A penetração dos negócios de escravos no cotidiano da vida da cidade do Penedo foi uma constante ao longo do Segundo Reinado. Ainda mais que Maceió, Penedo respirava comércio e o comércio envolvia escravos. As fontes não permitem um olhar mais aproximado às dinâmicas dos negócios nos anos 1850 e 1860. No entanto, quando o comércio retoma o fôlego nos anos 1870, é notável que praticamente todos os grandes comerciantes instalados na praça do Penedo entraram no negócio de escravos. Ao que tudo indica, em grande medida, eram eles os responsáveis pela organização e pelos capitais, sempre em parceria ou sociedade com firmas baianas ou da Corte. Dentre eles, um, sem dúvidas, destacou-se, tratou-se de José Maria Gonçalves Pereira, “o maior e mais empreendedor comerciante que já teve o baixo São Francisco”.<sup>375</sup>

<sup>371</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno IX, n. 45, 14.11.1879.

<sup>372</sup> Francisco Sales cita anúncios de compra e venda de escravos feitos por Sizino Barreiros em 1887, demonstrando que mesmo com o fim auge do comércio interprovincial, ele manteve atuando nos negócios. SALES, Francisco Alberto. *Arruando pelo forte*: roteiro sentimental da cidade do Penedo. Penedo: Casa do Penedo, 2003, p. 140.

<sup>373</sup> MÉRO, Ernani. *Arruar pelo tempo*. Maceió: Casa do Penedo, 1993, p. 22.

<sup>374</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno VIII, n. 31, sexta-feira, 16.08.1878, p. 4.

<sup>375</sup> Discurso proferido em homenagem por um ano da morte do negociante. IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno X, n. 45, 24.12.1880, p. 1.

### 6.3. “A alma do comércio do Baixo São Francisco”

Nascido em Portugal em cerca de 1834, José Maria Gonçalves Pereira teria inicialmente ido viver em Recife. Na década de 1860, transferiu sua residência para Propriá e depois, para Penedo. O primeiro registro que encontrei de suas atividades no Baixo São Francisco data de 1868, quando a fábrica de pilar arroz que havia montado em Propriá incendiou, causando uma grande tragédia, com mortes e perda de vários imóveis.<sup>376</sup> Um ano depois, ele estava exportando cativos da região por Penedo, tendo ali registrado o passaporte de quatro, como, por exemplo, Ignácia, de Traipu.<sup>377</sup> Apesar dos infortuitos de sua trajetória, em pouco mais de 10 anos, José Maria tornou-se o maior negociante da região. Quando faleceu, em 1879, abatido por uma doença inominada, o Jornal do Penedo publicou um número especial em sua memória, onde constava :

A morte, cruel morte, ceifou na tarde de 21 do corrente a preciosa existência do distinto e abastado negociante desta cidade, o sr. José Maria Gonçalves Pereira, nosso caro e extremoso amigo. José Maria Gonçalves, tendo adquirido pelo trabalho ativo e inteligente, uma fortuna considerável, de que fazia proveitoso uso, *era a alma do Comércio do Baixo São Francisco*. Do de Piranhas foi ele o principal criador; ao da cidade de Propriá deu a precisa vida, e o d'esta *deve-lhe esse vigoroso movimento e elevadas proporções, em que atualmente gira*. Por sua inexecedível probidade conquistou um crédito ilimitado – tanto no País como no estrangeiro, e anos houveram em que suas transações subiram à colossal soma de 3 e 4 mil contos de réis, valor assaz acrescido para as nossas nascentes e ainda acanhadas circunstâncias. Empreendedor sem igual, foi pela iniciativa de seu gênio industrial que se montaram máquinas a vapor para o descaroçamento do algodão em quase todos os centros populosos d'uma e outra margem do Baixo Rio. Foi ele quem, depois da tentativa malograda d'outrem, restabeleceu a navegação e comércio diretos entre esta cidade e algumas praças da Europa, e *o primeiro que os ensaiou e fez progredir entre esta cidade e a do Rio de Janeiro*; tendo também ultimamente contratado com o Governo a continuação da navegação a vapor entre este porto e o de Piranhas. Além d'isto, [instalou] um maquinismo a vapor para o fabrico do açúcar nas proximidades d'esta cidade, e dentro dela, um outro para a extração de óleos e mais dous para o pilamento de arroz, bem como uma sofrível fundição e a já adiantada construção do Matadouro Público-Municipal são eloquentes documentos que, atestando de modo categórico sua grande atividade e inaudito amor ao trabalho, o constituem um benemérito d'este Município e levarão seu nome imorredouro à veneração dos posteriores.<sup>378</sup>

O texto é longo, mas poupará alongar-me em detalhes sobre a versatilidade dos negócios de José Maria. Ele conseguiu, de fato, unir uma gama ampla de atividades industriais ao comércio de importação e exportação - com o exterior e com outras províncias. Como citou o Jornal do Penedo, José Maria estabeleceu sólidos laços comerciais no Rio de

<sup>376</sup> HEROTECA DIGITAL. Jornal do Recife, Recife, ano X, n. 84, segunda-feira, 10.02.1868.

<sup>377</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Petição de passaporte para a escrava Ignácia de José Maria Gonçalves Pereira, 1869.

<sup>378</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno IX, número extraordinário, 26.12.1879. Grifos meus.

Janeiro, exportando para lá todos os principais produtos do Baixo São Francisco, notadamente algodão, couros e escravos. É de se estranhar que, apesar da inegável importância que o negociante adquiriu no desenvolvimento econômico da região, a previsão de perpetuação do prestígio do português não se confirmou. Na exígua produção sobre Penedo no século XIX não encontrei referência alguma ao negociante.<sup>379</sup> Ele não consta em nenhuma lista de pendenses ilustres. O ostracismo foi tanto que nem sequer uma ruazinha do Penedo recebeu seu nome. Esse fato é tanto mais surpreendente, visto que no século XIX suas propriedades foram referenciais espaciais na cidade até depois de sua morte, como indicado na documentação: “na ponte de José Maria Gonçalves Pereira” ou “imediações da fábrica do Sr. José Maria”.<sup>380</sup>

É verdade que negociantes alheios aos circuitos do açúcar não costumam figurar nas páginas dedicadas a história de Alagoas.<sup>381</sup> Joaquim da Cunha Meirelles, por exemplo. Mas a passagem de José Maria por Penedo foi muito mais expressiva que a de Meirelles em Maceió. Apesar de ser um elogio fúnebre, o *Jornal do Penedo* não exagerava. Encontrei documentação que atesta o vigor da atuação comercial e industrial de José Maria em todo o Baixo São Francisco. José Maria também esteve fortemente envolvido com atividades financeiras, emprestando em moeda e em produtos, por letra, hipoteca e penhor em toda a região, extrapolando inclusive os limites do Baixo São Francisco. Em 1872, por exemplo, ele entra com uma ação de execução contra um negociante de Cabrobró, em Pernambuco.<sup>382</sup> A lisura com que operava seus negócios foi fortemente contestada em 1875 logo após a morte de um de seus credores em Piranhas. O processo que ficou conhecido na época como a “fraude do São Francisco” é hoje um documento formidável sobre direito comercial, mas também demonstra a amplitude dos negócios de José Maria ao longo do Baixo São Francisco.<sup>383</sup> Os temores expressos por seus coevos quanto ao futuro da economia na região após sua morte não eram infundados. Quiçá o envolvimento com o comércio de escravos, do qual José Maria foi o grande promotor na região na década de 1870, não tenha contribuído para que a memória de seus feitos fosse aos poucos se silenciando?

---

<sup>379</sup> Apenas citações em fontes transcritas, como em: MÉRO, *op. cit.*, 1993.

<sup>380</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Sumário de culpa, Juízo Municipal do Penedo, 1876. Ré: Maria Delfina do Rosário, p. 16; Sumário de culpa, Juízo Municipal do Penedo, 1878. Réu: Antônio Ignácio de Amorim, p. 2.

<sup>381</sup> LINDOSO, *op. cit.*, 2005; MELLO, Janaina Cardoso. Alagoas e a Escrita de si mesma e da sua Gente No Século XIX: Entre Silêncios, Cabanos, Matas e Censos Demográficos. *Revista Crítica Histórica*, ano I, n. 1, jun. 2010.

<sup>382</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Execução de sentença entre partes, Juízo Comercial do Penedo, executado Luiz Hipolyto Lima, 1872.

<sup>383</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo: Supremo Tribunal de Justiça, Maço 1.722, Número 2.654, Recorrente: José Maria Gonçalves Pereira, 1874-1877.

Como demonstrei acima, nas primeiras informações sobre a atuação de José Maria no Baixo São Francisco consta sua participação no comércio e exportação de escravos. Ao longo da pesquisa nas fontes, encontrei mais de 130 registros entre procurações, anúncios, compras e vendas e citações nominais, que ligavam o português ao negócio de cativos. José Maria estava diretamente envolvido com o comércio local, regional e interprovincial de escravos. De modo geral, assim como Meirelles, escravos integravam-se a sua pauta de exportação, na qual o algodão vigorava como produto principal. A diferença em relação a Meirelles era a abrangência territorial dos negócios de José Maria, exportando escravos não apenas de Alagoas, mas também de Pernambuco e Sergipe, seguindo os circuitos comerciais do Baixo e Submédio São Francisco. A penetração e a fama dos negócios de José Maria Sertão adentro evidenciam-se no caso do menino Benedito. Em 1879, Benedito, de oito anos, vivia em Ouricuri (a mais de 600 quilômetros de Penedo), Pernambuco, quando foi sequestrado por Francisco Pedro da Silva e levado até Penedo, onde foi vendido a José Maria e embarcado para o Rio de Janeiro.<sup>384</sup> Quando o crime foi denunciado em Ouricuri, Benedito já estava longe mas o promotor da cidade pode apurar que ele havia sido vendido ao negociante José Maria Gonçalves Pereira. Impossível saber ao certo como ele soube, mas tudo indica que a notoriedade do comerciante de escravos era grande na região. Podia alcançar até mesmo os sertões paraibanos, que ao que consta, não negociavam produtos pela rota do baixo São Francisco. Em 1878, dois escravos da Vila de Misericórdia, chegaram a Penedo negociados por Sizino Barreiros da Cunha em sociedade com José Maria.<sup>385</sup> Escravos da Paraíba exportados por Penedo são excepcionais, mas demonstram o quão abrangente podia ser a influência dos negociantes do Penedo na região.

Acompanhando os passos de José Maria, encontro passando por suas mãos escravos de Pão de Açúcar, Traipu, Anadia, Coruripe, Palmeira dos Índios em Alagoas, Propriá, Porto da Folha, Capela, em Sergipe, Cabrobró, Floresta, Tacaratu, em Pernambuco. A exportação nem sempre foi o destino das dezenas de cativos negociados. Em um livro de compra e venda de escravos do Penedo que abrange o fim dos anos 1873 e início dos 1877 e no qual José Maria aparece como comprador ou procurador do vendedor em nada menos do que ¼ de todas as negociações percebe-se como a exportação e o comércio local eram mutuamente organizados.<sup>386</sup> Em 1874, José Maria foi procurador para a venda da escrava Maria,

---

<sup>384</sup> ARQUIVO PÚBLICO DE PERNAMBUCO. Fundo Ministério Público. Projeto Resgate da memória institucional do Ministério Público de Pernambuco. PJ. 13, 1879, fl. 232/232v.

<sup>385</sup> CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DO PENEDO. Livro de notas número 24, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. 1875-1879, p. 188v.

<sup>386</sup> CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DO PENEDO. Livro de lançamento de compra e venda de escravos, 1873-1877.

matriculada em Traipu e vendida à D. Maria Rosa de Araújo, do Penedo. Naquele mesmo ano agenciou a venda do escravo Pedro entre dois moradores de Coruripe. Esses dois casos são exemplos que um cativo que chegasse às mãos do vendedor não necessariamente seria exportado. Se houvesse interessados disposto a pagar o valor requerido, o negócio era feito onde quer que fosse. Outro exemplo das possibilidades ocorreu em 1875, quando José Maria foi procurador para a venda de Antônio, vindo de Piranhas e comprado pelo procurador de José Gonçalves Torres, do Recife, para onde deve ter seguido. Embora a rota Penedo - Rio de Janeiro fosse, sem dúvida, aquela mais frequente, quando um escravo era passado para as mãos do comerciante, não havia como saber ao certo a qual destino a migração forçada iria o levar.

Se existia certo comedimento desses homens em tratarem-se como comerciantes de escravos, as necessidades dos negócios levavam-nos a explicitarem sua profissão. Os anúncios de compra de escravos foram muito frequentes ao longo de todo o período do comércio interprovincial, como já pude antes exemplificar. José Maria, evidentemente também utilizava-se do *marketing* para divulgar seu interesse em comprar escravos, e não se pode desprezar a dimensão de comunicação que esses anúncios produziam. Veja-se, por exemplo:

José Maria Gonçalves Pereira precisa comprar escravos para serviço, assim como para uma encomenda, e sendo boas peças paga-os por bom preço. Penedo, 13 de Agosto de 1875.<sup>387</sup>

ou ainda na mesma edição :

José Maria Gonçalves Pereira, recebeu ultimamente um carregamento de chitas, madrastras, algodões, lenços, estopa, sacos, pólvora, sabão, louças e outros muitos gêneros que vende por preços muito cômodos, a dinheiro, *a troco de escravos*, solas, algodão e açúcar e com pequeno prazo para pessoas garantidas. [...] Penedo, 13 de Agosto de 1875.<sup>388</sup>

A pauta exportadora dos negociantes do Baixo São Francisco foi perfeitamente exemplificada no segundo anúncio: escravos, solas, algodão e açúcar. Para qualquer um desses produtos havia boa entrada no comércio de cabotagem desde Penedo. No caso dos três últimos, José Maria podia igualmente visar ao comércio internacional. Com a abertura do Porto do Penedo às embarcações estrangeiras, em 1867, desde o início da década seguinte alguns navios europeus começaram, timidamente, a frequentar o porto fluvial. A primeira empresa que atuou na região foi a Amberg & Cia, mas por motivos que ignoro, os negócios não foram adiantes. Como foi escrito no anúncio fúnebre de José Maria, desde então era ele quem havia

<sup>387</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno V, n. 34, sexta-feira, 27.08.1875. p. 4.

<sup>388</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno V, n. 34, sexta-feira, 27.08.1875, p. 4. Grifos meus.

assumido o comércio direto do Penedo com o exterior, principalmente Inglaterra. O principal produto exportado era o algodão, que assim como escravos e solas, José Maria comprava interior adentro. As possibilidades financeira de comprometer-se com carregamentos de algodão por parte de José Maria pode ser atestada pelo contrato de fornecimento de algodão que ele firmou em 1874 com a Companhia Gossipiana Brasileira, do Rio de Janeiro, no valor de 300 mil contos de réis para o fornecimento de 100 mil arrobas anuais durante três anos.<sup>389</sup> Pouco antes de morrer, ele havia retornado da Europa onde adquiriu um vapor para cumprir o contrato de navegação do Baixo São Francisco que recém havia arrematado junto à Antônio Ulysses de Carvalho.<sup>390</sup> Eram negócios de vulto, viabilizados por recursos próprios e financiamentos nacionais e internacionais apenas viáveis para um grande negociante provinciano.

O Jornal do Penedo não exagerava, José Maria Gonçalves Pereira foi o maior empreendedor do Baixo São Francisco na década de 1870 e poder-se-ia mesmo dizer, do século XIX. O fato do grande comerciante da região ter sido também o maior comerciante de escravos é um dado fundamental, embora não surpreendente. Em Maceió, a presença do Comendador Leão nos negócios de escravos também foi notável, embora não possa afirmar que ele tivesse sido o maior comerciante da capital. Onde a produção do açúcar imperava, a atuação dos comerciantes de cabotagem era ofuscada pelo poder político e econômico dos senhores de engenho. Mas nas áreas do Nordeste não açucareiras, é possível observar a ascensão social dos capitalistas locais, que por conseguinte, eram também os exportadores de escravos. Veja-se, por exemplo, Fortaleza. Como se sabe, o Ceará teria sido o maior exportador de escravos na década de 1870, o que em grande medida deveu-se às trágicas consequências da seca que desde 1877 começou a grassar os sertões. Como demonstra Sobrinho, na capital da província a exportação de cativos era viabilizada pelos principais comerciantes locais. Um deles, Joaquim da Cunha Freire, o Barão de Ibiapaba, foi um dos negociantes mais ricos do Nordeste e era o vice-presidente costumeiro do Ceará, aquele figurão da política local que sempre ocupava o cargo quando havia vacância entre os Presidentes de Província indicados pelo Império.<sup>391</sup> Ou seja, em uma conjuntura não

---

<sup>389</sup> O contrato foi escriturado em Livro de Notas da Corte. ARQUIVO NACIONAL. Livro de Notas, LNO, Título: contrato. L. 1, Folha: 3, data 27.02.1874, letra A, rolo: 009-000-79. Outorgante: José Maria Gonçalves Pereira. Outorgado: Companhia Gossipiana Brasileira.

<sup>390</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno IX, n. 18, sexta-feira, 09.05.1879.

<sup>391</sup> Em Alagoas, por exemplo, o vice-presidente costumeiro foi Roberto Calheiros de Mello, senhor de engenho que ao que consta não esteve envolvido diretamente no negócio de escravos.

açucareira os negociantes projetavam-se econômica e politicamente, sendo estes homens concomitantemente os exportadores de escravos, ao menos em Fortaleza e no Penedo.

Como coloca Sobrinho: “esta estrutura de funcionamento do tráfico interno aponta para a possibilidade de uma questão interessante: a da existência de uma organização do tráfico no Nordeste em forma de rede”.<sup>392</sup> A existência dessas articulações, efetivamente, é uma questão a ser colocada. Uma aproximação pode ser obtida através da análise do sistema de procurações.

#### **6.4. Procurações e cartas de ordem**

Desde que a historiografia começou a investigar o comércio interprovincial de escravos, o esquema das procurações foi evidenciado como estratégia recorrente. Em citação bastante replicada, explica Robert Slenes :

Acontece que normalmente o tráfico interno de escravos (entre municípios e entre províncias) se fazia através de intermediários. As vezes, o intermediário era um simples procurador (de verdade), representante do vendedor ou do comprador. Na grande maioria dos casos, no entanto, o intermediário era um negociante que comprava o escravo do vendedor original e vendia depois ao comprador final, quando não a outro mercador.<sup>393</sup>

A finalidade principal da transmissão da propriedade por procurações enquanto o escravo estava em trânsito era burlar o fisco. As procurações evitavam o pagamento da meia-sisa e o registro de compra e venda, obrigatório desde 1860 em transações que envolvessem escravos de valores superiores a 200 mil réis. Justamente por tratar-se de uma estratégia para suprimir ao pagamento de taxas, a procuração foi mais usada quando a fiscalização sobre estas cobranças estavam funcionando de fato.

A pesquisa em Alagoas revela que as procurações foram recorrente no comércio interprovincial de escravos, principalmente a partir de meados dos anos 1860. Nos anos 1840 e 1850 as cartas de ordem eram mais comuns. Estas não eram nada mais que um documento em que o outorgante autorizava um terceiro a vender escravos e reconhecia a firma, geralmente - mas nem sempre - em cartório. As procurações, por outro lado, eram documentos formais padronizados. Não é muito diferente de hoje. É possível ir ao cartório com um documento que você mesmo produziu e reconhecer a firma ou preencher uma

---

<sup>392</sup> SOBRINHO, *op. cit.*, 2012, p. 44.

<sup>393</sup> SLENES, Robert W. A.. Grandeza ou decadência? O mercado de escravos e a economia cafeeira da província do Rio de Janeiro, 1850-1888. In: COSTA, Iraci (org.) *Brasil: história econômica e demográfica*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, USP, 1986, p. 118.

procuração conforme o modelo que o próprio cartório oferece. A diferença entre ambas é o preço e a legitimidade. A primeira opção é mais barata, mas em algumas circunstâncias pode não ser aceita, além de, geralmente, restringir os poderes para venda a uma única pessoa. Não pude encontrar cartas de ordem do Penedo, mas de Maceió, dois exemplos podem ser vistos abaixo:

Sr. Francisco Vaz Pereira.  
Maceió, 11 de Janeiro de 1857.  
Autorizo a Vossa Mercê por esta minha carta de ordem para embarcar a pardinha Maria de 13 anos de idade que a esta acompanha, fazendo para esse fim as despesas que se tornarem precisas e *avisado-me para mesma inteligência*.<sup>394</sup>  
[Assinatura] José Peregrino da Silva

Ou ainda

Sr. José Joaquim Dourado & Cia  
[ileg.], 8 de janeiro de 1857  
A esta acompanha a minha mulata de nome Ana de idade dezoito a vinte anos para Vosmices a embarcar para o Rio de Janeiro *dando por bem feito qualquer negócio que Vosmices façam*, para o que autorizo a presente Carta de Ordem.<sup>395</sup>  
[Assinatura] Francisco Joaquim Ribeiro

O texto de José Peregrino indica certo interesse do senhor pelo futuro da escrava, ele queria, talvez por demanda dos parentes da menina, alguma notícia que desse conta do destino de Maria. No entanto, em geral, os documentos que envolvem a primeira venda no comércio aproximam-se mais da indiferença de Francisco Joaquim. Ambas demonstram que, tal qual ocorria nas procurações, quando o senhor passava a carta de ordem para o negociante, o pagamento pelo escravo já havia sido feito e a responsabilidade sobre esse estava transferida àquele. Efetivamente era uma venda velada e, por isso, o senhor podia expedir um recibo sobre o valor entregue pelo negociante, como o transcrito abaixo assinado por Vasco Marinho da Gama e Mello:

Recebi de Joaquim da Cunha Meirelles a quantia de um conto e duzentos mil réis pelo líquido que possa apurar no meu escravo Martinho, crioulo, de idade de 25, solteiro, sem ofício, para a venda do qual autorizei em procuração datada de hoje ao Sr. Manoel Francisco da Silva Novaes negociante e morador na cidade do Rio de Janeiro para efetuar a venda do mesmo ficando desta data em diante a cargo do mesmo Sr. Meirelles o risco e qualquer eventualidade que possa suceder.<sup>396</sup>

Este é o único documento desse tipo que pude encontrar, mas não dúvida que devia ser corriqueiro no jogo das procurações passar-se estes recibos como forma de garantia do

---

<sup>394</sup> APA. Caixa 241: Atos e requerimentos do chefe de polícia (passaportes), 1857-1858, petição de passaporte para a escrava Maria, por Francisco Vaz Pereira, 19.01.1857. Grifos meus.

<sup>395</sup> APA. Caixa 241: Atos e requerimentos do chefe de polícia (passaportes), 1857-1858, petição de passaporte para a escrava Ana, por José Joaquim Dourado & Cia, 23.01.1857. Grifos meus.

<sup>396</sup> APA. Caixa 1235: Documento diversos encadernados (sumários, processos, inventários), 1859, 1874, 1883, 1919, Autos de processo sem capa, Juízo Municipal de Maceió, 1874, p. 5.

negócio. Talvez o documento de Gama e Mello tenha sido tão enfático no ponto em que os riscos eram ônus de Meirelles porque ele sabia que estava vendendo um escravo “com defeito”.<sup>397</sup> Mas havia um subentendimento generalizado de que feito o pagamento e passada a carta de ordem ou a procuração, a venda estava concretizada. O próprio Meirelles, sentindo-se enganado por Gama e Mello, chegou a entrar na justiça para reverter a “venda” de Martinho, mas perdeu a ação.

Até meados dos anos 1870, cartas de ordem e procurações eram bastante direcionadas, ou seja, designavam-se poucos e precisos procuradores/representantes. Por exemplo, em 1867, Manoel Casimiro Dias foi ao cartório de Santana [do Ipanema] fazer uma procuração somente à Bonifácio José de Barros, da Cidade da Bahia, para vender sua escrava Vicência de 18 anos.<sup>398</sup> Em 1870, Francisco Ferreira de Brito, da Mata da Água Branca, Sertão de Alagoas, foi a Penedo onde fez procuração para a Camilo Lelis de Tavares, na cidade, e ao Comendador Manoel Joaquim Rodrigues, na Bahia, para “vender onde lhes convier e pelo preço que convencionar” o escravo Graciano, de 24 anos.<sup>399</sup> Cada um destes documentos de procuração custou duzentos réis em selos. Nesses casos, seguindo o escravo para ser vendido no Rio de Janeiro, um substabelecimento da procuração seria necessário, e novamente seriam pagos duzentos réis. Era, certamente um valor que entrava no cálculo do negócio, mas bastante irrosório, considerando que os escravos seriam vendido por aproximadamente um conto, ou seja, 1 milhão de réis.

Na década de 1870 algumas mudanças formais ocorreram no sistema de compra e venda de escravos por procurações. Em 1871, uma lei provincial proibiu o uso de cartas de ordem para alienação dos escravos e em 1876 uma taxa de 30 mil réis passou a ser cobrada sobre as procurações para venda de escravos.<sup>400</sup> Ou seja, restringiu-se a transmissão de cativos à procuração, que, por sua vez, tornou-se um documento oneroso. Para se adaptar às novas exigências legais e tributárias, os negociantes de escravos passaram a utilizar aquilo que pode-se chamar de “procurações múltiplas”, ou seja, uma procuração que passava os poderes para

---

<sup>397</sup> O caso de Martinho já foi referenciado no capítulo anterior e retornarei a ele no capítulo 7.

<sup>398</sup> A procuração consta de uma folha solta do Acervo do Fórum em que é possível identificar uma escritura de compra e venda feita dez dias depois, na qual José Francisco Pinheiro Cajé, do Penedo, comprou Vicência. Esse seria um caso em que escravos destinados ao comércio interprovincial acabavam sendo vendidos antes mesmo de saírem da província. ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Fragmentos de autos. Cópia de escritura de compra e venda da escrava Vicência, 1867.

<sup>399</sup> Camilo de Lelis Tavares atuou como exportador de escravos em Penedo nos anos 1869 e 1870, mas não pude obter maiores informações. ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Petição de passaporte para o escravo Graciano de Camilo de Lelis Tavares, 1870.

<sup>400</sup> Lei 617 de 12.06.1871 citado por LIMA JUNIOR, *op. cit.*, 1975, p. 59. A taxa de 30 mil réis sobre procurações foi identificada nas escrituras de compra e venda de escravos e também foram comuns em outras províncias.

venda dos escravos a inúmeras pessoas, chegando, em alguns casos a 21 representantes listados em um único documento. É o que se verifica nos Livros de Notas e Transmissões do Penedo, no qual entre 1875 e 1880, foram registradas 133 procurações para venda de escravos, sendo que a média de procuradores listados no conjunto desses documentos era de nove para cada procuração.

Para exemplificar, trago a procuração do escravo Manoel, de 9 anos, filho de Margarida, que não o acompanhava - e tampouco foi justificado porque o menino era vendido separado da mãe, o que naquela altura era ilegal. Nascido em Paulo Afonso, Alagoas, lá vivia quando seu senhor, João Joaquim de Barros, levou-o até Penedo onde passou procuração para sua venda em janeiro de 1877.<sup>401</sup> José Maria Gonçalves Pereira pagou ao senhor o valor do escravo e foi feita a procuração que dava plenos poderes para “que possam vender a quem convier e pelo maior preço que possam obter” ao próprio José Maria e a José Joaquim Rodrigues Guimarães em Penedo, a Joaquim da Cunha Meirelles em Maceió, a Teixeira Lemos & Bastos na Bahia e a José Antônio Alves e Carvalho & Cia, Deodato Lopes Martins, João Ignácio Coelho Silva, João Gualberto Maurício, Paulo Ayres de Andrade, José Antônio de Oliveira, Daniel Joaquim Vaz Teixeira e José Antônio Dias de Vasconcelos no Rio de Janeiro e São Paulo.<sup>402</sup>

Desse modo, elencando todos os possíveis negociantes que venderiam o cativo, buscava-se evitar a necessidade de se produzir um documento de substabelecimento de procuração. Por outro lado, as procurações evidenciam a organização e a comunicação desses negociantes, em um tempo em que, facilitados pelo telégrafo, os negócios entre as províncias do Império chegavam a um grau de desenvolvimento técnico inédito na história.

A análise das 133 procurações do Penedo permite averiguar a recorrência dos nomes dos procuradores, velhos conhecidos comerciantes de escravos de Alagoas, ao mesmo tempo em que se observa a diversidade de pessoas envolvidas nos negócios, especialmente na Corte. José Maria e José Joaquim eram os mais requisitados em Penedo, mas também encontro outros cinco comerciantes listados nas procurações, Sizino Barreiros, Patury Junior, o filho dele Francisco Villas Boas, além de Manoel Rolemberg e Manoel Pinto Gonçalves.<sup>403</sup> Em Maceió, além de Meirelles, que certamente era o negociante da capital com melhores contatos

---

<sup>401</sup> Paulo Afonso situava-se na fronteira do sertão de Alagoas e Pernambuco, na região de Piranhas.

<sup>402</sup> CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE PENEDO. Livro de notas número 24, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. 1875-1879, p. 99v-100. Daniel Joaquim Vaz Teixeira também foi anotado como Daniel Joaquim Vaz Ferreira. Na procuração ficou registrado que o valor líquido da venda devia ser transferido ao José Maria, configurando o pagamento feito para este no ato da procuração.

<sup>403</sup> Uma única procuração foge à regra geral. Diz respeito à venda da escrava Maria, de Piranhas, na qual são nomeados Antonio Couto em Penedo e Francisco Gonçalves Ferraz em Recife como procuradores.

em Penedo, outros dois negociantes foram identificados; na Bahia, além da Teixeira Lemos & Bastos outros sete nomes se destacavam nas procurações.<sup>404</sup> Mas a maior diversificação de envolvidos ocorria, de fato, entre procuradores no Rio de Janeiro e em São Paulo, que na maioria da vezes eram negociantes da capital do Império. Cerca de 40 pessoas ou firmas foram citadas, figurando entre eles conhecidos negociantes de escravos e donos de Casas de Comissões da Corte, como Evaristo Teixeira Pinto Gomes e José Moreira Veludo.

Uma preocupação que tive ao ler as procurações era de identificar por esses documentos os circuitos do comércio interprovincial de escravos, ou seja, quem fazia negócio com quem. Embora seja possível identificar alguns grupos que aparecem reiteradamente como procuradores juntos, não há uma rigidez na formação dessas procurações. Por exemplo, o nome de Patury Junior e José Maria não costumavam figurar juntos na mesma procuração, mas quando foi feito o documento para vender a escrava Caetana, em dezembro de 1878, lá estavam os dois sendo anotados como procuradores do senhor José Pinheiro de Souza Vieira, do termo do Penedo. O mesmo ocorria em relação aos procuradores de fora. Daniel Joaquim Vaz Teixeira aparece quase que exclusivamente como procurador quando José Joaquim Rodrigues Guimarães também é anotado, mas em um ou outro caso encontro ele sendo procurador em uma configuração de nomes completamente diversas.

Para aprofundar a questão, veja-se o caso de três homens que certamente estavam entre os maiores importadores de escravos da Corte na segunda metade da década de 1870. José Moreira Velludo (Leite Velludo & Cia), Evaristo Teixeira Pinto Gomes (Evaristo & Cia) e Thimoteo de Souza Espíndola eram portugueses e donos de casas de comissões na Corte. José Moreira Velludo é referenciado em sete procurações registradas no Cartório de Penedo, todas em 1879 e tendo como procurador na cidade apenas Patury Junior. Thimóteo de Souza Espíndola aparece como procurador apenas quando o negócio em Penedo era agenciado por José Maria, José Joaquim ou Sezino. Evaristo Gomes, citado em 61 procurações, aparecia principalmente em negócios de José Joaquim e José Maria, mas também esteve junto a outros negociantes do Penedo, como Sizino, Patury e Manoel Rolemberg.

O que se pode perceber é que havia circuitos comerciais recorrentes, frutos de relações entre tal e tal negociante, mas, por outro lado, as relações entre eles eram dinâmicas e se reorganizavam constantemente. Negócios mal sucedidos, má fé, brigas familiares, doenças e

---

<sup>404</sup> Joaquim da Cunha Meirelles foi ao Penedo visitar José Maria durante a enfermidade que o levou à morte. Não encontrei elementos para confirmar se a Teixeira Lemos & Bastos tinha relação com a Bastos & Teixeira citada acima, mas é bastante provável. Nesse caso, identificaria uma longa atuação dos negociantes baianos no comércio de escravos do Baixo São Francisco. Os outros dois procuradores em Maceió citados são: Antonio Simões de Souza Junior e Manoel Vasconcelos.

mortes, além de dinâmicas próprias ao negócios, podiam rapidamente mudar os laços de confiança. As procurações também indicam que, no caso dos documentos passados em Penedo - ou seja, quando os senhores dos escravos foram até a cidade negociar seus cativos - via de regra, foram os negociantes dali que aplicaram seus capitais para a compra dos cativos. Ou seja, assim como ocorreu em Maceió, o envolvimento dos negociantes da praça ia além de meros comissionários. Eles estavam a frente dos negócios, empregando os capitais de que dispunham sob seu risco e ônus.

Os sistema de procurações múltiplas parece ter se espreado Brasil afora na segunda metade dos anos 1870. Em Tacaratu, na análise de um Livro de Notas que abrangeu o período entre 1877 e 1879, Maureau encontrou exatamente a mesma configuração.<sup>405</sup> Em se tratando do Submédio São Francisco não é de se espantar que em Tacaratu tenham sido nomeados justamente os mesmos negociantes do Penedo e que Meirelles fosse o principal representante em Maceió, além de serem familiares os procuradores nomeados na Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro. Afinal, os escravos de Tacaratu inseria-se no circuito comercial que tinha Penedo como entreposto. Mas o fato de procurações praticamente idênticas estarem sendo registradas no cartório do Penedo e no cartório de Tacaratu novamente traz a tona o quanto este circuito estava muito bem organizado naqueles anos.

Desviando brevemente a atenção dos portos alagoanos e de suas áreas de abrangência interior adentro, pode-se notar que a prática da procuração múltipla foi recorrente em outras províncias do Nordeste na década de 1870. Em sua pesquisa sobre o comércio interprovincial no Ceará, José Hilário Sobrinho transcreve uma procuração passada em Fortaleza para a venda do escravo Elias, em janeiro de 1878. Assim como aquelas do Penedo e de Tacaratu, o senhor de Elias legava poderes para 11 procuradores venderem seu escravo, todos no Rio de Janeiro. Notável é que entre eles, apenas de um encontrei referências no banco de dados dessa pesquisa: Thimóteo de Souza Espínola, que foi nomeado como procurador 29 vezes no Livros de Notas do Penedo e também aparecia nas procurações de Tacaratu.<sup>406</sup> Afora ele, são outros os agentes no Rio de Janeiro que possivelmente negociariam Elias. Eram, portanto, circuitos diferenciados. Embora exigisse uma pesquisa mais ampla sobre as procurações passadas nas diversas províncias exportadoras do Império, o que a comparação entre a

---

<sup>405</sup> MAUPEAU, Emanuele Carvalheira de. *Cativeiro e cotidiano num ambiente rural*. O Sertão do Médio São Francisco - Pernambuco (1840-1888). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008, p. 71-74.

<sup>406</sup> Na procuração de Fortaleza é citada a Bastos & Cia. O sobrenome Bastos é recorrente em nomes de firmas que atuavam no São Francisco, mas exatamente com esse epíteto não pude encontrar, embora acredite que possa haver relação entre elas.

procuração de Fortaleza e as do Baixo São Francisco indica é que o grupo de negociantes da Corte envolvido no comércio interprovincial era muito amplo e que os negociantes das diferentes províncias contavam com diferentes parceiros comerciais no Sudeste. No trabalho de Sobrinho também é possível encontrar referências à José Moreira Veludo e Evaristo & Cia em outros documentos analisado na pesquisa sobre o Ceará. O que reforça a hipótese de que eles estavam entre os maiores importadores de escravos da Corte.

Procurações e cartas de ordem eram efetivamente um instrumento corriqueiro no comércio interprovincial de escravos. No entanto, o uso delas não impedia que muitos comerciantes efetivamente fizessem a escritura de compra e venda do escravo. Ao longo das quatro décadas aqui trabalhadas, percebi que simultaneamente negociantes podiam registrar compras e vendas de uns escravos enquanto utilizavam procurações para outros. Certamente uma avaliação sobre a atitude menos onerosa devia ser cotejada, mas em alguns casos, talvez a opção por uma ou outra forma de transmitir a propriedade estivesse ligada às exigências dos vendedores. Negociantes compravam escravos de uma camada muito ampla e diversa de pequenos e médios proprietários e muitas vezes as procurações podiam ser vistas com desconfiança. Homens simples do interior, desacostumados ao mundo dos negócios, muitas vezes deviam exigir que eles funcionassem dentro do padrão ao qual eles estavam acostumados. Afinal, negociantes especuladores não gozavam das melhores reputações no Brasil Imperial. Lembro aqui particularmente do caso de Meirelles entrando na justiça para tentar recupera o valor pago por Martinho e suas despesas. Meirelles não ganhou a ação, mas Mello e Gama era Tenente Coronel. Fosse um humilde senhor a decisão da justiça poderia ter sido outra. No entanto, caso o documento fosse uma compra e venda, Meirelles dificilmente o teria processado. Ou seja, em termos de garantias ao vendedor, a escritura de compra e venda valia mais que a procuração. Mesmo na década de 1870, quando as procurações múltiplas abundavam em Penedo e em Maceió, Evaristo Teixeira Pinto Gomes recorria frequentemente ao registro de compra e venda, através de seu procurador na província, João Teixeira Machado. Faz sentido, pois nesse caso o cabeça do negócio era o comerciante da Corte, ou seja, o domínio já estava registrado no nome da ponta de lá do circuito, sem a necessidade de substabelecimentos, ao menos até chegar ao Rio de Janeiro. Mas quando se tratavam de negócios encabeçados por negociantes da ponta de cá do circuito, as procurações múltiplas foram os instrumentos mais comuns para viabilizar a exportação de escravos nos fins da década de 1870.

Fundamental, portanto, é perceber que houveram mudanças importantes na forma como o negócio interprovincial de escravos organizou-se ao longo do tempo e como o uso das procurações, documento símbolo deste comércio, também variou. Na década de 1840 e 1850, quando os comerciantes de fora eram os principais articuladores dos negócios, costumavam vir ou mandar agentes à Alagoas para comprar os cativos e não havia muita regulamentação sobre as transações, as relações diretas de compra e venda eram mais comuns, sendo substituídas geralmente por cartas de ordem; procurações eram raras. Nos anos 1860 começam a haver alterações, impulsionadas pela maior burocratização das relações e pela progressiva participação dos comerciantes da província como articuladores dos negócios. As compras e vendas diretas diminuíram e as procurações começaram a ter maior importância, sendo que o substabelecimento era muito comum. As cartas de ordem continuaram a existir, mas o aumento da fiscalização, especialmente sobre os títulos de domínio, tornaram-nas uma ferramenta por vezes frágil para os negócios. Esse quadro prolongou-se até meados da década de 1870, quando novas tributações somadas ao grande aumento do volume das transações tornaram as “procurações múltiplas” o principal mecanismo de transmissão da propriedade, ao passo que as compras e vendas diretas continuaram a existir e as cartas de ordem caíram em desuso. Assim, adaptando-se às necessidades e às circunstâncias, ao longo de quatro décadas, comerciantes enviaram pelo Porto de Penedo milhares de escravos para o comércio interprovincial de escravos, construindo um dos circuitos mais amplos e duradouros do negócio de escravos no Segundo Reinado.

...

Em 1862, Manoel Batista Barbosa entrou em falência. Após fechar as duas lojas que possuía, uma em Penedo a outra em Pão de Açúcar, vendeu o que pode, comprou uma escrava de um tal Bidou, outra de Patury Junior e embarcou com elas para Recife, deixando seus credores para trás. O caso é aparentemente banal, mas exemplifica extraordinariamente o significado do comércio de escravos na principal cidade do Baixo São Francisco. Barbosa podia simplesmente fugir de Penedo com moedas no bolso, seria até mais fácil. Mas o tino do comerciante não lhe escapou. Investiu tudo que lhe sobrava em duas escravas, que sabia, certamente, lhe renderiam lucro ao serem revendidas na capital pernambucana.<sup>407</sup>

---

<sup>407</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Ação de embargo, Juízo Municipal da Cidade do Penedo, 1862.

A cidade às margens do São Francisco, segunda mais importante da província de Alagoas, respirava comércio. Do interior, via rio ou por terra, dezenas de pequenos e grandes mercadores convergiam para vender e exportar seus produtos através da Barra do São Francisco, que saindo para o Oceano Atlântico viabilizava contato com as principais praças comerciais do Império. Distante da principal zona canavieira da província, a economia do Penedo era arejada pela agricultura mais diversificada de suas áreas próximas e, principalmente, pelo seu estratégico papel como entreposto comercial do Baixo São Francisco.

No contexto de desenvolvimento que a cidade viveu ao longo do Segundo Reinado, impulsionado pelo interesse político de interiorização, pelos desenvolvimentos técnicos e pela possibilidade de converter-se na principal via de escoamento do São Francisco, o comércio interprovincial de escravos apresentou-se para seus comerciantes como mais uma ótima pauta para investir seus capitais e assim o fizeram. Praticamente todos os principais comerciantes de exportação do Penedo eram também comerciantes de escravos. Ou seja, Penedo tornou-se não apenas uma cidade comerciante, mas um grande mercado aberto de escravos.

Não fosse pela significativa participação dos negociantes da cidade na exportação de cativos, os impactos desse negócio em Alagoas, província meio açucareira meio algodoeira, teriam sido muito mais reduzidos. No Capítulo 1 demonstrei os números de exportação de escravos da província, eles não são por certo aterradores e tampouco tiveram o efeito de esvaziar a província de seus braços, como muito se apregoeou à época. Mas o estudo sobre o comércio de escravos do Penedo indica que não foram apenas escravos alagoanos que saíram por seus portos. O fluxo de cativos no Baixo e Submédio São Francisco influenciou para que o fenômeno do comércio interprovincial na província aumentasse de volume e se tornasse ainda mais visível que os números frios da quantidade de escravos exportados permitem avaliar.

O comércio de escravos tornou-se um fato cotidiano em Maceió, na Zona da Mata, em Penedo, no Baixo São Francisco e em toda as Alagoas. Quando demonstro que em Ouricuri sabia-se que em Penedo José Maria comprava escravos, fico imaginando o quanto ele não era conhecido nas regiões mais próximas de Alagoas. Penedo foi, ao longo do Segundo Reinado, efetivamente uma cidade comerciante de escravos, alcunha que foi construída principalmente pelo papel que seus comerciantes desempenharam nesse negócio. É absolutamente contundente constatar que os mais abastados negociantes da cidade eram comerciantes de escravos. Em Maceió, e nas grandes cidades do Império, o comércio de escravos era

costumeiro entre as classes capitalistas, mas, dentre as dezenas de casas comerciais que haviam nesses grandes centros, nem todas dedicavam-se a negociar escravos. Em Penedo, ao que parece, todas as principais casas comerciais o faziam, por que todo o comerciante abastado que pude identificar na cidade, especialmente na década de 1870, apareceu em algum momento na documentação comprando ou vendendo escravos, inclusive o maior deles, José Maria Gonçalves Pereira.

Um porto de escravos, um porto de comércio de escravos. O negócio de gente é tanto mais complexo quanto somos nós seres humanos. Busquei uma aproximação ao contexto que levava a que humanos negociassem humanos. Resta indagar como os humanos negociados percebiam o momento em que, pela força da sua condição de cativos, foram obrigados a migrar para portos longínquos, deixando pra trás, alguns pela segunda, terceira vez, todo esforço de nas entranhas da escravidão construir condições menos degradantes de vida. Chegando ao seu destino final, eles teriam que recomeçar tudo de novo, mas não recomeçavam do zero. A experiência da escravidão e do comércio podia ser avaliada de forma crítica e estratégica, assim, ao menos é o que busco demonstrar na terceira parte desta tese.

**PARTE 3**  
**“TRAGÉDIA NO LAR”**

*Assim a escrava da criança ao grito  
Destemida saltou,  
E a turba dos senhores aterrada  
Ante ela recuou.*

*— Nem mais um passo, cobardes!  
Nem mais um passo! Ladrões!  
Se os outros roubam as bolsas,  
Vós roubais os corações! ...*

*Entram três negros possantes,  
Brilham punhais traiçoeiros...  
Rolam por terra os primeiros  
Da morte nas contorções.*

*Um momento depois a cavalgada  
Levava a trote largo pela estrada  
A criança a chorar.  
Na fazenda o azorrage então se ouvia  
E aos golpes - uma doida respondia  
Com frio gargalhar!*

*Castro Alves, Tragédia no lar, 1865*

Os versos acima são os últimos do longo poema “Tragédia no lar” escrito por Castro Alves em 1865. A poesia tem como tema o drama da separação da família escrava provocada pelo comércio interno. Uma escrava africana no sertão brasileiro canta ao seu filho de colo canções de liberdade quando é surpreendida pela chegada de mercadores à fazenda, aos quais o senhor oferece à venda a pequena criança. A comitiva vai à senzala e a mãe desespera-se ao ser ordenada entregá-la. Argumentando ao senhor, implora para que a venda não se concretize. Em vão. A criança é arrancada do berço, ao que se seguem as estrofes acima. A mulher, inconformada e raivosa, lança-se contra o senhor e comerciantes, agride-os física e verbalmente e consegue apoio de outros escravos que avançam contra o grupo. Fracassam. Os

negociantes partem com a criança, enquanto os revoltosos são castigados e a mãe enlouquece.<sup>408</sup>

É notável que o autor de “Navio Negreiro (Tragédia no mar)” enfoque em seu poema dedicado ao comércio interprovincial a dor da separação das famílias escravas, a resistência ao ato e suas consequências físicas e psicológicas. E Castro Alves sequer viveu para ver os anos do auge do comércio interprovincial.<sup>409</sup> Entre os textos sobre o tema, não há dúvidas que o poema é o mais contundente e dramático, ao estilo do poeta romântico brasileiro.

“Tragédia no lar” bem poderia ser considerada uma poesia em seis atos: os comerciantes que vão aos interiores comprar escravos, os senhores que se interessam em vendê-los, os escravos que se opõem, o conflito, o fracasso e as consequências. A formalidade dos documentos oficiais passa tão ao longe dessas questões que sequer consegui avançar um pouco além do segundo ato: as transações de compra e venda. Evidente que grande parte da responsabilidade é das fontes, algoz sempre pronto a levar a culpa do historiador. Mas há métodos e formas de aproximar-se, ainda que tangencialmente, da experiência dos escravos submetidos à dura experiência do comércio. Mais de oito mil histórias semelhantes à da africana de “tragédia no lar” foram evocadas ao longo do texto. Essa terceira e derradeira parte do trabalho busca trazer elementos para perceber como os escravos que foram exportados de Alagoas vivenciaram os últimos quatro atos do drama trazido à tona na poesia de Castro Alves.

---

<sup>408</sup> Notar que o tema da mãe temente que seu filho seja vendido pelo senhor é enunciado em “Canção do Africano” poema de 1863 que projetou Castro Alves.

<sup>409</sup> Castro Alves nasceu em 1847 e faleceu em 1871.

## CAPITULO 7

### Caindo no comércio

A origem dos escravos remetidos para o comércio interprovincial foi uma das questões em evidência nos debates sobre o assunto, sendo fundamental para que seja possível conhecer suas experiências. Ainda no século XIX foi pautado que o comércio interprovincial de escravos levaria à decadência da lavoura do Nordeste porque drenaria para o Sul a mão de obra da produção açucareira. Parte de um discurso retórico de época, a versão sobre a decadência da produção de açúcar como motivação de venda de escravos nordestinos e, conseqüentemente, a afirmação de que os escravos do comércio eram oriundos das áreas de produção de *plantation* perpetuaram-se. Perspectiva análoga também foi difundida sobre o comércio interprovincial desde o sul do Brasil. Por muito tempo afirmou-se que os escravos exportados desde lá - especialmente do Rio Grande do Sul - eram oriundos das charqueadas em crise.

Um estudo historiográfico aprofundado permitiria perceber que essas explicações guardavam indícios de operações historiográficas próprias de um tempo em que a abstração histórica detinha-se a análises dos grandes fluxos econômicos e a sociedade brasileira era vista sob o ponto de vista diacrônico da relação entre senhores e escravos. O “sentido da colonização” levava a compreensão da organização econômica voltada exclusivamente para a monocultura de exportação, quando muito, para a pecuária de abastecimento.<sup>410</sup> Por outro lado, houve desde antes da abolição, tendência em não enfocar a escravidão como “processo” na história do Brasil. Os primeiros historiadores do Brasil, homens do século XIX, legaram muito pouca atenção aos estudos sobre a escravidão, o que levou à formação de uma visão reducionista e atemporal da organização da sociedade escravista brasileira. A presença do trabalho escravo quase que exclusivamente no eito tornou-se lugar comum, invisibilizando o fato de que os cativos eram a mão de obra predominante em praticamente todas as atividades produtivas e que as atividades produtivas não voltadas diretamente para a monocultura de exportação eram regra e não exceção.<sup>411</sup>

---

<sup>410</sup> Refiro-me à hipótese oriunda da obra de Caio Prado Junior e intensamente debatida pela historiografia ao longo do século XX. Ver: PRADO JUNIOR, Caio. *A formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1948.

<sup>411</sup> Para revisões historiográficas sobre o tema: SCHWARTZ, Stuart. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru: EDUDSC, 2001, cap. I; BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

Não surpreende que, na medida em que os estudos sobre história do Brasil foram incorporando outros paradigmas historiográficos, as pesquisas que tratavam do tema do comércio interprovincial passaram a afirmar que a maioria dos escravos não era originária da produção sucro-canavieira. Robert Conrad foi um dos primeiros a introduzir a perspectiva. Sem tocar no assunto diretamente, em mais de uma passagem evidenciou a dinâmica dos comerciantes de organizarem os negócios visando ao pequeno proprietário. Cita, por exemplo, as impressões do Cônsul britânico em Recife, Sr. Cowper, terrificado com as imagens de um negócio que, segundo ele, “era realizado com todos os horrores de seu protótipo”. Cowper explicou que “os negociantes do litoral têm seus estabelecimentos nos portos e compram seus escravos de homens da classe mais baixa, geralmente comerciantes de cavalos, que os trazem do interior; essa é a verdadeira fonte de onde deriva o tráfico costeiro”.<sup>412</sup>

Mais diretamente, Herbert Klein apontou para o fato de que a maioria dos cativos que eram colocados no comércio na década de 1850 vinham das cidades ou de atividades não-agrícolas.<sup>413</sup> Robert Slenes concluiu, em sua tese de doutorado, que apenas uma minoria dos escravos inseridos no comércio eram oriundos das atividades diretamente ligadas à agricultura de *plantation*; as cidades, a pequena produção agrícola e pecuária teriam sido os principais fornecedores de escravos para o comércio interprovincial, em um movimento que também foi observado no âmbito local. Segundo Stanley Stein, o fim do tráfico atlântico e o consecutivo aumento de preços teriam levado os senhores de poucos escravos à calamidade nas áreas importadoras de escravos.<sup>414</sup> A transferência de cativos de senhores mais pobres para os mais ricos depois do fim do tráfico atlântico está no cerne da hipótese sobre a quebra do consenso acerca da escravidão arguida por Hebe Mattos.<sup>415</sup> A historiografia, portanto, indica que a tendência do mercado de escravos após 1850 em todo o Império era de pequenos senhores vendendo e grandes senhores comprando. O comércio interprovincial teria sido a forma mais sofisticada desse processo.

É consenso na historiografia, portanto, que o comércio interno de escravos no século XIX tendia à concentração da propriedade escrava.<sup>416</sup> Como afirma Carvalho: “enquanto existiu a escravidão os setores mais dinâmicos da economia provincial não perderam gente, ao

---

<sup>412</sup> CONRAD, *op. cit.*, 1978, p. 69. No original: “The coasting traders have their establishments at the ports, and purchase their slaves from men of the lowest order, generally horsedealers, who bring them down from the interior, this is the real source whence the coasting traffic is derived”. CONRAD, *op. cit.*, 1872.

<sup>413</sup> KLEIN, *op. cit.*, 1971, p. 582.

<sup>414</sup> STEIN, *op. cit.*, 1990.

<sup>415</sup> CASTRO, *op. cit.*, 1995.

<sup>416</sup> FRAGOSO, João. O império escravista e a república dos plantadores: Economia brasileira no século XIX: mais do que uma *plantation* escravista exportadora. In: Maria Yedda Leite Linhares. (Org.). *História Geral do Brasil*. 9 ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000, p. 144-187.

contrário sugaram os cativos das plantações, fazendas e vilas decadentes do interior e da costa”.<sup>417</sup> Assim foi em Pernambuco, em São Paulo, em Alagoas, em todo Império. A interrupção da oferta de novos escravos estrangeiros após 1850 e o consequente aumento no valor do cativo foram fundamentais para que senhores de poucos escravos dispusessem seus cativos no mercado e não os adquirissem mais. Em observações atentas, o fenômeno foi percebido por coevos. João Lins Vieira Cansansão de Sinimbú, presidente da Bahia em 1858 e senhor de engenho em Alagoas, informando ao Ministro de Negócios do Império sobre a carestia de alimentos em fins de 1857, elencou entre suas causas o abalo que a pequena propriedade sofreu com o fim do tráfico e a aplicação quase exclusiva dos braços escravos na produção de gêneros de exportação.<sup>418</sup> Embora estivesse próximo ao contexto baiano, não há dúvidas que sua própria experiência como proprietário em Alagoas contribuía para sua opinião sobre o assunto, que afinal era um problema geral do Império.

Evidente que afirmar a predominância de pequenos proprietários vendendo seus escravos não significa que grandes senhores não vendessem cativos e que esses não entrassem no comércio interprovincial. Afinal, se pequenos senhores eram mais numerosos que os grandes, ainda assim a maioria dos cativos do Brasil estavam nas mãos de senhores abastados.<sup>419</sup> Ao que tudo indica, ocasionalmente grandes proprietários recorriam ao comércio interprovincial. Sinimbú, por exemplo, vendeu escravos para fora da província.<sup>420</sup> Mas não pude encontrar um caso explícito de proprietários dispondo vários escravos simultaneamente no contexto do comércio interprovincial. Em todas as circunstâncias em que foram identificados vários escravos de um mesmo senhor inseridos no comércio interprovincial, tratavam-se de comerciantes que acabavam de comprar os cativos. Nem mesmo casos de falência ou de falecimento produziram a situação de um grupo inteiro de cativos de um mesmo senhor sendo vendidos para fora da província. Certamente, quando isso ocorria, as elites deviam ter outras prioridades no rearranjo da distribuição da mão de obra; vendê-la no mercado devia ser a última opção da lista. Por outro lado, as motivações que levavam um senhor de 100 escravos a vender um ou dois cativos para fora da província eram diferentes daquelas do homem que ao fazê-lo deixava definitivamente de pertencer à classe senhorial.

---

<sup>417</sup> CARVALHO, *op. cit.*, 2009, p. 153.

<sup>418</sup> BRAZIL. Império do. Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 10ª Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negócios do Império Marquez de Olinda. Rio de Janeiro, Typographia Universal de Laemmert, 1858. Anexos G5-1.

<sup>419</sup> Sobre padrão de posse de escravos, ver: MOTTA, José Flávio. *Corpos escravos vontades livres: posse de cativos e família escrava em Bananal (1801-1829)*. São Paulo: Anablume, 1999.

<sup>420</sup> APA. Caixa 5.301. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880.

Uma análise sobre as origens e os motivos que determinaram a entrada de cativos no comércio é uma tarefa complexa, mas viável quando se procede a uma pesquisa exaustiva nas fontes primárias e ao seu cruzamento. A dificuldade em buscar indícios para compreender trajetórias de cativos do comércio repousa justamente no fato de que subtrair a individualidade do escravo fez parte do processo opressivo sobre o qual ele sustentou-se. Ainda que a humanidade dos escravos não fosse ignorada, eles eram mercadorias em trânsito. Números e preços. A ruptura compulsória com o passado antes do comércio fazia parte do jogo. Assim como afirma Walter Johnson, o processo de converter pessoas em produtos passava pela imposição do afastamento dos escravos de suas histórias pessoais e de seus passados. Segundo o autor, através da mágica do mercado

Escravos podiam ser alijados de seus passados e despidos de suas identidades, seus corpos podiam ser disciplinados e decorados para o mercado, habilidades podiam lhes ser atribuídas, qualidades designadas e suas estórias recontadas.<sup>421</sup>

Esse foi o projeto dos senhores e comerciantes, mas nem sempre as coisas saíam exatamente como eles desejavam.

### **7.1. Venda de escravos urbanos**

A escravidão, que por séculos espalhou-se Brasil afora, tornou o escravo muitas vezes um artigo de luxo, cujos serviços eram utilizados não em atividades produtivas, mas para o conforto diário. Especialmente nas cidades esta situação foi comum. O encarecimento dos cativos que se seguiu aos anos 1850 tornou a manutenção da propriedade de escravos nas atividades ordinárias uma situação cada vez mais rara. O alto valor e o fácil mercado capitaneado pelo comércio interprovincial levaram a que senhores de escravos que viviam na cidade os colocassem à venda. Muitos deles acabavam chegando aos portos do Sudeste.

A diminuição da população cativa nas cidades é particularmente visível no Penedo. No Arquivo Público de Alagoas estão preservados alguns documentos referentes à arrecadação da taxa dos escravos das cidades e vilas. Em 1855, foram matriculados 429 escravos de 186 proprietários vivendo na cidade. Dez anos depois, esse número caiu para 254 cativos de 119 proprietários.<sup>422</sup> Esses dados são significativos, mas sofrem a influência de outro fenômeno

---

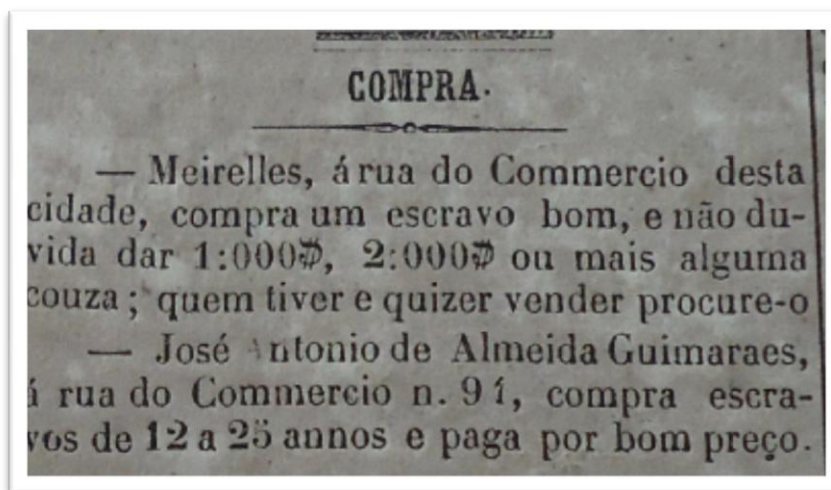
<sup>421</sup> JOHNSON, *op. cit.*, 1999, p. 118. Tradução livre, no original: “slaves could be detached from their pasts and stripped of their identities, their bodies could be disciplined into the order and decorated for the market, their skills could be assigned, their qualities designated, their stories retold”.

<sup>422</sup> APA. Caixa 1010: Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856. APA. Caixa 4869. Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1862-1866 e outros.

impossível de mensurar: a epidemia de cólera de fins de 1855 e início de 1856, alguns meses após a última cobrança de taxa da qual encontrei registro na década de 1850. A região do Baixo São Francisco foi particularmente atingida e não há dados sobre quantos dos escravos que foram matriculados em meados de 1855 teriam morrido pelo mal. De qualquer forma, considerando que efetivamente tenha havido uma queda bruta na população escrava decorrente de óbitos por cólera, percebe-se que, passados nove anos, essa população não teria sido capaz de se restabelecer, o que indica que incidiram outros fatores para sua diminuição, notadamente o comércio interno. Apesar da impossibilidade de avaliar exatamente o quanto este comércio, e, dentre ele, o interprovincial, contribuiu para o fato, é notório que se tornou cada vez mais rara a categoria senhor de escravo na cidade ribeirinha.<sup>423</sup>

No contexto do comércio interprovincial operado desde os portos do Penedo e Maceió, vender um escravo nas duas principais cidades de Alagoas não era tarefa difícil. Ao menos desde 1857, os jornais estampavam anúncios como: “Meirelles a rua do comércio dessa cidade compra um escravo bom e não duvida dar 1:000#, 2.000# ou mais alguma coisa, quem tiver e quiser vender procure-o”.<sup>424</sup> Como pode ser visto na imagem abaixo, ele não era o único anunciante naquela edição d’o Tempo.

**Figura 9 - Anúncio de compra de escravos no Jornal o Tempo em 1857.**



Fonte: O Tempo. Maceió, quarta-feira, ano VI, n. 403, 04.03.1857 em: APA - Caixa 241, Atos e requerimentos do chefe de policia. Passaportes. 1857-1858.

<sup>423</sup> O termo escravos urbanos é definido a partir dos parâmetros da fonte, que visava a taxar os cativos que viviam no interior das vilas e cidades. Para uma discussão mais detalhada sobre esses documentos, ver: TEIXEIRA, Luana. Vapores e escravos no Penedo, Alagoas, na década de 1850. *Revista Saeculum*, n. 34, jan./jun. 2016, aceito para publicação.

<sup>424</sup> O Tempo, Maceió, ano VI, n. 403, quarta-feira, 04.03.1857, ver: APA - Caixa 241, Atos e requerimentos do chefe de policia. Passaportes. 1857-1858.

A organização do comércio de escravos, não subtraía as formas diretas de negociar cativos localmente. Um exemplo é o de Maria. Ela foi escrava do padre João da Silva Lemos, morador na cidade do Penedo. O padre, que residia na central Rua São Gonçalo Garcia, vendeu-a em algum momento antes de 1855 para seu vizinho, o administrador da Mesa de Rendas do Penedo e senhor de engenho, Manoel José da Costa Batinga. Sete meses depois, Batinga vendeu-a a Maria José da Soledade, moradora na Rua da Matriz. Maria, a escrava, foi vendida duas vezes em um ano de intensa movimentação de exportações. Ainda assim, ela não saiu do raio do centro da cidade. Como demonstrei na seção 4 do capítulo anterior, muitas vezes eram os mesmos exportadores que intermediavam as vendas localmente, mas sem dúvidas muitas outras eram feitas diretamente entre vendedor e comprador.

Apesar de observar que o mercado local não deixava de funcionar, mesmo em vista da concorrência do comércio interprovincial, para os escravos sobre os quais se deliberava a venda, não havia qualquer certeza sobre qual seria seu destino. Em 1876, Josefa, escrava do Tenente José Pedro de Faria, de Maceió, procurou José Anselmo Velozo para comprá-la. A negociação de escravos para sua venda foi uma constante ao longo da escravidão brasileira e fez parte dos campos de possibilidades com as quais contava um cativo.<sup>425</sup> O que torna esse caso específico é que a resposta de Velozo ao pedido da cativa foi positiva, mas que ele só a compraria depois da chegada do vapor do sul. Ou seja, Velozo aproveitou a oportunidade para fazer negócios com a escrava. No entanto, ir para o sul não era a expectativa de Josefa. Buscando livrar-se de uma situação indesejada em domínio do Tenente Faria, a solução de entrar no comércio interprovincial não lhe pareceu menos desesperadora. Segundo consta nas fontes, ao receber a resposta de Velozo, Josefa foi a uma estrebaria no fundo da casa e com uma faca fez um corte de seis polegadas no ventre.<sup>426</sup>

O que exatamente ela sabia sobre o futuro que a esperava caso fosse enviada para o sul, ignoro. Mas a atitude dela demonstra que as informações não eram as melhores. Ao procurar Velozo, Josefa vinha de uma situação insuportável que certamente influiu sobre seu ato. Mas ela buscou uma alternativa e ante a possibilidade que lhe foi apresentada, ser exportada, optou pela tentativa de morte. O caso de Josefa não é o único registro de escravos

---

<sup>425</sup> Sobre as possibilidades e limite do escravo procurar novo senhor, ver: CARVALHO, *op. cit.*, 2010, Capítulo 13.

<sup>426</sup> A escrava não morreu e, tendo sido hospitalizada, foi feito um auto de perguntas que infelizmente, não pode ser encontrado. APA. Caixa 889: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1875-1880, ofício da Delegacia de Polícia de Maceió à Secretaria de Polícia de Alagoas, 15.11.1876.

que optaram pelo suicídio à venda no contexto do aquecimento do mercado interno.<sup>427</sup> Outro fato notável do breve informe sobre o trágico destino da escrava foi a perspicácia de Velozo ao perceber em seu pedido uma possibilidade de fazer negócios.<sup>428</sup> Bastava esperar que o próximo vapor chegasse! Um negócio complexo, como era o interprovincial de escravos, estava solidamente estruturado para que alguém com capital para investir pudesse aproveitar quando uma oportunidade, literalmente, batesse a sua porta.

O dinamismo do comércio interprovincial nas cidades pode ser evidenciado pela análise do único Livro de Notas de Maceió que pude levantar. Em 1855 foram registradas ali as compras e vendas de 16 cativos. Entre eles, oito estavam sendo comprados para serem exportados, como foi anotado no próprio registro.<sup>429</sup> Eram escravos de Maceió e dos municípios vizinhos comprados diretamente pelos exportadores de escravos. É um dado isolado, que envolve apenas 16 cativos, mas indica que metade das transações de escravos realizadas na cidade de Maceió naquele ano era destinada ao comércio interprovincial. Ou seja, a possibilidade de um cativo colocado a venda ser remetido para fora da província era de pelo menos 50%. O comércio interprovincial, sem dúvida, era uma realidade bem conhecida entre os escravos das duas principais cidades de Alagoas. E, o que os esperava após o embarque, motivo de temor.

Um caso de escravo urbano exportado foi o de Pedro, nascido em 1850 na casa de seu senhor Antônio Francisco dos Reis, comerciante de fazendas do Penedo. Em 1854, o escravo vivia no centro da cidade junto ao senhor e a outras três escravas, sendo que uma delas, Izabel, provavelmente era sua mãe.<sup>430</sup> Em 1869, Pedro foi vendido a Augusto Sangreman, comerciante da Bahia que tinha casa comercial no Penedo e ocasionalmente negociava escravos. No mesmo dia em que a compra foi registrada, emitiu-se o passaporte de Pedro com

---

<sup>427</sup> Castro trata de um caso em que a mãe matou seus três filhos e tentou suicídio por ter certeza que seria vendida. CASTRO, Hebe M. Mattos. Laços de família e direitos no final da escravidão. In: ALENCASTRO, Luiz Felipe. *História da Vida Privada no Brasil: Império*. Corte e a modernidade nacional. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 339-383. Sobre suicídios no contexto do comércio interprovincial nos Estados Unidos: GUDMESTAD, *op. cit.*, 2004.

<sup>428</sup> O sobrenome de Veloso invoca a possibilidade de algum parentesco com o célebre dono da Casa de comissões da Corte, e, portanto, um envolvimento prévio com o comércio de escravos, mas nenhum dado a respeito dessa relação pode ser levantado.

<sup>429</sup> Esse livro é o único dentre os consultado em que o destino que seria dado ao escravo foi anotado no registro de compra e venda. CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE NOTAS E 1º CARTÓRIO DE PROTESTOS DE MACEIÓ. Livro de notas número 14, tabelião Manoel Esteves Alves, Maceió, Alagoas, setembro de 1852 - setembro de 1855. 140fls.

<sup>430</sup> A identificação de Antônio como comerciante e dos escravos que possuía foi viável devido à cobrança dos impostos. Ver: APA. Caixa 4869. Mesa de Rendas Penedo, ofícios expedidos, 1862-1866 e outros, cópia do lançamento do imposto sobre lojas e mais classes para o Exercício de 1865 a 1866; APA. Caixa 1010: Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856, lançamento dos escravos sujeitos ao pagamento da Taxa de 2#000 na forma da Lei, durante o corrente exercício (1855-1856).

destino ao Rio de Janeiro.<sup>431</sup> Izabel continuou sendo escrava de Antônio Francisco e quatro anos depois pôde ver duas de suas filhas, Rosa e Ignácia, terem sortes diferentes. Em 1873, pouco antes do falecimento do senhor, o africano Tibúrcio pagou 400 mil réis por cada uma das alforrias das filhas de Izabel, àquela altura com 14 e 15 anos. O valor da liberdade das escravas, muito abaixo do valor de venda do irmão (1.300 mil réis), indica que houve intensa negociação para a obtenção das cartas.<sup>432</sup> Os dados levam a inferir sobre complexas relações no contexto daquela família escrava/liberta da Cidade do Penedo, relações das quais Pedro foi completamente alijado quando entrou no comércio interprovincial.

Felix era escravo de Salvador Leite Vidigal - comerciante do Jaraguá e dono do Hotel Ship Chandler - para quem trabalhava nos serviços domésticos.<sup>433</sup> Félix era “cria da casa”, devia estar acostumados com as lides domésticas e possivelmente envolvido nos negócios de Vidigal, talvez nos serviços de limpeza do hotel, por exemplo. Com 25 anos em 1874, foi vendido por um conto de réis aos exportadores de escravos Justino Torres, Tosta & Cia.<sup>434</sup> Ato continuo, foi embarcado para o Rio de Janeiro.<sup>435</sup> Dois anos depois, Félix constava como um dos 35 escravos que a Cia. de Transporte Marítimo Diligente vendia a Nicolau Viconzi, em negócio realizado na Corte.<sup>436</sup> Dali em diante, perco o rastro de Félix, no entanto, encontrá-lo em nova negociação no Rio de Janeiro dois anos depois da exportação indica que, assim como as experiências dos cativos antes do comércio eram múltiplas, também o eram depois que chegavam ao sudeste. Após entrar no circuito comercial de Justino Torres, Tosta & Cia, Félix teria sido vendido à Cia. Diligente, para quem teria trabalhado por quase dois anos quando novamente mudou de senhor.<sup>437</sup> Incerteza era a regra para os escravos do comércio.

A situação dos escravos urbanos de cidades como Maceió e Penedo foi absolutamente instável ao longo do Segundo Reinado. O movimento do comércio de escravos não era segredo para ninguém. Os comerciantes eram conhecidos, os lugares de negócios também e os

---

<sup>431</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Petição de passaporte para o escravo Pedro de Augusto Cesar Sangreman de Oliveira, 1869.

<sup>432</sup> CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE PENEDO. Livro de notas número 22, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. 1871-1873, p. 18v.

<sup>433</sup> Almanack da Província das Alagoas para o ano de 1873. Anno segundo. Maceio: Typ Social de Amintas & Soares, 1873.

<sup>434</sup> IHGAL. Livro de compra e venda de escravos, 1874-1875, distrito de Jaraguá, Maceió. Caixa 10, Pacote 04, Documento 18, p. 17.

<sup>435</sup> APA. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1870-1877. Caixa 5.518, p. 52.

<sup>436</sup> ARQUIVO NACIONAL. Cartório do 3º ofício do Rio de Janeiro, microfilme, 010.001.79, Livro de compra e venda de escravos 06.07.1875-06.07.77, n. 167, p. 33-34.

<sup>437</sup> A Justino, Torres, Tosta & Cia, sediada em Maceió, foi ativa na exportação de escravos entre 1874 e 1877, tendo sido registrada como senhora de 86 cativos e procuradora de outros 30 no Livro de Passaportes de Maceió.

cativos de Maceió e Penedo não estavam alheios ao trânsito cotidiano de escravos de outras partes ali chegando para serem embarcados logo a seguir. Em apenas quatro anos, na década de 1850, foram exportados por Penedo mais escravos que o total da população cativa da cidade!<sup>438</sup> Em Maceió, entre 1873 e 1881, apenas 20% dos cativos exportados por Jaraguá tinham sido matriculados na capital da Província, ou seja, apenas um quinto dos cativos exportados habitava ali antes de ser embarcado.<sup>439</sup> Os escravos das duas principais cidades de Alagoas conviviam cotidianamente com o comércio de escravos, seja por serem afetados diretamente por ele, seja pela grande movimentação de escravos do interior levados aos portos para embarcar no “próximo vapor que chegar”. As gameleiras da Avenida da Paz que o digam.

## 7.2. Famílias escravas no fio da navalha

Entre os inúmeros cativos vindos do interior para serem vendidos em Maceió ou no Penedo, a maioria era oriunda de pequenas propriedades. São vários os indícios que corroboram a hipótese. Os dados da matrícula dos escravos exportados por Maceió novamente ajudam a perceber esse quadro. A partir de 1873 é possível apurar com qual número o escravo foi listado na relação que cada proprietário entregou às coletorias municipais no ato de fazer a matrícula geral dos escravos. O número da relação dizia respeito ao conjunto de escravos de um mesmo senhor: se o senhor possuísse 10 escravos eles seriam listados com o número 1, 2, 3 4... até 10.<sup>440</sup> Evidente que não é possível estimar-se pelo número da relação o tamanho da propriedade escrava, pois um João podia ser o primeiro escravo de uma lista de 200. Mas tendo isso em mente, ainda assim os dados são significativos. Há a anotação do número da relação de 1.322 escravos, 926 deles tinham-no igual ou inferior a cinco, 220 entre seis e 10, 109 escravos estavam entre 11 e 20 e apenas 67 possuíam números da relação iguais ou maiores que 21. No topo da lista estava o escravo Amaro, de Ulysses da Costa Espíndola, número 269 da relação apresentada. Amaro foi exportado para Pernambuco em setembro de

---

<sup>438</sup> TEIXEIRA, *op. cit.*, 2016.

<sup>439</sup> APA. Caixa 5.518. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1870-1877, 200 fls. APA. Caixa 5.301. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880, 150 fls. APA. Caixa: 5.518. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1880-1892, 34 fls.

<sup>440</sup> Mais comum que o número da relação era o número da matrícula geral, relativo à posição na listagem do município. A relação dos escravos de cada senhor dados à matrícula foi prevista na legislação, no entanto, não é um dado comum de ser encontrado na documentação. Ver: BRAZIL, Império do. Decreto nº 4.835, de 01.12.1872.

1876 e no registro consta que ele era “casado com mulher livre que o acompanha”.<sup>441</sup> No seletor grupo dos sete escravos que tinham três dígitos no registro da relação destacam-se o escravo Benedito, de 30 anos, número 108 da relação de Manoel Joaquim da Silva Leão em Santa Luzia do Norte e Caetano, de 22 anos, escravo número 160 da lista de João de Holanda Cavalcante.<sup>442</sup> Leão e Cavalcante figuravam, sem dúvida, entre os maiores proprietários de Alagoas. Como Leão era um caso raro de senhor de engenho que atuava como exportador de escravos, há a anotação de outras dezenas de cativos seus exportados. Já no caso de João de Holanda o único registro dele dispondo escravos no comércio interprovincial é o de Caetano. A regra de dispor um ou dois escravos repete-se com os senhores dos escravos anotados com altos números da relação.

Ao se questionar sobre os motivos que levavam os senhores a venderem seus escravos, especialmente entre o grupo de pequenos proprietários, a necessidade financeira vem logo à cabeça. Em uma sociedade em que dinheiro vivo era coisa rara e bens de consumo restritos, escravos tornaram-se um dos ativos mais importantes na riqueza pessoal das classes proprietárias. Ter um escravo significava ter *status*, ter mão de obra disponível - seja para a produção, seja para a comodidade - e também ter uma poupanzinha particular. Claro que era também um investimento de risco, o escravo podia fugir, suicidar-se ou morrer de morte natural. Fosse como fosse, escravos eram capital ativo em uma economia amplamente descapitalizada. O contexto de intensificação do comércio viabilizou o fácil acesso à inversão desses ativos em dinheiro, afinal, não bastava querer vender, era preciso que alguém quisesse comprar. Em Alagoas ao longo do Segundo Reinado não era difícil achar quem se interessasse pelo “produto”. Bastava abrir o jornal e lá estavam os anúncios: “ESCRAVOS – de ambos os sexos, sendo peças de 1ª ordem, pagamos muito bem por termos encomenda para São Paulo”.<sup>443</sup>

No entanto, o registro da venda de escravos pela necessidade de ter dinheiro em mãos foi muito raro. Existe uma limitação das fontes nesse caso. Vender um escravo por necessidade econômica era, por um lado, algo tão evidente que não precisava ser mencionado e, por outro, vergonhoso para que o fosse. O que teria ocorrido, por exemplo, à Marcolino

---

<sup>441</sup> APA. Caixa 5.518. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1870-1877, p. 176.

<sup>442</sup> Caetano foi comprado pelo Tenente Coronel Manoel Casimiro à Cavalcante algumas semanas antes da exportação. Rocha não era comerciante de escravos, mas nos últimos meses de 1879 exportou oito escravos matriculados no Ceará, Pernambuco e Alagoas. APA. Caixa 1651: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877. APA. Caixa 5.301, Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880.

<sup>443</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno IX, n. 45, 14.11.1879, p. 4.

Viera de Lyra, de Assembléia, para que em maio de 1876 ele passasse os poderes sobre cinco dentre os cerca de 10 escravos que possuía para que João Teixeira Machado os vendesse no Rio de Janeiro. Olhando mais de perto, percebe-se que Marcolino, na verdade, estava vendendo uma família inteira, mãe e quatro filhos entre cinco e dez anos, que a lei não permitia que fossem separados. O que reforça a possibilidade de que alguma urgência forçou Lyra a vender praticamente metade de seus escravos de uma vez só. Talvez não houvesse a lei, ele se desfizesse apenas da mãe ou de alguns filhos. De qualquer forma Maria, de 34 anos, e sua prole deixaram a pequena ou média propriedade em que viviam no interior de Alagoas e foram inseridos no comércio de escravos. Nesse caso Lyra cumpriu adequadamente suas obrigações legais e colocou o dinheiro no bolso, mas nada garantiria que até o fim da teia do comércio mãe e filhos permaneceriam juntos.

Um dos poucos registros objetivos sobre a disposição de escravos por necessidade financeira foi a compra e venda de Luís, de 28 anos que em 1867 foi vendido por sua senhora a outro sitiante do termo de Penedo onde vivia. D. Maria do Nascimento, em um raro registro de justificação de venda de escravos, fez questão de anotar junto à escritura:

sendo que esta venda fazia para com o produto d'ela socorrer as despesas de sua família, visto como seu marido Antonio Manoel Rodrigues achava-se em estado de não poder trabalhar, visto não estar inteiramente no gozo de suas faculdades intelectuais.<sup>444</sup>

A necessidade de justificar a venda do escravo evoca uma relação paternalista, no sentido de que a senhora sente-se responsável por seus escravos, assim como acredita que ele deveria lhe responder com gratidão. Até hoje ninguém pode provar que os escravos também percebiam as relações desse modo, mas a perspectiva senhorial do paternalismo pode ser evidenciada em diversas circunstâncias na história da escravidão. A justificativa da venda de Luís registrada no documento de compra e venda é um dos aspectos que demonstram como muitos senhores sentiam-se responsáveis por seus escravos. Vendê-los representava o rompimento dessa relação. Por isso a necessidade de explicar-se (mais aos outros senhores que aos escravos). Mas, ao que tudo indica, esse tipo de posicionamento dos senhores em relação à venda de cativos foi exceção; na maior parte das vezes vendia-se escravo como quem vendia gado: de forma completamente impessoal.<sup>445</sup>

---

<sup>444</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Fragmento de livro de compra e venda de escravos, Cartório do 1º Tabelião de Penedo, 1867, p. 7.

<sup>445</sup> Aqui se abre um campo de debate interessante, especialmente ao se estabelecer uma perspectiva comparativa entre comércio interprovincial no Brasil e nos Estados Unidos. É notável que, ao passo que os principais trabalhos estadunidenses sobre assunto inevitavelmente cotejam o tema paternalismo e comércio de escravos; na historiografia brasileira ele é menos frequente. Não me alongarei nesse momento no debate, mas cabe ressaltar que acompanho Robert Slenes quando afirma que não há incoerência entre paternalismo, motivação de lucros e

Mas não apenas a necessidade econômica explica porque tanta gente vendeu escravos naquele momento. Existiam inúmeros motivos que levavam a que senhores resolvessem colocar um cativo no mercado. Uma das situações frequentes foi a morte dos senhores. Especialmente no caso de proprietários menos favorecidos - que possuíam talvez alguns escravos, uma casa e meia dúzia de bens - nem sempre havia o que dividir de forma igualitária entre os herdeiros. Não raro aconteceu das partilhas, após estimarem o valor dos cativos, dividirem-nos em cotas. Na prática, isso não costumava atender a todos os interesses e a solução era vender o escravo e repartir o seu valor.<sup>446</sup> Esse foi o caso do escravo Cândido, filho de Joaquina, que morava nos arrabaldes do Penedo com outros cinco rebentos. As fontes não são explícitas, mas, aparentemente, os sete eram os únicos cativos de Cláudio José do Sacramento, pequeno proprietário viúvo. Talvez por laços sanguíneos diretos, talvez não, o senhor passou a construir uma relação de afeto com a família de Joaquina.<sup>447</sup> Além do mais, Cândido era filho de um sobrinho do senhor. Embora a paternidade não tenha sido formalmente reconhecida, era pública, pois a família e o menino concordavam sobre ela. Somando todos estes elementos, pode-se compreender porque Cândido, quando chegou ao Rio de Janeiro em 1857, com nove anos de idade, alegou que era livre e vivia com seu avô, Alu (ou Calu), tendo sido vendido por seus tios quando este morreu.

O menino estava falando a verdade, ao menos aquilo que ele entendia por verdade. Das informações prestadas sobre o caso, evidencia-se que Joaquina e seus filhos eram tratados amistosamente por Cláudio José do Sacramento, o Alu. A experiência de escravidão na qual viveu até os nove anos devia ser suficientemente obtusa para que ele mesmo não se identificasse como escravo. No entanto, quando Alu morreu, seus herdeiros, que também tinham parentesco com seu pai natural, venderam-no. As relações familiares e o afeto não

---

altos graus de exploração e, portanto, entre um senhor pautar suas relações com os escravos por uma ideologia paternalistas e operar intensamente no mercado de cativos. Do mesmo modo, concordo com Steven Deyle ao afirmar: “It is important to remember that paternalism was simply an ideology and never an accurate description of the relationship between owners and their slaves. The vast majority of the enslaved never accepted this system, and the slave-owning class frequently did not live up to its responsibilities.” DEYLE, *op. cit.*, 2005, p. 208; SLENES, *op. cit.*, 1976, cap. 10.

<sup>446</sup> A historiografia já demonstrou como o falecimento do senhor tornava-se um momento de insegurança para os escravos, pois a partilha muitas vezes deslocava-os para herdeiros distantes, separava laços familiares estabelecidos e recolocava-os em novas relações de domínio. Essas situações eram especialmente recorrentes nos pequenos plantéis. Ver: ROCHA, Cristiany Miranda. A morte do senhor e o destino das famílias escravas nas partilhas. Campinas, século XIX. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 26, n. 52, p. 175-192, 2006.

<sup>447</sup> A mãe de Joaquina foi escrava de José Cândido, tendo sido por ele alforriada. Não há nenhum indício objetivo, mas a leitura das fontes leva a crer que a relação paternal que o senhor passou a estabelecer com os escravos após a viuvez tenha sido calcada em laços sanguíneos reais. APA. Caixa 1587: Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857, ofício enviado pelo Chefe de Polícia da Corte, Izidro Borges Monteiro, ao Chefe de Polícia de Alagoas, sem número, 20.06.1857.

anulavam o fato de que ele tinha nascido de ventre escravo. No processo de partilha da herança, houve divergência entre os co-herdeiros. Alguns quiseram comprar partes das cotas divididas de Cândido, oferecendo “preço que não convinha aos outros”. Não chegando a acordo algum, o menino foi posto em praça pública. É possível identificar um conflito entre os herdeiros em relação ao destino de Cândido, mas como o falecido não tivesse grande fortuna que permitisse bem ajustar os interesses de todos, o garoto foi a leilão. De iniciais 800 mil réis os quais provavelmente foi avaliado no inventário, Cândido foi arrematado por 1.300 mil réis. Se, de fato, tenha sido o valor do escravo o motivo da discórdia, os herdeiros estavam bastante lúcidos sobre as possibilidades de ganho que o mercado de escravos oferecia naquele momento. Cândido foi arrematado por um exportador de escravos.<sup>448</sup> Ele foi o único de sua família que caiu no comércio interprovincial. Sua mãe e quatro irmãos permaneceram vivendo no sítio do ex-senhor com os herdeiros e outro irmão passou ao domínio de um senhor de engenho do Penedo.

A situação de escravos entrando no comércio por força da morte do senhor parece ter sido comum. Documentos de partilha não raro foram apresentados ao Chefe de Polícia para comprovar o domínio sobre escravos. Bernardino, matriculado em Palmeira dos Índios, ainda constava com o nome do senhor falecido quando foi exportado em 1878, tendo o documento de partilha como prova de domínio. A morte do senhor foi ao longo da escravidão moderna um momento crucial na vida dos escravos. Muitas vezes devia ser motivo de festa, mas na maior parte dos casos a incerteza sobre o futuro trazia angústia. A partilha dos bens muitas vezes podia levar à separação definitiva de pessoas com laços familiares e afetivos. No contexto do Segundo Reinado, a possibilidade de ser vendido para um comerciante de escravos entrava como uma variável a mais em um momento difícil da vida escrava. Por mais cruéis que fossem os senhores e mais aliviados que os cativos pudessem estar, a mudança involuntária era imprevisível e angustiante para a maioria dos cativos.

Outra prática comum que levou muitos escravos para o comércio foi aquela da hipoteca ou do penhor de escravos. A carência de instituições financeiras no Segundo Reinado, especialmente em província pequenas como Alagoas, faziam com que a maior parte do capital necessário para investir na produção fosse viabilizado por empréstimos pessoais. Senhores de escravos em dificuldades financeiras, mas reticentes em vender seus cativos, recorriam a estes financiamentos na esperança de poder restituir os empréstimos. Nas cidades, especialmente, eram os comerciantes que costumeiramente faziam esse tipo de negócio, ou

---

<sup>448</sup> O arrematante foi o comerciante Luiz Caetano da Silva Campos, residente no Penedo e sócio das firmas Silva Campos & Cia daquela cidade e da Alves & Cruz do Rio de Janeiro.

seja, os mesmos homens que estavam envolvidos com o negócio de exportação de escravos. Se os senhores não fossem capazes de cumprir seus compromissos, os escravos passavam ao poder dos credores e, provavelmente, entrariam no comércio.

Maria era escrava da sogra de José Antônio Serafim de Assis Carvalho e, quando aquela morreu, passou ao poder deste. Com apenas oito anos e possivelmente já separada da família por força da partilha, em 1855 a menina foi oferecida como garantia de uma hipoteca no valor de 403#200 que seu senhor fez a Manoel José Antônio da Silva Muritiba, um dos principais comerciantes de escravos de Maceió.<sup>449</sup> Ao que tudo indica, Assis Carvalho não conseguiu cobrir a hipoteca, que corria a juros de 2% ao mês, e terminou passando Maria ao poder de Muritiba. Em maio de 1857, uma escrava de nome Maria de 10 anos foi exportada por Muritiba para o Rio de Janeiro.<sup>450</sup> Separada da família, inserida como garantia em um negócio usurário e vendida para muito longe antes mesmo de completar 10 anos. Dentre as possibilidades que a vida escrava oferecia, certamente as que foram impostas à Maria eram das mais temidas.

Nos anos 1870, em Penedo, diversas escrituras de penhor de escravos foram passadas nos livros do tabelião da cidade. Algumas relacionavam-se à formalização de dívidas pessoais, outras tratavam-se claramente de empréstimos comerciais. Esse foi o caso, por exemplo, da escritura feita em setembro de 1873 entre a firma baiana Messias Patury & Cia e o alferes Antônio Salgado de Vasconcelos e sua irmã Dona Floripes Maria de Vasconcelos. O contrato previa que em garantia de três contos de réis em gêneros recebidos a juros de 1% ao mês, Vasconcelos penhorava os cativos Benta, 28 anos, Manoel e Antônio, de 12 anos, Francisco, oito, Vicente, sete e Casimiro, seis, todos cabras e matriculados em Garanhuns, Pernambuco. Embora a documentação não mencione, eram provavelmente mãe e filhos.<sup>451</sup>

Passado mais de ano, os Vasconcelos pagaram apenas parte da dívida e a Messias Patury, através de seu cessionário em Penedo, José Maria Gonçalves Pereira, entrou com ação comercial, no princípio de 1875.<sup>452</sup> Nas páginas do Jornal do Penedo foi publicado aviso para que não se fizesse negócio com os escravos penhorados.<sup>453</sup> Os Vasconcelos eram donos de uma casa comercial em Porto Real do Colégio e aparentemente teriam voltado para

---

<sup>449</sup> CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE NOTAS E 1º CARTÓRIO DE PROTESTOS DE MACEIÓ. Livro de notas número 14, tabelião Manoel Esteves Alves, Maceió, Alagoas, setembro de 1852 - setembro de 1855, p. 75v.

<sup>450</sup> APA. Caixa 5.282. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1854-1862, p. 137.

<sup>451</sup> CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE PENEDO. Livro de notas número 22, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. 1871-1873, p. 197.

<sup>452</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Ação ordinária comercial. Juízo comercial do Penedo, Autor: José Maria Gonçalves Pereira, 1875.

<sup>453</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno V, n. 4, sexta-feira, 30.01.1875.

Garanhuns com todos os seus cativos após o insucesso dos negócios. Não pude conhecer o fim da ação judicial, mas com muita probabilidade, caso José Maria tenha conseguido executar a dívida, Benta e seus filhos rapidamente devem ter embarcado para o Rio de Janeiro.

Casos como o de Cândido e Maria, crianças de senhores de poucos escravos que devido à morte do senhor entraram no comércio interprovincial foram muito comuns, especialmente antes de 1869, quando a legislação passou a proibir a separação desses meninos e meninas de suas mães. Vender uma criança devia ser uma boa opção para um pequeno proprietário, pois ele podia amealhar recursos sem perder força de trabalho. Um pouco diferente foi o caso da outra Maria, que foi vendida por Marcolino junto a seus filhos, ou de Benta, penhorada com sua prole e provavelmente vendidos por falta de pagamento. Mães e filhos não foram separados, mas a motivação da venda teria sido idêntica: a necessidade de ter ativos sem perder muitos trabalhadores. Contudo, não eram apenas cálculos econômicos que levavam escravos para o comércio interprovincial. No contexto do Segundo Reinado, ele tornou-se um potente instrumento de poder nas relações entre senhores e cativos.

### **7.3. Insubmissos! Escravos vendidos**

O comércio interprovincial de escravos tornou-se não apenas um lugar de fácil obtenção de ativos para os senhores. Foi também uma forma prática deles livrarem-se de escravos insubmissos ou de prevenir-se de perdas causadas pela condenação de escravos criminosos. Ricardo Caíres, citando Pedro Calmon, aponta para a utilização estratégica do comércio como instrumento de poder nas relações entre senhores e escravos. O autor afirmou que o

incremento do tráfico interprovincial foi utilizado para pacificar a escravaria baiana, arrefecendo a rebeldia de outrora. Segundo ele, os senhores vendiam em lotes, tendo o cuidado de separar os atrevidos e belicosos; mandavam-nos para os cafezais do Vale do Paraíba e de São Paulo, longe dos mocambos, dos terreiros e batuques das senzalas antigas dos engenhos e do convívio das confrarias ou grupos raciais, nos portos repletos de crioulos<sup>454</sup>

A ameaça de venda como instrumento de domínio deve ser tão antiga como a escravidão moderna, mas ela devia fazer mais efeito quando havia maior proximidade cultural entre as partes da relação - cativos e senhores brasileiros - e os escravos estavam cientes da facilidade de concretizá-la. Evidente que a documentação dessa prática é muito difícil. De fato

---

<sup>454</sup> CALMON APUD SILVA, *op. cit.*, 2007.

pude encontrar apenas um indício direto. Mas pelas especificidades que o envolve creio que é suficiente para que se possa demonstrar como a ameaça de venda para fora da província tornou-se moeda corrente nas relações de domínio no Segundo Reinado.

Maximiano tinha 12 anos e morava em Maceió em 1859 quando foi separado da mãe por uma Maria de tal. Maria teria sequestrado o garoto quando ele foi ao mercado comprar farinha e ao que tudo indica, imbuída de má fé, iludira o rapaz alegando que sua mãe morrera, mantendo-o em sua companhia até que aparecesse uma boa ocasião para tirar vantagem. O que ocorreu quando recebeu visita de Manoel Joaquim, a quem Maria entregou Maximiano, dizendo para o menino que o homem lhe ensinaria o ofício de tamanqueiro. Depois de dois meses vivendo com Manoel Joaquim, eles partiram da Mata do Rolo com destino a Penedo. Logo depois de deixar Maceió para trás, no meio do mato, Manoel Joaquim avisou ao menino que o venderia como escravo. Para conseguir concretizar seus planos, no entanto, o homem precisava da colaboração de Maximiliano e, por isso, disse-lhe que a partir daquele momento ele se chamaria Anselmo, que seria tido como seu cativo e que deveria lhe chamar de Antônio Cordeiro. Caso não o fizesse, ele o embarcaria no “próximo vapor” ou o mataria no mato. O menino anuiu, mas para sua sorte o intento de Manoel Joaquim não foi atingido porque ao oferecer Anselmo ao Tenente João Baptista de Aquino, morador em um sítio nos arrabaldes do Penedo, esse não concordou em fazer negócio sem a apresentação do título de posse. Aquino desconfiou e, astutamente, instou Manoel Joaquim a buscar os títulos. O menino, no entanto, deveria permanecer no sítio até que ele voltasse com os documentos. Manoel Joaquim não voltou mais e apenas duas semanas depois de estar convivendo na casa de Aquino, Maximiliano teve coragem para admitir que era forro - ou livre, não está explícito - e contar sua história.<sup>455</sup>

As escravidões ilegais foram uma constante na história do Brasil e uma investigação sobre sua relação com o comércio interprovincial está em aberto. Adentrar o assunto ampliaria demasiado o leque de possibilidades dessa tese, mas trouxe aqui o caso de Maximiliano porque ele revela de forma tenaz como a ameaça da venda para o comércio interprovincial tornou-se lugar comum nas Alagoas do Segundo Reinado, chegando a extrapolar o campo das relações diretas entre senhores e escravos. Mesmo em um caso de escravidão ilegal a imagem do embarque nos vapores podia ser suficientemente amedrontadora para coagir uma criança de 12 anos a colaborar com um homem que pretendia vendê-la como escrava. Veja-se bem, o menino estava só no mundo acreditando-se órfão, que

---

<sup>455</sup> Aquino procura então o Delegado de Penedo, que remete Maximiliano para Maceió, onde foi devolvido à sua mãe.

diferença fazia ser escravizado ilegalmente aqui ou lá para onde os vapores levavam? Decerto que havia diferença, quantas história aterrorizantes não deviam ser contadas nas comunidades escravas sobre o destino daqueles que embarcavam? Um dos raros registros está contido nos versos de ciranda:

Cantagalo é um inferno,  
Onde negro vai pena,  
Não me venda meu sinhô,  
Não me venda para lá.

Catarina minha negra,  
Teu senhor quer te vender,  
Para o Rio de Janeiro,  
Para nunca mais te ver”.<sup>456</sup>

Identificados em São Paulo no século XIX e no Ceará no século XX, os versos provavelmente transitavam na cultura popular do tempo do Império. Cantagalo, uma das primeiras zonas de expansão do café e conhecida pelo seu mercado de escravos, simbolizava o terror de ser inserido no comércio. Tomando-se as ideias de James Scott para analisar a ciranda, pode-se perceber os versos como uma forma de discurso público dos grupos subordinados, expressando um domínio político. O disfarce e o anonimato que a poesia preserva eram um canal de comunicação direto entre a população escrava, informando sobre o perigo de ser inserido no comércio e evocando que se atuasse no sentido de evitá-lo. O medo dos vapores e da venda não eram apenas uma reação simples a uma situação comum e indesejada. O comércio interprovincial passou a ser uma possibilidade muito presente na vida dos cativos brasileiros após 1850, influenciando diretamente sobre as perspectivas de futuro dessas pessoas e sobre as relações sociais nas quais elas estavam inseridas.

A ameaça da venda é um exemplo das mudanças provocadas pela emergência do comércio interno. Quantas e quantas vezes senhores não devem ter proferido-a em troca de obediência? O medo do embarque não era novo, devia estar incrustado na memória coletiva dos milhares de africanos e seus descendentes que viviam como cativos no Brasil. O inédito nesse caso é a imagem dos vapores. Eles não eram as únicas embarcações empregadas no transporte de cativos, mas a capacidade de organização do comércio interprovincial de escravos que as viagens regulares de vapores propiciavam tornou-os um ícone desse negócio. Ademais, como pontuou o Juiz de Direito de Maceió (Seção 5.2) havia algo que tornava as

---

<sup>456</sup> Os versos acima foram colhidos por Afonso de Taunay em São Paulo no século XIX, no entanto, estrofes semelhantes foram encontradas por Sobrinho no contexto de Festas de Reis do Congo e Cirandas no Ceará. Ver: ROSSINI, Gabriel Almeida Antunes. Apreciações acerca do tráfico interno de escravos no oeste da Província de São Paulo (Rio Claro, 1861-1869). *Revista História Econômica & História de Empresas*, v. 16, p. 301-341, 2013; SOBRINHO, *op. cit.*, 2012.

condições dos vapores mais cruéis que as de outras embarcações. Em 1859, a modernidade trazida pelos barcos a vapor já era um fato consolidado. No universo das representações escravas, no entanto, estas máquinas estavam associadas a outros significados.

Stanley Stein cita um senhor de Vassouras que teria coagido seu escravo ao trabalho nos seguintes termos: "melhore seu comportamento ou o enviarei ao mercado de escravos de Cantagalo".<sup>457</sup> Em Alagoas diria-se: melhore seu comportamento ou lhe mando para os vapores! Os vapores consagraram-se como a metonímia do comércio interprovincial entre os escravos. Mas não foi apenas de ameaças que viviam os senhores. Muitos efetivamente colocaram seus cativos a venda por não conseguirem mais manter as relações de domínio. Ou seja, apesar de sua força, nem sempre ameaças eram eficazes e muitos cativos recalcitrantes foram vendidos para os exportadores de escravos.

Em 1857, Barnabé Pereira da Rosa Calheiros, de Santa Luzia do Norte, enviou dois escravos para o exportador Manoel Joaquim Duarte Guimarães. Na Carta de Ordem remetida junto, escreveu o senhor:

Vai estes dois escravos, Antonio e Ventura os quais não posso os deixar de os vender *para fora da província por me ser isso necessário para que se não evadam* vão presos devendo os conservar V. S<sup>a</sup> assim seguros até a monção de os embarcar [...].<sup>458</sup>

Naquele mesmo mês o exportador Joaquim Bernardes Pina estava no litoral norte de Alagoas negociando escravos. Enviou de Barra Grande dois cativos para Maceió aos cuidados de outro exportador, Manoel Antônio Lopes da Silva Muritiba. Junto mandou um bilhete com a seguinte recomendação: "Pelo Jangadeiro João Ignácio de Mendoça remeto dois escravos e logo que tome conta os porá [sic] os mandara botar na Cadeia ou a Bordo que são muito fujões por isso deve haver todo cuidado".<sup>459</sup>

Além de apontar para a participação de jangadeiros no comércio de escravos, os dois documentos acima são excepcionais por tratarem-se de papéis de cunho pessoal escritos entre senhor e exportador, no primeiro caso, e entre exportadores no segundo. Anexados aos documentos encaminhados ao Chefe de Polícia para solicitação dos passaportes dos escravos,

---

<sup>457</sup> STEIN, *op. cit.*, 1990, p. 170.

<sup>458</sup> Efetivamente, uma vírgula em "necessário, para" mudaria o sentido da frase e poderia implicar em outra motivação que levasse à necessidade de vender os cativos que não a insubmissão. Mas ainda que o senhor tivesse outro motivo para vender os cativos, a preocupação exagerada no cuidado para que não fugissem e a insistência para que sejam vendidos no Rio de Janeiro corroboram com a hipótese de que a venda foi motivada pelo comportamento dos escravos. APA. Caixa 241: Atos e requerimentos do Chefe de Polícia (passaportes), 1857-1858, petição de passaporte para os escravos Antônio e Ventura, 31.01.1857. Grifos meus.

<sup>459</sup> APA. Caixa 241: Atos e requerimentos do Chefe de Polícia (passaportes), 1857-1858, petição de passaporte para os escravos Amaro e Roque, 01.1857.

eles revelam a preocupação com os cativos ao longo do trânsito entre a origem e o destino final. Mais ainda, indicam que a insubordinação dos escravos foi o ensejo para sua inserção no comércio. E que o comércio para longe tornou-se a uma ótima opção para senhores tratarem dos casos de escravos insubmissos. Afinal, que vizinho compraria um escravo fujão? Mas a léguas de distância de casa, senhores poderiam dormir tranquilos. O problema já não lhes pertenceria mais.

A verdade sobre o passado de um escravo do comércio não era absolutamente um dado a ser divulgado. Esses dois casos chegaram ao conhecimento por certo por descuido dos interessados que não pensaram que a carta particular tornar-se-ia um documento público de carta de ordem exigida pelo Chefe de Polícia. A raridade desses registros colocada lado a lado à evidência de que escravos insubordinados eram preferidos para o comércio nos poucos documentos desse tipo que foram preservados pelo tempo permite que se sugira que era uma prática comum e que exportadores deviam estar acostumados a ter que tomar providências para controlar esses cativos. Formas sofisticadas de domínio, como a que Manoel Joaquim manteve com Maximiano levando-o a mentir sobre sua identidade e sua condição não deviam ser incomuns no contexto do comércio.

Outro escravo que aparentemente foi colocado no comércio interprovincial como forma de se livrar de um problema foi Serafim de Antônio de Gomes Mello. O escravo ficou famoso na historiografia por ter sido réu em um processo crime na Corte. A “incrível história” de Serafim foi uma das principais trajetórias analisadas por Sidney Chalhoub em “Visões da Liberdade”. Como colocou o autor, Serafim teria chegado à Corte em um grupo de sete escravos enviados por Joaquim da Cunha Meirelles em 1878. Desde que pisou na capital do Império, Serafim foi recorrentemente insubmisso: “não queria ficar na Corte, insistia em voltar para o norte, e de quebra avançou contra uma preta com quem tinha uma rixa talvez iniciada em Camaragibe”, local onde vivia antes de ser inserido no comércio.<sup>460</sup> Segundo o depoimento do comerciante Leopoldo da Costa, que recebera o cativo na Corte: “no dia 20 de Fevereiro do mesmo ano [1879], mandaram-me para ser alugada uma preta de nome Bonifácia, o Serafim logo que viu a preta atracou-se com ela dizendo que havia de matá-la porque esta sabia de tudo que ele tinha feito no Norte”.<sup>461</sup> É apenas um indício vago, mas evidencia que o comportamento insubmisso de Serafim era antigo. Não seria, portanto,

---

<sup>460</sup> CHALHOUB, *op. cit.*, 1990, p. 61.

<sup>461</sup> ARQUIVO NACIONAL, Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), série apelação criminal, Apelante Serafim, n. 1.077, maço 153, ano 1884, p. 85-85v.

surpreendente que Antônio Gomes de Mello tivesse vendido Serafim à Meirelles para se livrar de um problema com o qual ele já não conseguia mais lidar.

Existia uma brutalidade sutil no fato do comércio interprovincial negociar prioritariamente escravos brasileiros que muitas vezes pode passar despercebida. Comerciar escravos da mesma pátria é absolutamente diferente de comerciar estrangeiros. Escravo e comerciante compartilham pelo menos um número substancial de códigos culturais e sociais e comunicam-se perfeitamente entre si pela língua em comum. Que dizer do relato oral de um ex-escravo anotado por Stanley Stein. O ex-cativo do Maranhão remetido aos cafezais por força do comércio interprovincial contou que sendo enfileirados nas portas das fazendas, vinham os proprietários e perguntavam-lhes diretamente: “Rapaz, você quer trabalhar para mim?”. Alguns poderiam dar respostas excepcionais, como uma escrava dos Estados Unidos que diante de situação semelhante advertiu: “Compre-me se desejar, mas eu lhe digo abertamente, se eu me tornar sua escrava, cortarei sua garganta na primeira oportunidade.”<sup>462</sup>

O que esses diálogos entre escravos do comércio e senhores evidenciam é o nível de interação pessoal que permeou o comércio interno de cativos. Um nível de interação que exigia colaboração dos cativos, ainda que fosse pelos meios tradicionais de coerção. No entanto, essa coerção devia evitar a violência direta, pois como aponta Walter Johnson, as marcas de castigos corporais denunciavam o comportamento do escravo e baixavam seu valor de mercado. No contexto do comércio, no qual buscava-se produzir a imagem de “escravos ideais”, elas não eram desejáveis. Escravo marcado, sinal de escravo mal comportado. É plausível pensar que a prática de castigos que infligissem marcas no corpo, como eram costumeiramente os castigos aplicados a escravos, não faziam parte do cotidiano das relações entre exportadores e suas “mercadorias”. É possível, no entanto que comerciantes tenham desenvolvido técnicas de violência física que não deixassem marcas (fenômeno bem conhecido no século XX). Mas tendo a crer que outras formas de coerção eram mais comuns. A dimensão da negociação direta entre mercadores e escravos para que houvesse colaboração ao longo do processo de venda deve ter sido mais comum que reprimendas físicas. Afinal, o escravo sabia que ele não permaneceria muito tempo nas mãos do negociante e que elas definiriam seu destino. O tempo de espera do escravo inserido no comércio não deixava de ser um momento *sui generis* em sua vida. Astúcia e capacidade de comunicação poderiam ser úteis para amealhar algum ganho. Certamente, havia possibilidades de negociação ao longo da

---

<sup>462</sup> DEYLE, *op. cit.*, 2005, p. 265. Tradução livre, no original: “Buy me if you please; but I tell you openly, if I become your slave, I will cut your throat the first opportunity”.

espera do comércio, no entanto, são necessárias outras investigações para que se possa melhor explorá-las.

#### **7.4. Escravos criminosos no comércio**

A ameaça de ser mandado para os vapores e a efetiva venda como meio para se livrar de cativos insubmissos foram duas formas diretas com que o comércio interprovincial influenciou as relações de domínio no Segundo Reinado. A desestabilização dessas relações fez parte do processo de destruição da escravidão no Brasil, mas a forma como as relações entre senhores e escravos transformaram-se ao longo do período não foram uniformes em todo o Império. Em Alagoas, sob o ângulo das negociações cotidianas, o comércio interprovincial contribuiu para a manutenção da estabilidade das relações, seja por oferecer aos senhores um instrumento a mais em seu favorecido arsenal de negociação - com a grande vantagem de ser uma arma sem utilização direta da violência - seja por viabilizar uma forma de esquivar-se das ameaças à manutenção das relações de poder pela eliminação pacífica e lucrativa do indivíduo provocador da instabilidade.

Havia, no entanto, uma situação que pouco influía sobre as relações na província, mas poderia trazer conseqüências notáveis no comportamento dos escravos chegados ao Sudeste. Trata-se de senhores de escravos criminosos que, simplesmente, vendiam seus cativos para exportadores antes que a justiça os condenassem. Cativos suspeitos de crimes, que forçosamente acabariam sendo retirados do domínio senhorial para cumprir penas de galés ou morte, eram surrupiados no calar da noite e remetidos para ser vendidos o mais longe possível. José Maurício Wanderley, na defesa de seu projeto de proibição do comércio interprovincial em 1854 já citava a prática:

Acontece ainda mais; muitos crimes cometidos por escravos nas províncias ficam impunes, porque imediatamente os réus são subtraídos à ação da justiça e remetidos para serem vendidos na Corte e em outros lugares, onde muitas vezes crimes mais graves são por eles perpetrados, porque no seio das famílias a que são vendidos não são conhecidos os vícios, as maldades desses escravos.<sup>463</sup>

De fato, casos de escravos criminosos inseridos no comércio aparecem nas fontes, inclusive ofícios dos Chefes de Polícia da Bahia e Pernambuco dando conta de que eventos semelhantes ocorreram naquelas províncias. Particularmente, a rota que ligava o Sertão pernambucano aos mercados do sul através do Penedo, longe dos olhos da Secretaria de

---

<sup>463</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 01.09.1854, p. 449-350.

Polícia, pareceu ter sido frequentemente utilizada para a prática do crime. Em 1854, chegou à repartição um ofício informando que o escravo Francisco, de João Marinho Fonseca, de Flores, Pernambuco, depois de assassinar um parceiro, foi “subtraído” com anuência do senhor, que o teria vendido por menor preço.<sup>464</sup> Suspeitava-se que ele teria sido levado para Alagoas. Em 1864 foram dois escravos de Buíque que mataram outro cativo e foram conduzidos sorrateiramente para a província vizinha.<sup>465</sup> Tendo em vista que o Submédio São Francisco tinha fácil acesso ao Oceano por Alagoas, o comércio interprovincial era o destino plausível desses cativos foras da lei.

Em Alagoas, situações semelhantes ocorreram. Em 1879, o Chefe de Polícia recebeu ofício do Delegado de Anadia dizendo constar que o escravo Martinho, pronunciado em crime naquela comarca, estava na capital suspeitando ter sido vendido.<sup>466</sup> Em 1857, o escravo Luiz furtou de seu senhor, um comerciante de São Miguel, quatro sacas de lã. O Delegado de São Miguel escreveu ao Chefe de Polícia da capital alertando-o para que impedisse o embarque do cativo, pois o mesmo senhor a quem ele furtara, afirmara que o cativo fugira, quando na verdade procurava “vendê-lo para furtá-lo à ação da justiça”.<sup>467</sup> Em 1876, um caso tornou-se célebre em Penedo. Em 16 de março, o escravo Sebastião, de Rafael Cataldo assassinou um homem em Feliz Deserto. Após o crime, Sebastião teria fugido.<sup>468</sup> Um mês depois, Cataldo vendeu a José Maria Gonçalves Pereira um cativo chamado Antônio que foi embarcado para o Rio de Janeiro.<sup>469</sup> Não demorou a que o inspetor da alfândega declarasse aos quatro ventos que Cataldo, em conluio com o Delegado de Polícia do Penedo, teria vendido Sebastião sob a alcunha de Antônio.<sup>470</sup> A denúncia chegou ao Chefe de Polícia, que exigiu esclarecimentos a seu subordinado, Manoel de Faria C. Laranjeiras, respondidos nos seguintes termos:

Tenho presente o ofício de VS<sup>a</sup> de nº 201 de 3 do andante sobre o embarque do escravo Sebastião do Italiano Rafael Cataldo; afianço a VS<sup>a</sup> que se esse escravo embarcou, foi como contrabando por que, dado o crime praticado pelo referido escravo, tenho sido bastante cuidadoso para não ser iludido.<sup>471</sup>

---

<sup>464</sup> APA. Caixa 1283: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1854, ofício da Secretaria de Polícia de Pernambuco para a de Alagoas, 13.07.1854.

<sup>465</sup> APA. Caixa 1644: Secretaria de polícia de Alagoas: ofícios recebidos de diversas autoridades, 1864, ofício da Secretaria de Polícia de Pernambuco para a de Alagoas, 19.07.1864.

<sup>466</sup> APA. Caixa 1069: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1879, ofício do Delegado de Polícia de Anadia para a Secretaria de Polícia de Alagoas, 27.01.1879.

<sup>467</sup> APA. Caixa 1587: Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857, ofício da Delegacia de Polícia de São Miguel para a Secretaria de Polícia de Alagoas, 03.11.1857.

<sup>468</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno VI, n. 11, quinta-feira, 23.03.1876.

<sup>469</sup> CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE PENEDO. Livro de notas número 24, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. 1875-1879, p. 36V.

<sup>470</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno VI, n. 18, sexta-feira, 19.05.1876.

<sup>471</sup> APA. Caixa 1423: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1876, ofício da Delegacia de Polícia de Penedo para a Secretaria de Polícia de Alagoas, 13.05.1876.

Ao fim nada foi provado; e como seria? Rastrear Antônio no sudeste, proceder às indagações e exames e concluir pela veracidade da denúncia seria improvável. Tanto mais difícil na medida em que o próprio Sebastião devia ser conivente com a farsa. Para ele os vapores significaram a possibilidade de um novo começo, ainda que as perspectivas de vida não fossem necessariamente as melhores. Não se pode duvidar, inclusive, que nos planos criminosos do cativo, esse lance tivesse sido pensado.

Um dos casos mais extraordinário sobre as possibilidades amplas que o comércio interprovincial abriu no campo de ação para os escravos no Segundo Reinado ocorreu na Bahia. Em um artigo sobre a escravidão em Ilhéus, Mary Ann Mahony descreve aspectos da trajetória do escravo João Gomes. Em 1875, o africano que estava vivendo em um quilombo, entregou-se às autoridades locais assumindo ter sido o autor de um atentado contra a vida de seu senhor, Fortunato Pereira Gallo. Em julgamento, no entanto, João Gomes mudou de versão, afirmando que “havia optado por fazê-lo [assumir a autoria] na esperança de que as autoridades interviessem junto ao seu proprietário e o fizessem vendê-lo”.<sup>472</sup> João Gomes havia tentado negociar com seu senhor sua venda anos antes, e não apenas teve a negociação frustrada como também foi castigado pelo ato. A represália teria sido o motivo da fuga que o levou ao quilombo, onde, segundo ele, vivia “a vida de um animal selvagem”. Dois anos depois, assumir o atentado à vida de Gallo surgiu-lhe como uma oportunidade derradeira de mudar de destino. João Gomes tinha 60 anos quando confessou o crime.

As falas de escravos diante da justiça são sempre muito impenetráveis. São mais úteis pelo que dizem nas entrelinhas, que pelas declarações diretas sobre os fatos pelos quais eles estão sendo acusados. A mudança de depoimento de um cativo réu em um processo era muito corriqueira e é difícil compreender exatamente as razões que os levavam à inconstância dos depoimentos, bem como definir qual deles estava mais próximo dos fatos.<sup>473</sup> De qualquer modo, a verossimilhança é um aspecto fundamental na análise dessas fontes. Uma informação estapafúrdia, completamente distante dos horizontes culturais dos interrogadores não seria registrada.<sup>474</sup> Nesse sentido que a alegação de João Gomes é significativa. Alegar-se criminoso com a perspectiva de ser vendido é muito sintomático do quanto a prática de

---

<sup>472</sup> MAHONY, Mary Ann. 'Instrumentos Necessários': escravidão e posse de escravos no sul da Bahia no século XIX, 1822-1889. *Afro-Ásia*, n. 25-26, p. 95-139, 2001, p. 132.

<sup>473</sup> Em minha pesquisa de mestrado, na qual trabalhei com diversos processos crimes envolvendo escravos, foram no mínimo três vezes em que observei a mudança radical da versão de escravos réus. Ver: TEIXEIRA, *op. cit.*, 2008.

<sup>474</sup> Sobre possibilidades de análise de fontes criminais, ver: GINZBURG, Carlo. *História nortuna: decifrando o Sabá*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

subtrair escravos à justiça para inseri-los no comércio interprovincial devia ser corriqueira no Segundo Reinado. O caso de Gomes é emblemático porque informa sobre a tentativa de negociar diretamente com o senhor sua venda e a incisiva negativa recebida. João buscou no quilombo uma alternativa, mas também não teria se adaptado. Diante da falta de perspectivas, entre manter-se na “vida selvagem” que o quilombo lhe propiciava e retornar ao domínio odioso de um senhor, apelou para uma estratégia arrojada, informado, certamente, pelas inúmeras vezes que soube de escravos criminosos que acabaram sendo vendidos. João Gomes, no entanto, não teve sucesso. Condenado à morte, teve a pena comutada em Galés por 20 anos, depois de o senhor abrir mão do domínio sobre ele. O trabalho nas galés quiçá fosse menos tortuoso que servir ao Gallo, de quem, ao menos, ele teve o prazer de roubar a si mesmo.

A venda de escravos suspeitos e indiciados não era uma prática nova, mas percebe-se que o comércio interprovincial facilitava-a, senão incentivava-a. No contexto em questão, é possível entendê-la como mais um ponto de fricção entre o poder senhorial e a autoridade estatal, processo que se acentuava paralelamente ao desenvolvimento do comércio interprovincial. Buscando analisar o fato a partir do horizonte de ações viáveis para a população escrava, essas situações levavam a que se colocasse no campo de possibilidades o crime como instrumento de negociação.<sup>475</sup> Do ponto de vista senhorial, corrobora a perspectiva de que escravos perigosos estavam sendo vendidos no Sudeste. E da ótica do comércio interprovincial, poderia-se dizer que, na contramão do sofrimento que infligiu à maioria, ele também poderia ser para alguns uma possibilidade de “melhor sorte” na vida.

O termo “melhor sorte” foi exatamente o que o escravo Jacob empregou para explicar ao delegado de Maceió porque fugira da casa de seu senhor, Francisco Maia, lavrador do Engenho Boacica em Atalaia. Jacob nasceu no engenho em torno de 1840, tendo cerca de vinte anos quando foi preso, em 1861. Em um documento muito breve de interrogatório, o escravo alegou que fugira por ser muito castigado e procurando “melhor sorte”, dirigiu-se à Maceió em busca de um novo senhor. Disse que “lhe indicaram procurar Joaquim da Cunha Meirelles”. Apesar do sujeito oculto da frase, provavelmente ouvira isto de outros cativos.<sup>476</sup>

---

<sup>475</sup> Até mesmo a prática da comutação da pena de morte aos escravos em galés poderia ter contribuído para um entendimento deste tipo. A historiografia constata que a última execução de escravo no Brasil ocorreu em Pilar, Alagoas em 1876.

<sup>476</sup> Meirelles teria sido, efetivamente, notório entre a comunidade escrava. Serafim, por exemplo, anos depois de ter inserido no comércio interprovincial pelo comerciante, tratou-o nominalmente em seu interrogatório: “Respondeu que veio no Pacote Espírito Santo, não sabendo o dia, mês e ano, tendo sido em Maceió [sic] pelo negociante Meirelles”. ARQUIVO NACIONAL. Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), série apelação criminal, Apelante Serafim, n. 1.077, maço 153, ano 1884, p. 79v.

Jacob não explicitou, mas é difícil acreditar que ele ignorasse que ser comprado por Meirelles seria apenas uma etapa de um processo longo de troca de senhor. Mas para ele tanto fazia, ele queria mudar de senhor a qualquer preço. Jacob ainda revela que ao abandonar o sítio onde trabalhava de cortar cana, deixara sua mãe para trás e que, tendo fugido anteriormente, já havia tratado de sua venda com Meirelles, mas que seu senhor não quis vendê-lo e o resgatou.<sup>477</sup>

Não encontrei registro de um escravo Jacob de Meirelles ou de Francisco Maia nos livros de passaportes de Maceió. Provavelmente seu senhor mandou-o buscar outra vez. O que levava senhores como Gallo e Maia a se oporem tão acintosamente a vender seus escravos recalcitrantes, mesmo sabendo que o resultado da negativa poderia resultar em fuga ou revolta? Difícil saber ao certo, mas nesses casos parece evidente que outros fatores se impunham aos cálculos econômicos. Uma vontade de poder, de demonstrar poder, fruto de uma cultura aristocrática que não se curvaria às demandas de um escravo. O que busco pontuar com os casos de Jacob e João Congo é que havia limites à racionalidade econômica. Se milhares de escravos foram vendidos no comércio interprovincial sem culpa ou justificativa, às vezes, casos em que escravos buscavam agir autonomamente no mercado agenciando sua própria venda podiam ser vistos como uma afronta ao poder senhorial, ao ponto destes senhores optarem em manter o escravo em seu poder - a custos elevados e altos riscos - a colocá-los no mercado e se livrarem de um possível problema. Esses casos evidenciam como as relações de poder sobrepunham-se muitas vezes aos interesses econômicos. O comércio interprovincial de escravos no século XIX funcionava sob parâmetros de uma economia em pleno processo de Revolução Industrial, mas a sociedade não deixava de ser escravista. Eis a complexidade da História.

### **7.5. Reagindo à venda indesejada**

Inseridos no comércio através da venda inicial ao comerciante, o destino do escravo estava definido? Nem sempre. Muitos foram os escravos que entrando no comércio buscaram formas de resistência e alternativas à migração forçada. O contexto específico do Segundo Reinado permitiu que muitas vezes cativos acessassem a justiça para reverter a venda ou suas consequências. No capítulo seguinte tratarei com parcimônia destes casos. Antes gostaria de

---

<sup>477</sup> APA. Caixa 1391. Secretaria de Polícia de Maceió, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861 e outros documentos, ofício da Delegacia de Polícia de Maceió a Secretaria de Polícia, 13.11.1861.

fazer menção aos casos mais diretos de reação à inserção no comércio: a violência, a fuga e a dissimulação.

Na historiografia encontram-se alguns casos de reação violenta perpetrados por escravos no contexto do comércio interprovincial. Os mais destacados são aqueles de oposição coletiva ao comércio, que se tornam tanto mais significativos ao lembrarmos que o comércio era uma situação temporária e desenraizadora, não havendo muitas vezes tempo hábil para organizar as alianças que levassem a uma resistência planejada. O mais notório e conhecido até hoje é aquele da Casa de Comissões de José Moreira Veludo, na Corte, em 1872, quando cerca de 20 escravos que estavam à consignação com o comerciante tentaram matá-lo e fugir.<sup>478</sup> Segundo informaram no inquérito, o estopim para o plano de atentar contra a vida de Veludo era já haver ele acertado a venda dos escravos para uma fazenda de café e também por reclamações contra o mau tratamento. Os escravos deram algumas palmatoadas em Veludo, mas ele foi logo socorrido e os autores presos.

Um caso menos conhecido ocorreu nas proximidades de Juiz de Fora, em Minas Gerais, em 1877. Por aquelas estradas, o Tenente-Coronel Roberto Evangelista de Queiroz conduzia um “lote” de 30 escravos. No meio do caminho, o Tenente Coronel e seus parceiros foram surpreendidos pelos escravos que, os atacando, assassinaram Queiroz, tomaram as canastras, o dinheiro e se evadiram.<sup>479</sup> O que exatamente pretendiam e como se organizaram os escravos dificilmente será sabido. Entre eles foi identificado Raimundo, alagoano, de quem nada mais sei, mas que poderia bem ser algum dos inúmeros cativos que tenho levantado ao longo da tese.

Outro caso de revolta contra a venda digno de nota ocorreu na Fazenda Capão Alto, no Paraná. Este, no entanto, tem características específicas, pois, tratava-se de um grupo de cativos que vivia sob condições peculiares no interior da fazenda pertencente aos carmelitas.<sup>480</sup> Em 1864 mais de 200 escravos da fazenda seriam deslocados para São Paulo, quando se negaram a seguir e se insurgiram. Com a intervenção direta da polícia, na figura do próprio Chefe de Polícia, eles foram controlados e enviados para os cafezais. Mas tentaram, em uma ação coordenada e ameaçando o uso da violência, impor sua vontade às autoridades imperiais.

---

<sup>478</sup> CHALHOUB, *op. cit.*, 1991.

<sup>479</sup> ANDRADE, *op. cit.*, 1991.

<sup>480</sup> Há outras especificidades, pois não se tratava de uma venda direta, mas de uma cessão de posse. O caso foi minuciosamente analisado em: PENA, *op. cit.*, 2006.

A reação violenta ao comércio não foi sistêmica, mas existiu, isto é um dado importante. Mais comum, no entanto foram as fugas. O longo trânsito entre o ponto de origem e o destino final propiciava bons momentos para escapar, mas também há de se considerar que fugir em um lugar desconhecido exigia uma grande dose de ousadia e coragem. Ainda assim, houve escravos que optaram por esse recurso, mesmo que pensado apenas como uma estratégia de negociação.

Em 1853, Julião, comprado por Custódio Francisco da Cruz Guimarães, fugiu “no ato e embarcar”.<sup>481</sup> Em 1857, o Major Manoel do Nascimento Prado, tendo recebido de Antonio Ferreira Lómena do Engenho Gitirana um escravo de nome Joaquim, juntamente com uma procuração para vendê-lo, não pôde evitar que ele se evadisse, mas logo depois foi encontrado e recolhido à cadeia.<sup>482</sup> Em 1861, o escravo Francisco foi encontrado em lamentável estado nos arredores do Penedo, depois de estar há um mês fugido do exportador de escravos Manoel Martins de Miranda de Maceió.<sup>483</sup> Escravos do comércio fugiam por toda parte. Em 1877, por exemplo, o Chefe de Polícia de Pernambuco oficiou ao alagoano que “Amaro, escravo de João José de Miranda tendo embarcado no vapor Bahia que d'aqui saiu [...] à consignação dos Srs. Francisco de Figueiredo & Cia do Rio de Janeiro não foi encontrado no mesmo Porto supondo-se ter o mesmo escravo evadido-se nessa província”.<sup>484</sup>

O sucesso de uma fuga era efetivamente difícil, mas a tentativa era viável. Podia funcionar apenas como uma forma de negociação ou ser efetivamente uma opção viável ao destino que havia sido determinado pelo senhor. No caso do comércio interprovincial, além de buscar alternativa ao futuro incerto e sobre o qual as notícias evocavam grande apreensão, fugas eram motivadas pelo intuito de evitar a ruptura com as relações sociais estabelecidas, dentre as quais, figuravam especialmente as relações familiares.<sup>485</sup> No entanto, a opção pela fuga é tanto mais complexa quando visava a impedir a separação de entes queridos, porque ela mesma produzia uma separação. Ainda assim, é o caráter definitivo da ruptura do comércio que mais devia pesar. Não se deve esquecer que especialmente na Zona da Mata alagoana, inúmeros quilombos existiram ao longo de todo o Segundo Reinado, alguns deles

---

<sup>481</sup> Diário de Pernambuco, Recife, segunda-feira, 06.10.2003. Seção Diários na História. Publicação original: Diário de Pernambuco de 06.10.1853.

<sup>482</sup> APA. Caixa 241: Atos e requerimentos do Chefe de Polícia (passaportes), 1857-1858, correspondência de Manoel do Nascimento Prado à Delegacia de Polícia de Maceió, 04.07.1857.

<sup>483</sup> APA. Caixa 384: Ofício das delegacias de polícia para a Secretaria de Polícia de Alagoas, 1861, 1867, 1869, ofício do Delegado do Penedo para a Secretaria de Polícia de Alagoas, 20.01.1861. Manoel Martins de Miranda era negociante e foi registrado como senhor de cerca de 10 escravos nos Livro de Passaportes de Maceió.

<sup>484</sup> APA. Caixa 1651: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877, ofício da Secretaria de Polícia de Pernambuco para a de Alagoas, 07.12.1877.

<sup>485</sup> FUNES, *op. cit.*, 2004, p. 126-127.

muito próximos à Maceió.<sup>486</sup> As fugas para quilombos na província poderiam ter servido como uma possibilidade efetiva de se evitar a exportação e manter-se próximo aos parentes, embora este ainda seja um assunto a ser explorado.

Em se tratando de estratégias engendradas para evitar o destino da exportação e permanecer na província não encontrei nada mais excepcional que o caso do escravo Martinho, já referido nas seções 5.5 e 6.4. Em novembro de 1873, o Tenente Coronel Vasco Marinho da Gama e Mello foi até o estabelecimento comercial do negociante Joaquim da Cunha Meirelles no Jaraguá, porto de Maceió, onde recebeu um conto e duzentos mil réis em moeda como pagamento pelo escravo. Como foi recorrente, Gama e Mello não fez venda formal, mas passou uma procuração para que Meirelles vendesse-o no Rio de Janeiro. O representante de Meirelles na Corte era Manoel Francisco da Silva Novaes, negociante daquela cidade.

Gama e Mello era proprietário de engenhos, com alta patente militar e filho de José Marinho de Mello, falecido senhor de engenhos em Alagoas. Martinho tinha 25 anos, era filho de escravos de José Marinho e trabalhava na época em Imperatriz, nas propriedades de Vasco. O motivo da venda é desconhecido, mas não era a primeira vez que o Tenente Coronel negociava seus escravos no comércio provincial.<sup>487</sup> No dia seguinte à assinatura da procuração passada por Gama e Mello, o passaporte de Martinho foi expedido pelo Chefe de Polícia de Alagoas, cumprindo as obrigações legais de apresentar o título de domínio e o conhecimento do imposto de exportação. Martinho logo foi embarcado para o Rio de Janeiro onde Manoel Francisco da Silva Novaes o recebeu e substabeleceu a procuração para Manoel Alves de Barros, sendo pago no ato deste segundo substabelecimento um conto e 400 mil réis. Barros levou Martinho para Porto das Caixas (Itaboraí) provavelmente onde seria vendido definitivamente.

No entanto, ao chegar a Porto das Caixas, Martinho começou a sofrer de um mal estranho. Um médico da cidade fluminense foi chamado e diagnosticou que o escravo sofria de ataques epiléticos. Barros não hesitou, procurou Novaes e exigiu a devolução do dinheiro pago. Se a devolução foi mais ou menos amigável, não é possível afirmar. Com Martinho em

---

<sup>486</sup> Notícias sobre quilombos em Alagoas no Segundo Reinado podem ser encontradas em: DIEGUES JUNIOR, *op. cit.*, 1849; SANT'ANA, Moacir Medeiros de. *Mitos da escravidão*. Maceió: Secretaria de Comunicação Social, 1989. Mais recentemente, Danilo Marques desenvolve considerações importantes sobre os quilombos no entorno de Maceió. Ver: MARQUES, *op. cit.*, 2013. Ao longo das pesquisas na documentação policial, foi possível encontrar diversos documentos que tratam da preocupação das autoridades das áreas canavieiras com a existência de quilombos, tendo sido empreendidas inúmeras ações contra eles.

<sup>487</sup> Entre 1859 e 1862 Vasco Marinho vendeu quatro escravos para o Rio de Janeiro. APA. Caixa 5.282. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1854-1862.

mãos, Novaes decidiu mandá-lo de volta ao seu parceiro comercial em Alagoas. Martinho fez a viagem de volta retornando ao domínio de Meirelles. Este pretendeu haver de volta de Gama e Mello o valor pago pelo escravo. Não tendo sucesso informalmente, o negociante foi à justiça comercial. Em protesto contra o militar, Meirelles cobrou não apenas o valor pago, mas todas as despesas feitas na exportação mal sucedida de Martinho. Era fevereiro de 1874, quatro meses passados do início das transações.<sup>488</sup>

Enquanto a questão estava em litígio, foi necessário nomear um depositário do escravo em Maceió, o que foi feito ainda naquele mês. Como Gama e Mello morava em Murici, parte do processo ocorreu por precatória, tornando-o mais longo. Dois meses depois, Gama e Mello não se fez de rogado e contra-protestou. Argumentou que o escravo era cria de cativos de seu pai, que o possuía há 12 anos e que nunca teve nenhum sintoma de epilepsia. Ademais, o negócio fechado previa que os riscos eram responsabilidade do negociante, e por isso, era absurdo que ele, além de querer desfazer o negócio, ainda cobrasse os prejuízos.

A questão poderia ter seguido adiante na justiça não fosse um fato notável. Martinho, que estava em depósito, fugiu em junho daquele ano. Embora não tenha sido proferida decisão, ao que tudo indica sem o escravo em mãos para exigir as devidas reparações, Meirelles perdia a razão de seu protesto. O processo foi encerrado e aos prejuízos já listados, o negociante teve que somar 67 mil réis de custas.

Não tenho dúvida de que qualquer pessoa que leia este processo tenderá a intuir sobre uma performance de Martinho, um plano arquitetado de retornar à província e que teria sido concluído com o ato derradeiro da fuga. Por mais atraente que seja essa versão dos fatos, é necessário fazer-se outras conjecturas. Talvez Martinho fosse efetivamente doente e Gama e Mello tivesse agido no comércio de má fé, ocultando a doença. Embora o escravo não tenha voz no processo comercial, Meirelles deve ter lhe interrogado e acredito que sua insistência em levar adiante a ação foi embasada pela afirmativa de Martinho de que seus problemas de saúde eram conhecidos por seu ex-senhor. Ademais, deveria haver algum motivo muito forte para que o próprio Meirelles, apesar dos gastos extras, não tentasse recolocar Martinho no mercado. Tendo a crer que tanto no Rio de Janeiro, como no retorno à Alagoas, Martinho tenha sofrido crises presenciadas pelos negociantes, que se convenceram da impossibilidade de vender um escravo em tal situação. Não há como saber se Martinho sofria mesmo de um

---

<sup>488</sup> O protesto comercial encontra-se na caixa 1235 do Arquivo Público de Alagoas, sendo que a capa da petição está na caixa 1120. APA. Caixa 1120: Documentos diversos: diversas datas. APA. Caixa 1235: Documentos diversos encadernados (sumários, processos, inventários), 1859, 1874, 1883, 1919.

mal ou se apenas encenou ataques epilépticos. Nesse último caso, certamente tratava-se de um excelente ator.

O extraordinário é que Martinho conseguiu voltar para Alagoas e, estando novamente na província, fugiu. Pode-se sugerir que a fuga fizesse parte de um plano de Meirelles ou de Gama e Mello em reaver o escravo e vendê-lo sob nova identidade. Dificilmente, pois em agosto de 1875, pouco mais de um ano após a fuga, lá está no Livro de Passaportes de Maceió o registro do mesmo Martinho, ainda escravo de Vasco Marinho da Gama e Mello, sendo novamente exportado. O que teria acontecido a Martinho nesse intervalo de tempo e como o comerciante e o senhor de engenho concluíram o impasse são apenas mais duas das perguntas irrespondíveis sobre as trajetórias dos escravos e os negócios que envolviam a migração forçada desde Alagoas. Mas o fato de ser novamente inserido por seu senhor no comércio interprovincial leva a crer que efetivamente a epilepsia tenha sido uma dissimulação de Martinho para tentar reverter seu destino. Gama e Mello era um grande proprietário, certamente não tinha necessidade de vender Martinho especificamente - ao invés de qualquer outro escravo. Havia algum motivo extra-econômico que o motivava a negociá-lo. Isto é tanto mais notório pelo fato dele ter insistido em exportá-lo uma segunda vez. Gama e Mello parecia, efetivamente, querer ver Martinho bem longe e, se julgarmos que o cativo foi suficientemente astuto para simular a epilepsia e conseguir retornar para Alagoas, ele devia ser capaz de muito mais. Suponho que as habilidades de Martinho haviam-no tornado um perigo na senzala e este tenha sido o motivo de Gama e Mello querer exportá-lo. Martinho bem que tentou, mas não evitou que seu destino fosse efetivamente a escravidão bem longe de casa.

...

O comércio interno de escravos impactou diretamente a pequena propriedade escrava em todo Brasil. Nas regiões exportadoras, talvez um pouco mais. Tendo a crer que apenas após milhares de imigrantes da seca se dirigirem para a Zona da Mata a partir de 1877 é que grandes senhores de escravos colocaram efetivamente seus escravos à venda no comércio interprovincial motivados por interesses econômicos. A mão de obra baratíssima, superabundante e desempregada que se acumulava nas colônias criadas pelo governo Imperial e por todos os lados, junto ao aumento do preço dos escravos nos mercados do Sudeste (praticamente o dobro do que se pagava em Alagoas), viabilizou uma oportunidade única para

efetivamente começar a ocupar as *plantations* com mão de obra livre e reverter escravos em moeda corrente em um momento em que a escravidão estava condenada pela Lei do Ventre Livre. Ainda assim, como disse anteriormente, nenhum caso de venda coletiva de escravos de grandes senhores foi registrada nas fontes. Os senhores de grandes propriedades podem ter começado a vender escravos no comércio interprovincial, mas logo depois ele estancou por força da legislação proibitiva no Sudeste. Caso alguém tenha pretendido vender todos os seus cativos para o comércio interprovincial, a oportunidade logo passou e, em Alagoas, ao que pude constatar, nada parecido ocorreu.

Há ainda muito a ser investigado, mas de qualquer forma, esta pesquisa corrobora as afirmações mais recentes da historiografia de que foram os pequenos e médios proprietários os principais senhores a dispor seus cativos no mercado após 1850. Considerando que a maior parte dos escravos enviados para o Sudeste foram comprados por senhores de *plantations*, então podemos perceber que os escravos do comércio conheceram pelo menos duas escravidões ao longo de sua vida. Apenas julgando que havia algo profundamente diferente entre a escravidão evocada pelo “Inferno do Catagalo” e aquela que os escravos de pequenos e médios proprietário viviam em Alagoas, é que se pode compreender o medo que ser transferido para lá evocou na população cativa. Não se trata de fazer juízos de valor, se tal ou qual escravidão era melhor ou pior; trata-se de constatar que existiam formas diferenciadas de se vivenciar a condição de escravos. É significativo que o único escravo que voluntariamente procurou um exportador para ser negociado era, justamente, um escravo que trabalhava na cultura da cana. Os escravos de engenho temiam cortar seus laços familiares e perder as conquistas alcançadas nas dobras do sistema, como roças e dias santos, mas não se assustariam com a forma de vida e o regime de trabalho da *plantation* cafeeira. Contudo escravos da cidade, escravos dos interiores onde predominava a pequena propriedade, escravos que muitas vezes mal se viam como escravos, a esses a exportação devia, de fato, ser um destino assombroso.

É sabido que, conforme os anos foram passando, o comércio abasileirava-se. Em se tratando de um comércio de gente jovem, nos anos 1870 pode-se estimar que era praticamente um comércio de brasileiros. Nascer de ventre escravo não tornava ninguém escravo (exceto formalmente). Ser e entender-se como cativo é produto da formação e das conformações sociais e da vigência de um aparato legal e estatal coercitivo que o colocava neste lugar. Mas a escravidão era vivida de formas diferentes nas diferentes regiões e nos diferentes contextos

Brasil afora. Escravos próximos à família senhorial, cativos que iam trabalhar lado a lado aos senhores, que tinham casa e jardim, que se deslocavam com autonomia e decidiam sobre suas relações afetivas. Enfim, escravos cuja jornada não era totalmente tomada pelo trabalho escravo, que podiam dispor de tempo livre para si, desde que cumprissem adequadamente suas atribuições, e cuja diferença para trabalhadores livres não se verificava pelo regime de trabalho, mas sim, pelo fato fundamental de que eles eram propriedade de outros, um corpo com um valor.<sup>489</sup> Eles não tinham direito de migrar, mas podiam ser obrigados a isso.

Para muitos escravos, a possibilidade de ser vendido era o ponto mais crítico da condição de cativo. Pelos meios mais diversos, havia um conhecimento de que em outros lugares, em outras partes, ser cativo podia ser muito diferente da escravidão que se vivia. Mesmo que a condição do cativo fosse muito cruel, ainda assim a mudança e a diferença eram motivo de temores. O medo foi fundamental para que muitos escravos se opusessem à migração forçada. A ele somavam-se prejuízos reais: o dismantelar dos laços familiares e fraternais, a evaporação de direitos conquistados, a expropriação de bens adquiridos. No Segundo Reinado, no entanto, as relações entre senhores e escravos vinham sendo progressivamente alteradas pela sistemática da intervenção do Estado. Na prática, isso significou a possibilidade de buscar uma mediação legal para atender às demandas de escravos que percebiam ter direitos subtraídos pela migração forçada. Foi o que muitos fizeram.

---

<sup>489</sup> As conclusões sobre a similaridade dos regimes de trabalho de homens livre e escravos nos contextos de pequena propriedade podem ser encontrados em meus trabalhos anteriores: TEIXEIRA, *op. cit.*, 2008. TEIXEIRA, Luana. Trabalhar de pé no chão: trabalho escravo e livre em fazendas de poucos escravos (décadas de 1850 e 1860). *Revista Latino Americana de História*, v. 3, . n. 10, ago., 2014.

## CAPÍTULO 8

### Reivindicando direitos

A instabilidade dos meios de vida devido à constante ameaça de ser vendido tornou-se uma característica sistêmica da escravidão em Alagoas no Segundo Reinado. No interior, escravos eram repassados aos negociantes e nunca mais eram vistos. O depoimento da escrava Joaquina, que em 1857, afirmou ao Delegado do Penedo que tudo o que sabia de seu filho Cândido era que ele havia sido embarcado, exemplifica a ruptura - geralmente definitiva - causada pelo comércio interprovincial na vida dos escravos. Uma notícia de embarque e nada mais.<sup>490</sup>

Como aponta Marcus Carvalho, o sentido do termo liberdade passava pela “construção de uma rede de relações pessoais às quais o cativo ‘pertencesse’”.<sup>491</sup> A liberdade era um processo de conquistas, que poderiam ou não ser alcançada durante o correr de uma vida, o desdobramento de um conjunto de direitos que eram adquiridos, ou perdidos, um a um com o tempo. Nesse sentido, segundo o autor, era um caminho a ser percorrido e não uma situação estática e definitiva. A venda para outra província era exatamente um grande passo atrás nessas conquistas. Os liames de uma vida menos opressora construídas desde a estabilização na condição de cativo, no caso de africanos, ou do nascimento, quando brasileiros, eram completamente destruídos, e seria preciso recomeçar do zero. Era como se o escravo fosse jogado mais fundo no poço da escravidão. Até mesmo cativos com poucos “recursos comunitários”, desgarrados, de poucos amigos, em geral possuíam laços familiares, especialmente em um momento que os escravos eram majoritariamente brasileiros.<sup>492</sup> A família era o primeiro lugar de pertencimento e inúmeros estudos foram realizados demonstrando a forte significação simbólica que havia entre os laços familiares, consangüíneos ou não, e a experiência de vida dos escravos no Brasil.<sup>493</sup>

Por isso não é de se estranhar que a ameaça ou o início da transação de venda do escravo, fosse o estopim de atos de resistência. Apesar de um momento breve em sua vida, era uma etapa em que ele transitava por diferentes círculos, conhecia novas pessoas e tomava conhecimento de experiências diversas. O escravo que entrava no comércio saía do estreito

---

<sup>490</sup> APA. Caixa 1587: Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857, Auto de perguntas à escrava Joaquina, 17.07.1857.

<sup>491</sup> CARVALHO, *op. cit.*, 2010, p. 219.

<sup>492</sup> A ideia de recursos comunitários e as possibilidades de negociar dentro do cativeiro estão em CASTRO, *op. cit.*, 1997.

<sup>493</sup> Ver nota 511.

ambiente local de poder, no qual ele aprendeu a ser escravo e também conhecia novos limites para os campos de possibilidade. A interação com outros escravos e com outras autoridades - inevitável no processo de trânsito de um escravo vendido no comércio interprovincial - foi um momento único na vida dos cativos exportados. Para o historiador, essas situações viabilizaram um raro momento em se abriu uma possibilidade de emergir discursos geralmente impenetráveis da experiência da escravidão.

Como demonstra James Scott, não apenas as formas de resistência declaradas constituem o campo de lutas intrínseco às relações de dominação. Diante de situações suficientemente opressivas para sugerir aos subordinados certa prudência, “discursos ocultos” são engendrados como formas de resistência, produzindo infrapolíticas que em longo prazo ou em relação a outros processos têm potencial de influir para a mudança destas mesmas relações de poder.<sup>494</sup> Na visão de Scott, é muito difícil o pesquisador perceber esses discursos ocultos, a bem dizer, apenas quando eles falham em seu propósito de não afrontarem diretamente o poder, eles acabam revelados ao pesquisador. Por outro lado, determinadas situações tornam-se propícias para que o discurso oculto extravase para o público, revelando a ponta de um iceberg de pensamentos e práticas que, no cotidiano de resistência, solapavam silenciosamente as relações de domínio.

A inserção de cativos no circuito do comércio interprovincial ou sua iminência produzia um momento em que a ameaça sobre os laços estabelecidos e sobre as sociabilidades constituídas provocava reações que muitas vezes traziam à tona discursos ocultos, evidenciando infrapolíticas próprias da experiência escrava no Segundo Reinado. Naquele período histórico, a esfera do direito tornou-se um campo privilegiado de reivindicação de demandas, em face de um processo crescente de intervenção do Estado nas relações de domínio particulares entre senhores e cativos. O fim definitivo do tráfico em 1850 inaugurou um novo momento no que diz respeito às práticas legais na sociedade escravista. A ilegalidade da entrada de africanos proclamada em 1831 e a sistemática burla da legislação abriram um campo de conflito legal que se estendeu para outras situações relacionadas ao ilegal cativo, generalizando um sentimento de ilegitimidade da condição de muitos cativos.<sup>495</sup> A Lei 2.040 de 1871, promulgada com a intenção de emancipar gradualmente a

---

<sup>494</sup> No original “hidden transcripts”. Pode-se encontrar na bibliografia a tradução “transcritos escondidos”. A tradução para o português da obra que possui esse título, provavelmente seguindo a tradução para o espanhol, utiliza “discursos ocultos”, justificado na página 28. SCOTT, *op. cit.*, 2013.

<sup>495</sup> Sobre o assunto, ver: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. O direito de ser africano livre: os escravos e as interpretações da lei de 1831. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

escravidão, definiu parâmetros para arbitrar relações costumeiras da escravidão, como o direito ao pecúlio e à alforria, e viabilizou uma interpretação generalizada por parte dos escravos de que eles podiam contar com instâncias formais nas demandas contra seus senhores. Autoridades jurídicas, policiais, executivas e, em última instância, o Imperador, passaram a ser acionados por cativos em defesa de interesses que julgavam um direito, respaldado nas leis do jovem Estado em formação.

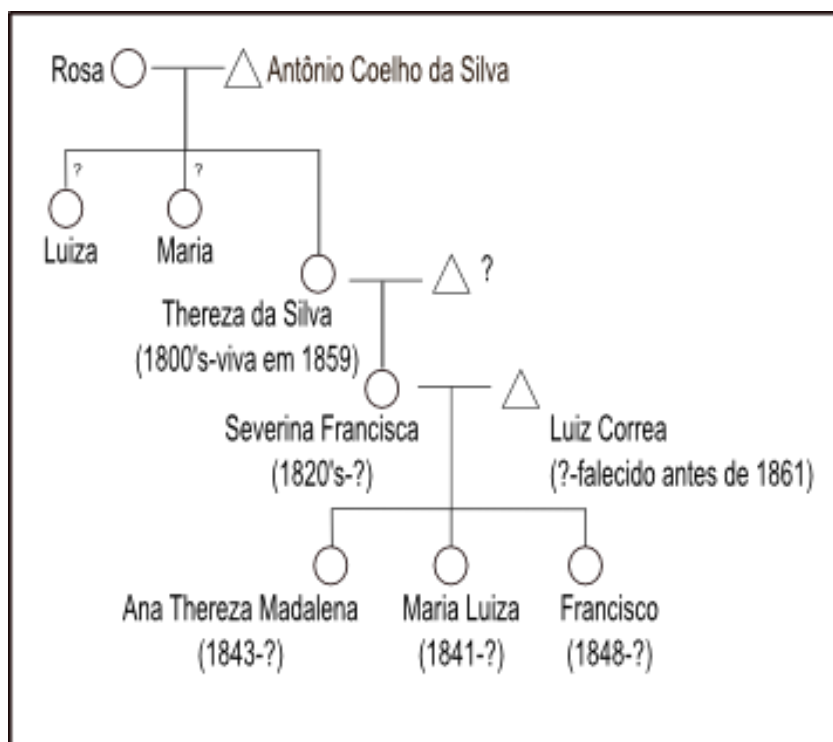
O conjunto dos casos analisados a seguir revela que o comércio interprovincial de escravos produziu uma conjuntura propícia ao reconhecimento por parte de escravos de direitos legais e a resistência a sua própria venda levou-os a se posicionar publicamente em relação a esses direitos, produzindo uma experiência política de enfrentamento. Em alguns casos, eles foram bem sucedidos e conseguiram efetivamente obstar a migração forçada, mas a maioria fracassava e era vendida para fora da província. Houve situações em que não se tratava de impedir a exportação, mas de garantir que direitos adquiridos, como um pecúlio que se possuísse ou a manutenção da família unida, fossem preservados. Em qualquer uma das circunstâncias, sendo as demandas atendidas ou não, a exportação concretizada ou sendo revertida, a experiência vivida não era apagada. A circunstância de levar os conflitos comuns das relações de domínio escravista à alçada do direito, chamando para o debate outros atores e colocando o poder senhorial em xeque era uma experiência que retornava com os escravos para os lares, quando eles conseguiam permanecer em Alagoas, ou, o que foi mais comum, desembarcavam juntos a eles no destino final.

### **8.1. Salvos nas barbas do Imperador**

No início do século XIX, Rosa era escrava de Francisca Marques de Viveiros, mãe de Antônio Coelho da Silva, moradores de Mata Grande, Sertão alagoano. Rosa e Coelho tiveram ao menos uma filha juntos, Thereza, que teria sido alforriada pelo pai e senhor moço na pia batismal no raiar do século. Thereza da Silva sempre viveu como forra e teve muitos filhos, entre eles Severina Francisca, nascida nos anos 1820. Entre os anos 1830 e 1840, Antônio Coelho faleceu e a roda viva da vida girou para aquela família de ex-escravos que aquela altura já formavam uma descendência grande. Embora as informações sejam esparsas, outros herdeiros da mãe de Coelho, questionaram as alforrias passadas por ele à Thereza, e também à Maria e à Luiza, possivelmente irmãs. Em 1845, quando, tanto elas, como sua descendência, já vivia na “mansa e pacífica posse de sua liberdade” há décadas, o Tenente

Coronel José Afro de Albuquerque Maranhão - o “Paizinho” de Águas Belas, Pernambuco, irmão do Barão de Atalaia<sup>496</sup> - entrou com uma ação de escravidão contra Thereza, Maria, Luiza e toda sua prole, que aquela altura já estava na terceira geração.<sup>497</sup>

**Gráfico 3 – Família de Thereza da Silva**



Fonte: Ofício da Secretaria de Polícia da Bahia a de Alagoas, 27.02.1861. APA. Caixa 1391. Secretaria de Polícia de Maceió, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861 e outros documentos.

<sup>496</sup> José Afro esteve envolvido com todo o tipo de contravenção envolvendo escravos ao longo do século XIX. No tráfico de escravos africanos chegou a responder processo por um caso em que cerca de 65 africanos boçais foram encontrados em Garanhuns, em 1851. É possível que estes africanos fossem oriundos do desembarque do *Sylphide* e que a entrada deles no Agreste pernambucano tenha se dado via Penedo. Em 1873, o jornal “A província de Pernambuco” (no qual é chamado de Paizinho), publicou uma denúncia que o associava a assassinatos e ao registro de crianças nascidas depois da Lei de 1871 como escravas. Ver: ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. *Relatório final de atividades do aluno de iniciação científica* (ic) pibic/ufpe/cnpq, 2011-2012. Curso de Graduação em História, UFPE. HEMEROTECA DIGITAL. A província, órgão do partido liberal, Recife, ano II, n. 36, terça-feira, 14.01.1873.

<sup>497</sup> O processo foi pautado pelo questionamento das alforrias de Luiza e Maria e da venda que a mãe de Coelho fez a ele de Thereza (ou de Rosa, não fica claro) depois alforriada pelo mesmo. Segundo Grinberg a contestação de alforrias, assentos de batismos e testamentos eram os principais razões que moviam os processos de escravidão. A autora afirma que esses processos eram geralmente iniciados por senhores de poucas posses, o que não é o caso de José Afro. A informação de que José Afro era o autor do processo de libelo civil de escravidão foi registrada pelo escravidão de Mata Grande que em 1861 produziu a cópia da sentença. No entanto, na própria sentença o juiz citou que “os autores” eram “pobres agricultores” e no ofício que o Delegado do Penedo enviou ao Chefe de Polícia naquele ano ele escreve que José Afro era procurador na ação. Tendo a crer que efetivamente os autores eram pequenos proprietários, mas que tinham boas relações com José Afro e recorreram a ele para perpetrar a ação como procurador. Ver: GRINBERG, Keila. *Senhores sem escravos: a propósito das ações de escravidão no Brasil Imperial. Almanack Braziliense*. São Paulo, n.6, 2007.

O juiz de Mata Grande, onde elas viviam e correu a ação, deu ganho de causa ao autor e praticamente atropelou o pedido de embargo encaminhado um ano depois. Com a sentença, mais de 10 pessoas (talvez muitas mais), a maioria nascida de ventre livre, tornaram-se escravas. Mas a luta na justiça pelo direito à liberdade perpetrada por Thereza, Maria e Luzia não terminou em 1846. Através dos meios possíveis, Thereza da Silva e sua família continuaram resistindo à escravização ilegal e, como consequência, em meados dos anos 1850, seus inimigos e pretensos senhores colocaram parte da família no comércio interprovincial. Cerca de 10 pessoas da descendência de Thereza da Silva e suas irmãs foram enviadas para Penedo para serem embarcadas. No entanto, uma carta precatória de Mata Grande chegou a tempo às mãos das autoridades locais, determinado a suspensão do embarque devido ao litígio sobre a liberdade. Por alguns anos a família ficou depositada na cidade ribeirinha a espera de uma deliberação, até que foi decidido que ela deveria retornar para Mata Grande.<sup>498</sup>

Em 1859, o Imperador D. Pedro II fez viagem Rio São Francisco adentro, até a cachoeira de Paulo Afonso. Thereza da Silva não titubeou e, sabe-se lá como, mas certamente com muita astúcia, conseguiu acesso ao imperador, entregando-lhe os papéis da ação de escravidão de 1846 da qual pedia nulidade de sentença. O Imperador recebeu-os e quando retornou à Corte, teria encaminhado-os para que o Conselheiro Procurador da Coroa avaliasse o caso.<sup>499</sup> Em 1861, o Procurador deu parecer favorável à Thereza, mas antes que os papéis oficiais chegassem à Mata Grande, três de seus netos, Ana Thereza Magdalena, Maria Luiza e Francisco foram vendidos, remetidos para Penedo e de lá embarcados para a Bahia. Ana Thereza e Maria Luiza, que tinham 18 e 20 anos, foram compradas por Ramos Filho, negociante de Salvador e chegaram naquele porto no Vapor *Valéria do Sinimbú*. No ato da visita aos navios alegaram serem livres. O Oficial do Porto responsável deu crédito às jovens e as encaminhou para o Chefe de Polícia da Bahia. Este solicitou urgentes esclarecimentos às autoridades alagoanas. Enquanto aguardavam a decisão sobre seu destino, foram mandadas em depósito para a prisão do Aljube.

---

<sup>498</sup> APA. Caixa 1391. Secretaria de Polícia de Maceió, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861 e outros documentos, ofício da Secretaria de Polícia da Bahia a de Alagoas, 27.02.1861. Em 1858 o presidente da Província de Alagoas anotou que foi pago o imposto de exportação de 75 escravos em Mata Grande no ano fiscal de 1854-1855, no entanto no ano seguinte o relatório de outro presidente da província sobre os mesmos dados não contabiliza os impostos de Mata Grande. Não pude encontrar mais informações sobre o caso, mas desconfio que haja relação entre o pagamento desses impostos e o processo de escravização da descendência de Thereza, Maria e Luiza. Ver notas do Quadro 1.

<sup>499</sup> Fiz buscas nominais pelo sistema de Busca no Arquivo Nacional e em algumas caixas do Memorial de Justiça de Pernambuco atrás do processo, mas ainda não pude encontrá-lo.

O Chefe de Polícia de Alagoas oficiou ao Delegado do Penedo que fez o mesmo ao da Mata Grande confirmando este que em 1845 houve sentença desfavorável à avó das duas jovens retidas na Bahia. No entanto, informava que depois que Anna, Maria e também um seu irmão Francisco, de 13 anos, embarcaram para o Penedo (janeiro de 1861) chegaram àquela comarca os documentos oficiais com parecer do Procurador da Coroa confirmando a liberdade de Thereza e, por conseguinte, de sua descendência. Em 25 de maio daquele ano, após quatro meses no Aljube, Maria Luiza e Ana Thereza desembarcaram em Maceió e seguiram para Mata Grande. Ao que tudo indica, Francisco não teve a mesma sorte e foi mais um cativo desembarcado no Rio de Janeiro.

Eis acima um breve resumo de uma história geracional de escravidão e liberdade.<sup>500</sup> Ainda não tive sucesso de encontrar mais informações sobre o caso além dos rápidos ofícios e cópias que chegaram às mãos do Chefe de Polícia de Alagoas em 1861.<sup>501</sup> Ainda assim, algumas considerações são viáveis, especialmente no que diz respeito ao tema dessa tese. Maria e Ana, em interrogatório ao qual foram sujeitas na Bahia, e no qual foram bem sucedidas em convencer as autoridades em dar atenção à sua demanda, afirmaram “que nunca conheceram senhor” pois sua mãe já “houvera nascido de ventre livre”. Na sentença proferida em 1846, ainda que desfavorável à Thereza da Silva, as partes não negaram que ela vivia no gozo da “mansa e pacífica posse de sua liberdade há mais de 15 anos” - Ana e Maria nasceram no início dos anos 1840. Tratava-se, não há dúvidas, de uma família que vivia, na prática, sem sujeição a qualquer domínio senhorial há mais de trinta anos. Em três momentos distintos -1845, meados dos anos 1850 e 1861 - no entanto, pessoas que se diziam seus legítimos senhores intentaram escravizá-los. Provavelmente também em 1845, mas certamente em 1850 e 1860, ato contínuo do sucesso da ação foi vender os escravizados para bem longe de seu local de origem. Em se tratando da Vila de Mata Grande, o caminho óbvio foi o Porto do Penedo.

A cobiça de setores da população livre, motivados pela aliança com membros das elites locais, diante da possibilidade de angariar lucros com a perpetração da ação de escravização - que afinal, envolvia mais de 10 possíveis escravos - aparece como o grande propulsor do conflito sobre a liberdade de Thereza, Maria, Luzia e suas proles. Tratava-se de

---

<sup>500</sup> Referência à trajetória de Rosalie, conferir: HÉBRARD, Jean M; SCOTT, Rebecca J. *Provas de liberdade: uma odisséia atlântica na era da emancipação*. Campinas: Unicamp, 2014.

<sup>501</sup> A documentação que disponho e que utilizei para esta análise constitui-se de dois ofícios do Chefe de Polícia da Bahia, dois do Delegado do Penedo, um daquele de Mata Grande, cópia do interrogatório de Ana e Maria, cópia da Sentença de 1845, cópia da sentença do embargo de 1846 e dos passaportes, todos contidos em documentação recebida pelo Chefe de Polícia de Alagoas. APA. Caixa 1391. Secretaria de Polícia de Maceió, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861 e outros documentos.

peças que nunca haviam vivido sob o cativoiro, e que não seriam facilmente subjugados a relações locais de domínio. A persistência e o arrojo da luta pela manutenção da liberdade da família do interior de Alagoas demonstram que ela dispunha de aliados em sua batalha. A coesão e o significado da luta familiar se expressa nas escolhas dos nomes geracionais: Maria Luiza tinha o nome das outras duas mulheres que entraram com ação junto a Thereza, e que, suponho, eram suas tias. Ana Thereza Magdalena assumiu o nome de sua avó, Francisco, o de sua mãe Severina Francisca. Os sentidos da liberdade, neste caso, não eram apenas uma noção de pertencimento; a coesão da família viabilizava lutar na prática pelo reconhecimento legal à condição de livre.

Se, por um lado, sugiro que a re-escravização nesse caso foi propulsionada pela possibilidade de lucros que o comércio viabilizava, por outro é importante notar que Ana e Maria retornaram à Mata Grande, mas Francisco, e talvez outros membros da família, foram efetivamente vendidos como escravos e como escravos teriam vivido até o fim de suas vidas. O medo da escravização de pessoas de cor que pairava no Nordeste no século XIX, e cuja maior expressão foi a Revolta dos Marimbondos em 1852, é um dado fundamental para pensar a experiência da população livre de cor, mas o que gostaria de apontar aqui é o outro lado da moeda.<sup>502</sup> Trata-se de refletir sobre as pessoas que sofreram a escravização ilegal, foram inseridas no comércio interprovincial e viveram toda vida sob a condição de cativos. A exportação tornou-se muito conveniente e lucrativa nas situações de escravização e sequestro, porque manter as vítimas na província era sempre um risco à denúncia. No Sudeste, elas tomavam outra identidade e qualquer aspiração de provar sua condição ficava muito distante. Ana e Maria, pode-se aventar, conseguiram em sua última cartada o apoio necessário para reverter uma situação de iminente venda, pela qual elas já haviam passado alguns anos antes e também haviam escapado. Aprenderam, decerto, com sua avó, Thereza, a buscar no sistema social e jurídico brasileiro os caminhos para lutar por um direito que sistematicamente estava ameaçado. Mas paralelo ao seu sucesso, muitos mais devem ter fracassado, e inúmeros Franciscos seguido para o Sudeste depois de terem entrado em conflito a respeito de seus direitos na província.

---

<sup>502</sup> Sobre Marimbondos, ver: OLIVEIRA, Maria Luiza. F. Respostas do Estado à revolta contra a lei do Registro Civil ou a lei do cativoiro, 1851-1852. In: COSTA, Wilma Peres; OLIVEIRA, Cecília Helena de Salles; BITTENCOURT, Vera Lucia Nagib. (Org.). *Soberania e conflito: configurações do Estado Nacional no Brasil do século XIX*. 1 ed. São Paulo: Hucitec, v. 1, p. 363-388, 2010.

## 8.2. Buscando a liberdade nos meandros da Lei

Não apenas demandas por liberdade surgiram no contexto do comércio interprovincial. Em junho de 1877, a escrava Paulina, de Joaquim da Cunha Meirelles, buscou as autoridades policiais para reivindicar que nas sucessivas vendas que sofrera até chegar às mãos do exportador tinham-lhe sido subtraídos 200 mil réis havidos por uma subscrição que abriu para sua liberdade. Segundo afirmou, teria sido classificada na Junta de Libertação dos Escravos - não informa de onde - e entregou o dinheiro a uma autoridade desta. No entanto, quando foi vendida de um José Alves para um Emílio não constava que existisse esse dinheiro depositado.<sup>503</sup>

Formar pecúlio foi uma prática disseminada na sociedade brasileira escravista. Como a alforria, era até 1871 uma prerrogativa senhorial, ou seja, nem sempre cativos eram autorizados a formar pecúlio e quando o faziam, poderiam ser impedidos de investi-lo em sua liberdade. Houve mesmo aqueles que tendo formado pecúlio para pagar por sua liberdade, acabavam comprando outros escravos. Difícil acreditar que essa decisão não fosse motivada pela deliberada negativa do senhor em assinar a alforria.<sup>504</sup> Até a Lei do Ventre Livre, a carta de liberdade era uma decisão que dependia exclusivamente da vontade senhorial e que podia ser revogada por ingratidão. No entanto, historiadores que pesquisam as condições que levaram à promulgação da Lei 2.040 defendem que em muitos aspectos ela apenas confirmou direitos costumeiros consolidando tensões conformadas nas relações de poder do sistema escravista e para o qual influiu a agência da população escrava. Um exemplo seria o direito à alforria mediante apresentação do valor do escravo e a proibição de sua revogação. De qualquer modo, até 1871 uma intensa negociação era necessária para garantir que a alforria por pecúlio fosse passada; a partir da Lei passaram a haver formas legais de reivindicá-la. No entanto, através da análise do comércio interprovincial em Alagoas é possível observar outro aspecto em torno da questão do pecúlio. Houve casos em que senhores utilizaram-se da possibilidade de exportar o cativo para, além de lucrar com o negócio, apropriar-se de bens e

---

<sup>503</sup> APA. Caixa 1734: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877, Auto de perguntas à escrava Paulina. 08.06.1877.

<sup>504</sup> Em 1855 Maria Joaquina da Costa, africana, escrava de Joaquim José da Costa foi com o senhor ao Tabelião de Maceió registrar a compra da escrava Delfina, também africana. Embora não tenho nenhuma outra informação sobre o assunto, ficam evidentes nesse indício relações complexas, inclusive de gênero, que explicam porque a escrava pode comprar outra escrava, mas não sua própria liberdade. Ver: CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE NOTAS E 1º CARTÓRIO DE PROTESTOS DE MACEIÓ. Livro de notas número 14, tabelião Manoel Esteves Alves, Maceió, Alagoas, setembro de 1852 - setembro de 1855, p. 131.

valores que estes haviam acumulado em prol de sua alforria. Estritamente, alguns senhores aproveitaram-se do comércio interprovincial para furtar a seus escravos.

O primeiro caso que encontrei de uma situação que envolveu pecúlio e comércio interprovincial ocorreu em 1849. Gonçalo era cativo e vivia em Penedo, quando foi ao Juiz Municipal pedir que lhe fosse designado curador para entrar com processo pela sua alforria nos seguintes termos:

Diz o escravo Gonçalo de José da Conceição Bezerra, ora falecido, que tendo o dito seu senhor recebido em efeitos e direito a quantia de 265#560. Como provará em tempo competente para sua alforria, sucedeu que os filhos e herdeiros daquele finado seu senhor não quererem cumprir aquela promessa feita pelo seu pai, e reconhecer a dívida do suplicante, e antes o querem vender, pelo o que o suplicante tendo de litigar sobre alforria pela forma referida vem requerer depósito de sua pessoa, na forma da lei, nomeando ele um curador [...]<sup>505</sup>

O pedido de depósito de “sua pessoa” indica o protagonismo de Gonçalo ao entrar na justiça, por um lado, e o temor de ser vendido para longe, por outro. O escravo vivia em Penedo e conhecia o movimento do comércio interprovincial que naqueles anos já operava no porto. A intenção de vendê-lo poderia facilmente colocá-lo nos circuitos do comércio interprovincial. No processo, Gonçalo prova que José da Conceição comprou-lhe milho e algodão, pediu-lhe dinheiro emprestado e que o senhor havia recebido do escravo um valor relativo ao pecúlio, provavelmente oriundo das economias que Gonçalo fazia vendendo esses mesmos produtos. A experiência de movimentar-se dentro da escravidão em busca de melhores condições de vida foi fundamental para que o cativo, a um passo de ser inserido no comércio, conseguisse acionar a justiça e se proteger, não apenas da venda para fora da província, como da espoliação dos bens que lhe eram legítimos e através dos quais ele almejava comprar sua alforria.

Interessante é que o único documento apresentado por Gonçalo é uma lista dos valores que seu senhor lhe devia, abaixo da qual estava anotado: “E cuja conta é muito certa pois tenho testemunhas de vista que dão juramento a este fim”. Devia ser mesmo certa; o processo não vai adiante porque os herdeiros decidem passar alforria ao escravo, no valor de 350 mil réis. Completar o valor que o senhor lhe devia pode não ter sido difícil a Gonçalo, mas certamente houve alguma barganha de ambas as partes para definir o valor da alforria. De qualquer modo, Gonçalo foi muito bem sucedido em suas pretensões de liberdade. Apesar das incertezas causadas pela morte do senhor, ele conseguiu movimentar-se no campo do direito e

---

<sup>505</sup> ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Ação de liberdade, Juízo Municipal do Penedo, autor: Gonçalo, 1849.

certamente acionar outras pessoas para apoiar sua demanda, tendo conseguido seu fim sem a necessidade de que o processo civil que abriu precisasse deliberar sobre seu futuro.

Esse não foi o mesmo destino de Severo, quase vinte anos depois. Em 1877, escravo de Antônio Martins de Oliveira, de Anadia, ele foi vendido para negociantes de escravos de São Miguel dos Campos, que os remeteriam para fora da província pelo Porto de Maceió. Quando foi apresentado ao Chefe de Polícia, Manuel Juvenal Rodrigues da Silva, para emissão do passaporte, Severo alegou que possuía pecúlio e que seu senhor estava vendendo-o com o único objetivo de apoderar-se dele. Segundo contou, tinha animais que somavam quase um conto de réis, além de possuir um rancho no sítio de seu senhor e cem mil réis em dinheiro que estava em mãos do mesmo. A demanda de Severo foi ouvida e o Chefe de Polícia negou-se a passar passaporte até que fossem esclarecidos os fatos.

Há indícios de que a querela do pecúlio não era a única em que esteve envolvido Severo à época de sua exportação. Severo pertencia a Antônio Martins de Oliveira, mas estava envolvido em uma hipoteca feita por Dona Ana Joaquina de Mello a José Maria Gonçalves Pereira. Este, ao ter notícia que Severo estava pra ser exportado, embargou os bens de Dona Ana. Apenas mais documentos poderiam explicar melhor o que teria acontecido naquele inverno de 1877, mas os indícios levam a crer que Severo aproveitou-se de uma dissensão entre os senhores para pressionar estrategicamente as relações em seu favor. Apesar desta contenda, Antônio Martins, com quem Severo vivia em Anadia, provou a propriedade do escravo. Restava-lhe defender-se da acusação de que havia locupletado de seu pecúlio.

Efetivamente Severo devia possuir bons contatos para levar a cabo sua demanda (quem sabe até algum acordo com José Maria). O fato é que ele forçou ao senhor a defender-se da acusação, o que indica que ela deve ter-se tornado pública. No dia 19 de novembro daquele ano, Antônio Martins foi ao Juiz Municipal de Anadia apresentar uma série de provas “pretendendo defender-se d’uma imputação que lhe fez perante o Ilm. Sr. Chefe de Polícia o escravo Severo”.<sup>506</sup> Não bastasse levar atestados do Delegado de Polícia, do Vigário, de dois Coletores dos Dízimos de Gado e do Presidente da Câmara Municipal, ele conduziu pessoalmente ao Juiz Municipal a mãe e o padraсто de Severo, ambos seus escravos. As autoridades todas afirmaram que o senhor tinha perfeita conduta moral e não seria capaz de praticar tal ato. Também afirmavam que Severo não tinha o gado que dissera (um conto de réis!), embora, como afirmou o Vigário,

---

<sup>506</sup> APA. Caixa 1734: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877, Justificação de Antônio Martins de Oliveira, 19.11.1877, p. 1.

Atesto, que o escravo Severo de propriedade do suplicante não me consta ter possuído gado e animais, no valor de que trata o peticionário, pois que na qualidade de pároco tenho ciência de que é inexata a arguição, que fez o escravo Severo; mas não deixo de saber que tenha dois ou três animais, que pouco mais valiam cem mil reis<sup>507</sup>

O Delegado de Polícia e o Presidente da Câmara concordaram com o vigário, afirmando subliminarmente que não lhes constavam que Severo possuísse animais para “montar a quantia aludida”.<sup>508</sup> Os dois dizimeiros foram mais reticentes sobre a posse do gado, visto que, como disseram, nunca recolheram o dizimo de Severo. Os atestados das autoridades não deixam dúvidas que Severo possuía animais, mas que formalmente eles deviam ficar compreendidos no conjunto dos animais do Sítio Riacho Seco, onde vivia junto ao seu senhor. Efetivamente, como afirma Antônio Martins em sua defesa, montar a um conto de réis em animais seria quase uma fazenda e é possível que o escravo tenha exagerado no montante, como faz um bom negociador. Mas não mentia quando arguiu que tinha bens que estavam lhe sendo alijados com a exportação.

A justificação de Antônio Martins foi eficiente em provar que seria incapaz de praticar ato tão baixo e que o escravo alegou falsamente sobre as posses. A acusação era tanto mais ultrajante porque dizia explicitamente que ele tinha em “seu poder os referidos animais, e por isso vendera o referido escravo, com o fim de locupletar-se de semelhantes bens”.<sup>509</sup> A estratégia de vender o cativo para se apossar dos bens estava explícita na queixa de Severo diante do Chefe de Polícia e acompanhou a inquietação de Antônio na produção de provas de sua defesa. Há duas questões que podem ser propostas dessa constatação: a primeira é a viabilidade de que tal estratégia fosse corrente naquele momento e a segunda é de que havia um julgamento moral de que ela era condenável. Em um e outro caso percebem-se as sutilezas de como o comércio de escravos embrenhava-se nas relações sociais e produzia comportamentos sociais específicos em função de seus efeitos. E esses efeitos, em geral, eram muito nocivos aos cativos.

Severo, nascido em 1847, era um bebê quando Gonçalo entrava na justiça em defesa de seu pecúlio. Filho de Maria, africana, possivelmente trazida ao Brasil depois de 1831, e de seu marido, falecido à época da exportação. A família vivia junta em um rancho construído nas terras do Sítio Riacho Seco, de Antônio Martins, no qual tinham concessão para criar

---

<sup>507</sup> APA. Caixa 1734: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877, Justificação de Antônio Martins de Oliveira, 19.11.1877, p. 10.

<sup>508</sup> APA. Caixa 1734: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877, Justificação de Antônio Martins de Oliveira, 19.11.1877, p. 11.

<sup>509</sup> Idem.

gado e levar adiante uma vida familiar. Após a morte do pai de Severo, ele literalmente herdou seus animais (como está descrito nas fontes) e pôde construir seu próprio rancho. A mãe de Severo casou-se novamente com Manoel, escravo do mesmo senhor, demonstrando o esforço em manter a estabilidade dos laços e da estrutura familiar. Quando tinha 30 anos, Severo foi levado para São Miguel e lá vendido para os exportadores de escravos Souza Castro & Cia. Segundo alegou o senhor, ele vendera Severo porque precisava comprar uma escrava e queria que lhe sobrassem algum dinheiro para doar a uma filha solteira.<sup>510</sup>

Como disse acima, Maria e Manoel, mãe e padrasto de Severo, depuseram no ato de justificação produzido por Antônio Martins. Apesar de toda a coação que devem ter sofrido, os próprios itens das perguntas denunciavam a situação descrita no parágrafo acima. A Manoel foi perguntado “se sabia que seu senhor havia recebido de um seu ex-escravo Severo a importância superior a um conto de réis em gados”. Ele respondeu não. Mas afirmou que Severo tinha ovelhas, casa de telhas e os 100 mil réis. O mesmo respondeu Maria, e ambos afirmaram ainda sobre uma venda de animais que Severo havia feito e que ainda não tinha sido recebida, dinheiro que “foi pelo dito seu filho dado a ela para sua liberdade”. Lido na entrelinhas, Manoel e Maria estão querendo garantir que o dinheiro que devia ser de Severo pelo menos fosse parar em suas mãos e que se tornasse um pecúlio para a liberdade daquela família. As falas da mãe e do padrasto de Severo corroboravam para a defesa de seu ex-senhor, mas também expuseram uma articulação social e cultural complexa, um sentido de identidade e de pertencimento que estava sendo minado pela migração forçada.

Os argumentos de Antônio Martins foram suficientes para que o Chefe de Polícia passasse passaporte a Severo, deixando registrado no respectivo livro que apresentava “certidão negativa de pecúlio”. No fim de dezembro de 1877, Severo foi embarcado para o Rio de Janeiro, deixando para trás a família, um ranchinho, umas ovelhas e o dinheiro que ainda receberia. Quiçá ao menos a repercussão do caso tenha viabilizado que esse dinheiro fosse efetivamente convertido para a alforria de sua mãe. O que é certo é que a vida que Severo deixava forçosamente para trás não seria retomada em seu destino final. Mas os conhecimentos que ele tinha da escravidão no Brasil e de como movimentar-se dentro dela eram bastante sofisticados e ele, provavelmente, os utilizaria aonde quer que chegasse.

Pude encontrar na documentação pesquisada três queixas de pecúlios furtados a escravos inseridos no comércio. Houve um tempo em que afirmar que cativos tinham espaço de manobra na escravidão que os permitisse acumular bens e dinheiro próprio era algo

---

<sup>510</sup> APA. Caixa 1734: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877, Interrogatório de Antônio Martins de Oliveira.

completamente inovador. Pensar que no contexto das relações escravistas havia margens de negociação que permitissem autonomia de acumular pecúlio opunha-se frontalmente às visões clássicas da escravidão “campo de concentração”. Mas inúmeros trabalhos já avançaram em demonstrar que em diversos lugares e contextos, nas cidades e nas fazendas, era viável que escravos tomassem para si parte dos lucros advindos de sua mão de obra, ou seja, as relações escravistas não eram de completo domínio sobre o tempo e o trabalho do cativo. O que acredito seja mais significativo dos casos de Paulina, Gonçalo e Severo é a completa inversão da ordem, praticamente um carnaval. Senhores furtando bens de seus escravos parece-me uma inflexão grandiosa do sistema, por dois motivos: primeiro porque consolida o direito de propriedade privada por parte do escravo, ao ponto de que a apropriação sobre seus bens, e, portanto, sobre o resultado de seu trabalho, é caracterizado como expropriação de bens alheios. Segundo porque um senhor ser levado a engendrar uma estratégia de venda – na qual, já obteria lucro – para furtar os bens de um escravo demonstra o quanto eram limitados os recursos econômicos desse senhor e, por outro lado, o quanto o escravo tinha acesso a recursos que eram visados por ele. Essa situação delineia um potencial equilíbrio que minava o poder senhorial, e que, sem dúvidas gerava uma experiência de escravidão muito específica. Desmantelada por força do comércio interprovincial.

### **8.3. Rupturas nos arranjos familiares**

Uma das principais características do comércio interprovincial, e pela qual ele foi recorrentemente criticado na época, era a separação de famílias escravas. Como a historiografia vem trabalhando há algumas décadas, a constituição de família foi uma constante entre os cativos.<sup>511</sup> Buscar formar família foi um esforço comum entre a população

---

<sup>511</sup> Longo debate se desenvolveu na historiografia sobre família escrava. Em um primeiro momento, autores tão diversos como Gilberto Freyre, Nina Rodrigues e Fernando Henrique Cardoso defendiam que ela foi um fato raro, dada a grande promiscuidade entre a população escrava. Com a renovação historiográfica a partir dos anos 1980, novos enfoques foram dados e diversos historiadores provaram por estudos regionais que a família escrava foi muito mais comum do que se pensava. Tendo sido demonstrado que a família escrava fez parte do cotidiano da escravidão, o debate passou a se concentrar sobre qual o papel que ela desempenhou nas relações de domínio, tendo uma parte dos historiadores, como João Fragoso e Manolo Florentino defendido que sua formação criava condições favoráveis à paz nas senzalas, por servir como um estímulo à acomodação dentro do sistema, enquanto outros autores, como Robert Slenes, arguíram que por se tornar um espaço de sociabilidade e formação de identidade fortemente ligada à ancestralidade africana, a família era potencialmente um elemento de tensão nas relações de domínio. No contexto dos estudos sobre a família na escravidão, cabe notar que desde muito cedo, como em Kátia Mattoso, notou-se que após o fim do tráfico atlântico teria havido maior incentivo à formação de famílias escravas, como estratégia senhorial de perpetuação da escravidão. Por outro lado, a nacionalização da população escrava teria contribuído para que mais cativos estivessem envolvidos em laços parentais. Seria desviar de tema adentrar neste debate, mas os dados de pesquisa, muitos dos quais apresentados

escrava, ainda que nem sempre houvesse o reconhecimento formal da igreja.<sup>512</sup> De qualquer forma, a dimensão de que a família escrava era uma família cristã e brasileira talvez ajude a compreender por que até mesmo escravistas inveterados expuseram o mal da separação de famílias causado pelo comércio interprovincial, argumento que salvo engano, não era proferido no que tocasse àqueles que vinham da África.<sup>513</sup>

A separação de famílias escravas por força do comércio interprovincial foi alvo de críticas desde que o aumento do volume do comércio passou a ser observado. No debate do projeto de Maurício Wanderley, em 1854, “a separação dos filhos das mães, das mulheres dos maridos escravos”<sup>514</sup> foi lembrada - e criticada - em mais de um momento. O próprio futuro Barão do Cotegipe arguiu sobre o “horror” das “crianças arrancadas das mães, maridos separados das esposas, os pais dos filhos!”.<sup>515</sup>

Demonstrei no Capítulo 2 que cerca de 20% dos escravos do comércio eram menores de 15 anos, a maioria separada das mães. O comércio interprovincial de escravos levou a um movimento de três décadas de desestabilização dos laços familiares nas províncias vendedoras e tanto mais significativo foi esse processo, do ponto de vista social, quando percebemos que em sua última década isso ocorreu à revelia da lei.

Até 1869, apesar de haver uma condenação moral à separação das famílias, nada impedia que senhores, no direito de livre dispor de seus bens, vendessem qualquer escravo em detrimento do rompimento de laços sanguíneos. Como já demonstrei, crianças de seis, sete anos eram vendidas separadamente de seus pais sem que houvesse qualquer impedimento legal. No entanto, naquele ano, o mesmo decreto que proibiu os leilões de escravos também determinou que “em todas as vendas de escravos, ou seja particulares ou judiciais, é proibido, sob pena de nulidade separar o marido da mulher, o filho do pai ou mãe, salvo sendo os filhos

---

ao longo do texto, demonstram que relações familiares eram efetivamente sistêmicas no contexto de Alagoas do Segundo Reinado. Difícil era encontrar um escravo que não informasse relações sólidas de parentesco e muitas vezes extensas redes parentais, destacando-se inclusive a alta incidência da identificação do pai. Especificamente no contexto do Segundo Reinado e da recorrência da separação da família escrava, a coesão familiar tornou-se muito mais um estopim para o conflito que um incentivo à pacificação, mas é necessário dar continuidade às pesquisas para um posicionamento categórico no debate. Resumos da discussão historiográfica podem ser encontrados em: MOTTA, *op. cit.*, 1999; ROCHA, Cristiany Miranda. História de famílias escravas. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2004; SCHWARTZ, *op. cit.*, 2001.

<sup>512</sup> Interessante notar que em Água Branca, na comarca de Mata Grande, Sertão alagoano, índices realmente expressivos de casamentos entre escravos foram registrados, chegando a 67% dos cativos casados ou viúvos em 1872. Ver: ARAÚJO, *op. cit.*, 2015.

<sup>513</sup> Gudmestad demonstra que a crítica a separação da família por parte de defensores da escravidão também foi corrente nos Estados Unidos. Ver: GUDMESTAD, *op. cit.*, 2004.

<sup>514</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 25.08.1854, p. 275.

<sup>515</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 01.09.1854, p. 345.

maiores de 15 anos”.<sup>516</sup> O Decreto 1.695, no qual está contido o artigo acima, não é muito célebre na historiografia da escravidão, talvez porque dois anos depois a Lei 2.040 tenha chamado a si todas as atenções. Apesar de não poder avançar no debate sobre a conjuntura que levou a sua promulgação, pode-se perceber que o texto legal está voltado diretamente para as práticas do comércio de escravos. O único fim do breve decreto de quatro artigos é proibir os leilões públicos de escravos e a separação de famílias pela venda, ou seja, duas consequências do comércio sobre as quais pesavam fortes críticas. Os leilões e a separação de famílias, mais que qualquer outra coisa, evidenciavam os males da escravidão.<sup>517</sup> Era o comércio de escravos expondo explicitamente sua face mais cruel.

Olhando para os Livros de Passaportes de Maceió é possível perceber que houve efetivamente a diminuição da exportação de crianças escravas após o decreto de 1869. Entre julho de 1869 e junho de 1873, nenhuma criança abaixo de 12 anos e apenas duas abaixo de 15 anos foram exportadas.<sup>518</sup> O período entre meados de 1869 e de 1873 é o único da série, desde 1850, que não registra qualquer escravo abaixo de 14 anos saindo do porto da capital por força do comércio.<sup>519</sup> É verdade que esses não foram bons anos para os negócios, o que poderia explicar esses dados. Mas tendo a crer que o raciocínio deve ser invertido; que a legislação ajude a explicar os anos ruins dos negócios e que parte disso devia-se ao impedimento da separação de famílias.

De qualquer forma, quando o comércio interprovincial retomou o fôlego, a partir de 1874, os negociantes começaram a burlar a proibição da separação de famílias e enviar, não apenas crianças, como adultos casados, para o Sudeste. É possível aventar-se que com a liberação do ventre em 1871 e a perspectiva de que este fora o ato final para a abolição, a procura por crianças escravas tenha aumentado muito, elevando seu valor nominal e estimulando a que os comerciantes se aventurassem na contravenção. Como todo ato ilegal bem sucedido, os vestígios são raros, mas, novamente detendo-se nos Livros de Passaportes de Maceió, observa-se que muitas dessas separações de famílias foram justificadas por

---

<sup>516</sup> IMPÉRIO DO BRASIL. Decreto nº 1.695, de 15.09.1869.

<sup>517</sup> A promulgação do Decreto deu-se em um momento em que o Conselho de Estado já havia iniciado desde 1867 os debates sobre o futuro da escravidão, mas que o Gabinete de Itaboraí (1868-1870) havia relegado a segundo plano. Uma possibilidade é que o Decreto 1.695 tenha sido efetivamente uma medida paliativa no sentido de buscar proibir os pontos mais visíveis dos males da escravidão. Sobre os debates em torno da Lei do Ventre Livre: SALLES, *op. cit.*, 2008.

<sup>518</sup> Refiro-me aqui apenas àqueles escravos que teriam sido exportados por força do comércio, ou seja, aqueles contabilizados nos Quadros do Capítulo 2.

<sup>519</sup> Como o Decreto 1.695 proibia a separação de crianças menores de 15 anos e a Lei 2.040 modificou para 12, verifiquei se entre ambos saíram por força do comércio crianças de 12, 13 e 14 anos, constando um caso, de Félix, de 14 anos, do padre Antônio Maria de Aguiar, exportado 17.06.1870 para o Rio de Janeiro.

documentos, cuja operação envolvia argumentar sobre lacunas da Lei. O quadro abaixo exemplifica algumas dessas situações:

**Quadro 16 - Justificação para separação de famílias em passaportes emitidos pela Secretaria de Polícia de Maceió.**

| <b>Data</b>     | <b>Escravo</b>           | <b>Estado marital</b>   | <b>Idade</b> | <b>Senhor</b>                                     | <b>Local de matrícula</b>      | <b>Observações</b>                                                                                              |
|-----------------|--------------------------|-------------------------|--------------|---------------------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 27.06. 1876     | Miguel, Salomão e Manoel | solteiros               | 11, 9 e 7    | Duarte Guimarães Bandeiro & Cia                   | Imperatriz                     | “Filhos da escrava Rosa, liberta em 17 do corrente mês de junho”.                                               |
| 11.05. 1877     | Antonio                  | solteiro                | 11           | Balbino Francisco Cavalcante                      | Palmeira dos Índios            | “Apresentou mais documentos provando que o mesmo escravo vive separado da mãe, que é liberta.”                  |
| 01.17. 1878     | Marcos e Germando        | solteiros               | 7 e 8        | Tenente Coronel Lourenço Pereira de Carvalho Gama | Anadia                         | “Os pais de Marcus são livres e é morta a mãe de Germano.”                                                      |
| janeiro de 1878 | Roberto                  | viúvo                   | 32           | Antônio da Costa Araújo Barros                    | São Miguel                     | Apresentou “certidão de óbito da escrava Firmiana, mulher de Roberto.”                                          |
| 13.02. 1878     | Antônio                  | solteiro                | 9            | Evaristo & Cia                                    | Maceió                         | Apresentou “certidão de óbito da escrava mãe.”                                                                  |
| 05.04. 1878     | Manoel                   | viúvo                   | 31           | Evaristo & Cia                                    | Palmeira dos Índios            | Apresentou “certidão de óbito da mulher do dito escravo.”                                                       |
| 27.07. 1878     | Theodoro                 | casado com mulher livre | 34           | Antônio Fernandes Porto                           | Anadia                         | Apresentou “documento comprovando a separação voluntária da mulher, que não quer acompanhar ao marido escravo.” |
| 06.09. 1878 *   | Benedicto                | solteiro                | 11           | Evaristo Teixeira Pinto Gomes                     | Não consta. Averbado em Maceió | Apresentou “certidão da carta de liberdade da mãe do mesmo escravo.”                                            |
| 15.10. 1878     | Felícia                  | solteira                | 12           | Evaristo Teixeira Pinto Gomes                     | Atalaia                        | Apresentou “certidão de idade da escrava.”                                                                      |

Fontes: APA. Caixa 5.518. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1870-1877; Caixa 5.301. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880, 150 fls.

\* Registro fora de ordem, p. 62.

O quadro ilustra apenas alguns casos em que houve a preocupação do escrivão em anotar a justificativa da separação de famílias. É notável que famílias que transitavam entre a escravidão e a liberdade estavam fortemente ameaçadas de separação, por que havia um entendimento disseminado de que a Lei 2.040 aplicava-se apenas quando se tratava exclusivamente de separar família de escravos. Pais livres e libertos equivaliam-se a falecidos quando era preciso justificar crianças exportadas desacompanhadas. Esta compreensão

permitiu inclusive situações completamente esdrúxulas, como a de Rosa, escrava de Manoel Fernandes Faria, que recebeu carta de liberdade em 17 de junho de 1876 para 10 dias depois ver seus três filhos, Miguel de 11 anos, Salomão de nove e Manoel de sete serem vendidos a Duarte Guimarães Bandeira & Cia e exportados para o Rio de Janeiro. Ou ainda do escravo Theodoro, que sendo casado com mulher livre, teve a separação justificada pelo fato de que ela teria optado em não seguir com o marido!

Mas por incrível que pareça, houve quem, sendo livre, decidiu seguir. Em 1878, Mariana, de 46 anos, africana e forra, viu seu filho escravo ser vendido a Evaristo Teixeira Pinto Gomes. Diante da inevitabilidade da exportação de seu filho Domingos de 11 anos, Mariana decidiu embarcar junto ao menino para o Rio de Janeiro.<sup>520</sup> É um ato de extrema radicalidade por um lado, mas de profunda lucidez – e amor – por outro, uma egressa da escravidão tomar a decisão de embarcar junto ao filho na iminência da separação. Acredito que Mariana estava ciente do risco de escravização ilegal ou de passar a viver em condições análogas à escravidão, o que reforça a opinião de que seu ato, aparentemente desesperado, estava imbuído de um forte conteúdo político e cujo estopim era uma interpretação difusa da lei que vinha sendo empregada pelas autoridades responsáveis pela fiscalização do comércio interprovincial.

Apesar do esforço de alguns exportadores em produzirem documentos e argumentos para legitimar a separação de famílias, em alguns casos os abusos não passaram despercebidos pelas autoridades das províncias onde eles desembarcavam. Em 1878, o Chefe de Polícia de Bahia escreveu ao seu congênere alagoano:

Havendo grande facilidade em concederem os delegados e subdelegados dessa província passaportes para escravos que aqui passam em escala para o sul, o que tenho por mim mesmo observado, e é essa razão provavelmente do aumento de tal exportação d'aí, rogo a vossa senhoria digne a bem do serviço publico de providenciar para que haja um maior rigor, não só no reconhecimento da validade dos respectivos documentos de domínio como mesmo da identidade dos escravos despachados e da idade dos menores de 12 anos que tiverem mães.<sup>521</sup>

O Chefe de Polícia da Bahia indicava quais eram as duas principais infrações que vinham sendo cometidas pelas autoridades alagoanas: passar passaportes sem que a condição do escravo estivesse devidamente provada – ou seja, compactuar com a escravização ilegal –

---

<sup>520</sup> APA. Caixa 5.301. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880, p. 42-42v.

<sup>521</sup> APA. Caixa 915: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1878 e Thesouraria Provincial de Alagoas, livros de registro de arrecadação de impostos, Pilar e Porto de Pedras, vários anos, ofício n. 43 da Secretaria de Polícia da Bahia à de Alagoas 04.01.1878.

e permitir que crianças menores fossem separadas das mães. Se as autoridades alagoanas faziam vistas grossas à infração, não foram raros os casos em que nas revistas policiais realizada no desembarque pairassem dúvidas sobre a legitimidade da exportação e, recorrentemente, o Chefe de Polícia precisou recolher provas para responder às autoridades da Bahia e da Corte. Isso acontecia principalmente quando as crianças menores de 12 anos chegavam ao destino sem qualquer justificativa da separação, como exemplifica o ofício abaixo:

Tendo negado o visto para o Rio de Janeiro nos passaportes dados na cidade do Penedo a 5 escravos menores de 12 anos que aqui vieram por ter arribado a este Porto com Água aberta a embarcações que diretamente seguiam aquele destino, sendo eles: Antônio, crioulo, de Candido Barbosa da Silva, Vicente, 8, de Salustiano Barbosa da Silva, Vicente, Casimiro e Francisco, cabras, de José Joaquim Rodrigues Guimarães por não tratarem nos passaportes a declaração do motivo por que foram separados de suas mães, dou ciência para fins convencionais.<sup>522</sup>

O ofício acima, de certo modo exemplifica o anterior. A facilidade de concederem passaportes era a completa ausência de qualquer documento que provasse a condição ou a legalidade da exportação. A Secretaria de Polícia da Bahia, ao proceder ao exame dos documentos dos escravos desembarcados ali, provavelmente para fazer um transbordo que os levasse ao Rio de Janeiro, não encontrou documentos que justificassem a separação das crianças de suas mães e solicitou informações. Observe-se que entre os cinco meninos, três, Vicente, Francisco e Casimiro pertenciam ao exportador de escravos José Joaquim Rodrigues Guimarães o que indica a deliberada ação dos comerciantes em ignorar completamente a lei na esperança de que depois de remetidos para longe, não haveria empecilho à continuidade do negócio. Mas nem sempre a situação de uma criança escrava transitando no comércio desacompanhado da mãe era negligenciada pelas autoridades. Não foi incomum que autoridades baianas e fluminenses se dessem ao trabalho de oficiar ao Chefe de Polícia de Alagoas pedindo esclarecimentos a esse respeito.

Alguns escravos menores eram efetivamente embarcados sem qualquer justificativa, mas, como demonstrei no Quadro 17, em alguns casos podiam ser apresentados documentos ou argumentos para a ruptura. Ao fazê-lo, os senhores e as autoridades demonstravam ter pleno conhecimento da legislação, o que levava à deliberada fraude. Um caso muito singular foi de Guilherme, escravo de Antônio do Rego Mello, de Imperatriz. O passaporte do menino de 11 anos, de cor preta, foi passado em 28 de junho de 1876, tendo sido anotado pelo

---

<sup>522</sup> APA. Caixa 1508: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1876 e Secretaria de Polícia, livro de ofícios expedidos, 1860, ofício n. 64 da Secretaria de Polícia da Bahia à de Alagoas, 07.01.1876.

escrivão que “o referido Mello alegou que o escravinho há mais de cinco anos se acha separado dos pais”.<sup>523</sup> Aconteceu que chegando ao Rio de Janeiro, cerca de 20 dias depois, o menor foi levado ao Chefe de Polícia, ao qual alegou “não ser verdadeira essa separação porquanto se achava sempre em companhia de sua mãe e pai até ser remetido para Maceió”.<sup>524</sup>

O mais extraordinário do caso de Guilherme é a possibilidade de um menino escravo de 11 anos posicionar-se diante de uma autoridade da capital do Império para argumentar em completa contradição ao enunciado de seu senhor, e que, sendo ouvido, a autoridade mandasse proceder aos adequados esclarecimentos - há mais de dois mil quilômetros de distância. Estranhos tempos em que a palavra de um moleque podia valer tanto quanto a de seu senhor! Evidentemente que diante da opressão do sistema escravista, esse é um fato excepcional, mas revela exatamente o quanto ele estava sendo posto em xeque e, que os escravos, até mesmo os mais jovens, viam-se em condições de levar os discursos ocultos ao público. Em última instância, Guilherme disse deliberadamente ao Chefe de Polícia: meu senhor mente. Décadas atrás, isso levaria às chibatas, a sansões ou à completa ignorância do caso. Em 1876, a alegação foi ouvida e abriu-se um campo oficial de apuração sobre quem dizia a verdade.

Segundo o despacho anotado no ofício, o Chefe de Polícia de Alagoas (Joaquim Guedes Correa Godim provavelmente), foi enviada como prova a matrícula do escravo, mas desconheço seu conteúdo. Tampouco pude encontrar mais informações sobre o caso. Tendo a crer que Guilherme tenha seguido seu caminho na migração forçada que lhe foi imposta. Mas carregou consigo a experiência de ter alegado diante de uma autoridade a ilegitimidade dessa migração e, por alguns dias, nutriu esperanças de que poderia retornar a ver sua família.<sup>525</sup> Esses casos demonstram que apesar da restrição à separação de famílias escravas após 1869, o

---

<sup>523</sup> APA. Caixa 5.518. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1870-1877, p. 164.

<sup>524</sup> APA. Caixa 1508: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1876 e Secretaria de Polícia, livro de ofícios expedidos, 1860, ofício n. 3.818 da Secretaria de Polícia da Corte a de Alagoas, 18.07.1876. Despacho; respondido com a remessa da matricula em 27.07.1876.

<sup>525</sup> Refletindo criticamente, pode-se levantar a possibilidade que Guilherme tivesse inventado a estória. Ainda assim, o fato de um menino de 11 anos utilizar um argumento falacioso interpretando um texto legal com o objetivo de obstar sua continuidade no comércio de escravos seria um argumento ainda mais contundente de que escravos vinham manipulando estrategicamente a legislação em seu favor. Mas tendo a crer que o menino falasse a verdade, o que não necessariamente significava que o senhor tivesse infringido a lei. Haja vista o caso de Cândido tratado na Seção 2.4 e Seção 7.3 que alegou ser livre, viver com seu avô e ser vendido pelos tios, o que realmente correspondia à experiência do menino, mas não entrava em contradição com o fato de que seu avô era seu senhor e que após sua morte seus tios tornaram-se seus co-herdeiros e o venderam para saldar dívidas. É possível que aqueles a quem Guilherme considerasse seu pai e sua mãe não fossem seus pais legítimos, o que na estreiteza do texto legal, viabilizava a separação.

comércio interprovincial continuou a embarcar crianças desacompanhadas das mães e casais legítimos. De forma completamente ilegal, utilizando-se de artifícios fraudulentos ou interpretações peculiares da legislação, um dos aspectos mais brutais do comércio interprovincial permaneceu recorrente nos portos alagoanos ao longo dos anos 1870. No entanto, a continuidade da separação de famílias a despeito da proibição conformou um espaço novo de disputa por direitos justamente nos anos em que o comércio interprovincial foi mais volumoso no Império.

#### **8.4. As dores da separação**

Tratei até aqui dos casos das crianças vendidas separadas dos pais, mas há, no entanto, o outro lado da moeda, mais difícil de ser percebido, que são as mães e os pais separados dos filhos. A maioria dos escravos exportados eram jovens com idades de ter filhos pequenos. No entanto, não havia nada em seu ato de exportação que denunciasse que aquelas pessoas estavam os deixando para trás. A situação é quase completamente invisível, revelando-se em pequenos indícios, como no passaporte do escravo Pedro, de 12 anos, exportado por Joaquim da Cunha Meirelles em 1877, onde consta: “achando-se já quando foi matriculado separado de sua mãe que fora vendida”.<sup>526</sup>

A mãe de Pedro teria sido vendida antes que qualquer argumento além do moral pudesse ser acionado para impedir a separação, afinal ela dever ter partido quando Pedro era menor de quatro anos e não duvido que houvesse reprovação a tal ato. Mas, após 1869, escravos exportados sem os filhos também argumentaram sobre esse direito no intuito de desviar de rota seus destinos. Em setembro de 1877, chegou a Maceió uma embarcação vinda do Penedo carregando 15 escravos para serem remetidos para o Rio de Janeiro e São Paulo. Destes 11 vinham de Floresta, Pernambuco, outros dois de Traipu e dois de Penedo.<sup>527</sup> Entre eles estava Jerônima, de Floresta. No ato de ter seu passaporte visado pelo Chefe de Polícia, ela declarou que deixou em Pernambuco um filho livre de dois anos em companhia do avô que era escravo. O Chefe de Polícia, Manoel Juvenal Rodrigues da Silva, entendendo que não deviam ser separados mãe e filho encaminhou ofício ao Presidente da Província indagando o que fazer, visto que a questão era tanto mais complexa por já ter sido passado o passaporte

---

<sup>526</sup> APA. Caixa 5.518. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1870-1877, p. 199v.

<sup>527</sup> APA. Caixa 5.300. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880, p. 12v-13.

pela autoridade da província vizinha.<sup>528</sup> Não pude apurar a continuação do caso, mas o passaporte de Jerônima não foi visado nem naquele momento, nem depois, o que leva a crer que ela efetivamente não foi exportada – ao menos legalmente.

O filho que Jerônima alegou ter deixado com o avô era ingênuo, pois nascera depois de 1871. Chama a atenção que todos os casos de pais que estão sendo exportados e reclamam a separação de famílias diziam respeito a filhos ingênuos. Não encontrei sequer uma demanda de pais reclamarem a separação de filhos cativos na iminência da exportação. Parece-me que nesses casos a prudência continuava a falar mais alto, e cativos exportados sem os filhos não viam muitas possibilidades de reverter a situação. Eram os limites possíveis de reivindicação legal. Obstar-se a separação de jovens pais e seus filhos levaria quase que ao colapso do comércio interprovincial. Já no que tocava a filhos ingênuos um campo de disputa parecia viável, pois havia um aparato legal específico que legislava sobre essa condição *sui generis*.

Embora não exista uma pesquisa consolidada, existem muitos indícios que indicam a sistemática fraude do registro de ingênuos, o que parecia ser bastante freqüente nos sertões. A Província, em janeiro de 1873 denunciava a tentativa de assassinato do padre de Águas Belas, Pernambuco, por ele ter-se negado a colaborar em um esquema de batizar crianças ventre livres com datas anteriores.<sup>529</sup> Embora não envolvesse diretamente o comércio de escravos, o caso é que muitas dessas crianças cuja identidade foi fraudada entraram no comércio.

Em abril de 1878, chegaram juntas ao Rio de Janeiro, embarcados em Penedo, as escravas Margarida, com seu filho Vicente de seis anos, e Justa, com seu filho Pedro de oito. Antes da exportação, Margarida e Vicente viviam em Penedo e Justa e seu filho em Tacaratu. As escravas, companheiras na migração forçada desde Penedo, tiveram o passaporte emitidos para São Paulo e chegaram a Corte aos cuidados de Evaristo & Cia. Ocorre que no ato de apresentarem-se à polícia, Margarida e Justa afirmaram que seus filhos tinham nascido depois da Lei de 28 de setembro de 1872, portanto não podiam ser vendidos como escravos. O Chefe de Polícia da Corte, a julgar pelo desenvolvimento físico das duas crianças, compactuou com a afirmação das mães. Enquanto aguardavam que o Chefe de Polícia de Alagoas esclarecesse os fatos, os escravos ficaram em depósito na Casa de Comissões de Evaristo & Cia, na Rua Visconde de Inhaúma, n. 46. Não pude apurar a resolução dos casos, mas a se contar pela

---

<sup>528</sup> APA. Caixa 952: Presidência da Província de Alagoas: ofícios recebidos da Secretaria de Polícia de Alagoas, 1877, ofício da Secretaria de Polícia de Maceió à Presidência da Província, 22.09.1877.

<sup>529</sup> Dentre os envolvidos estava José Afro de Albuquerque Maranhão envolvido no caso de escravização de Mata Grande tratado na Seção 8.1. A província, órgão do partido liberal, Recife, ano II, n. 36, terça-feira, 14.01.1873.

demora da autoridade de Alagoas em responder, os cativos ficaram no mínimo três meses em depósito antes que uma definição sobre seus destinos fosse dada.

Nesse caso, ainda que ficasse provado que os menores eram “ventre livre”, não se obstava a venda de suas mães, desde que eles as acompanhassem. Por outro lado, o negociante teria prejuízo, visto que deve ter pagado pelos escravos. E as mães um grande alívio ao garantirem o reconhecimento da condição de ingênuo de Vicente e Pedro. As análises em uma escala ampla podem demonstrar que, em tese, pouca diferença havia entre uma criança escrava e ingênua, mas no cotidiano era absolutamente significativa a distinção entre estar na mais baixa classe social ou ter o reconhecimento formal da liberdade. Margarida e Justa não se conheciam, mas se encontraram em Penedo, viram-se em uma situação muito semelhante e decidiram agir no sentido de garantir o direito de seus filhos serem reconhecidos como livres. Conseguiram fazer-se ouvir e obter certo apoio do Chefe de Polícia da Corte, que não pode acreditar que os dois menores tivessem nascido antes de 1872. Para estas duas mulheres garantir que seus filhos fossem reconhecidos como ingênuos, e não escravos, fazia toda a diferença.

Efetivamente a Lei 2.040 de 1871 e seu regulamento (Decreto 5.135 de 13.11.1872) foi um marco em todos os sentidos, dos macros, como a libertação do ventre, aos micros, legislando detalhadamente sobre diversos aspectos das relações entre senhores e escravos. Em 1877, um mês depois em que Paulina, lá do início da Seção 8.2, queixou-se de que seu pecúlio havia lhe sido subtraído, uma escrava de nome Paulina estava prestes a ser embarcada com uma filha de colo por Joaquim da Cunha Meirelles em Maceió. Ao requerer passaporte ao Chefe de Polícia, Manoel Juvenal Rodrigues da Silva, no entanto, este foi negado. Talvez por ouvir de Paulina, talvez por conhecê-la, visto que ela vivia há alguns anos na capital, Manoel Juvenal recusou-se a passar o documento por que ela tinha outra filha, Maria, liberta, de sete anos, que não a acompanhava. Maria estava sob tutela de terceiros e, após a negativa do Chefe de Polícia, Meirelles requisitou que ela fosse passada ao seu poder para ser remetida junto à mãe. Ao que tudo indica, aqueles que tinham a tutela - e os serviços - de Maria, não estavam dispostos a abrir mão do “privilegio” e o pedido de Meirelles foi negado.<sup>530</sup> Pressionado, o Chefe de Polícia, escreveu longo ofício ao Juiz de Órfãos, João Lopes da Silva

---

<sup>530</sup> Sobre os serviços de ingênuos, ver: PAPALI, Maria Aparecida. A Legislação de 1871, o Judiciário e a Tutela de Ingênuos na Cidade de Taubaté. *Revista Justiça & História*, Porto Alegre, v.2, p. 195-218, 2002; SIQUEIRA, Ana Paula Pruner. Tutela: solidariedade aos menores ou mão de obra alternativa? In: *Anais XXVII Simpósio Nacional de História* - Anpuh, Natal, Julho 2013.

Muritiba, argumentando por que acreditava que Paulina não poderia ser exportada sem Maria e pediu seu parecer.

O Juiz Municipal, parente do exportador de escravos Muritiba e responsável pela concessão da tutela de Maria, respondeu em um longo arrazoado, com base no Decreto 5.135, que não se opunha à exportação de Paulina sem a tutelada.<sup>531</sup> Apesar dos argumentos do Juiz de Órfãos, o Chefe de Polícia deixou marcada sua posição de que seu entendimento da lei era diferente, mas reconhecia que a competência para deliberar era do Juiz. Assim, em 14 de julho, Manoel Juvenal passou passaporte à Paulina, anotando no documento: “deixa de acompanhá-la outra filha liberta, Maria com sete anos por ter consentido o Juiz de Órfãos, ofício de 12 desse mês.” Desse modo, por um lado, ele prevenia-se de reprimendas futuras que pudesse receber de autoridades superiores e, por outro, expressava sua contrariedade à exportação de Paulina. Como já havia demonstrado no caso de Severo, ocorrido na mesma época, Manoel Juvenal não estava disposto a embarcar escravos em inobservância da lei.

Naquele ano de 1877, Joaquim da Cunha Meirelles registrou o passaporte de apenas uma escrava com o nome de Paulina. Talvez a Paulina do pecúlio fosse a mesma de Maria. Nesse caso, os rápidos indícios de sua passagem pelo porto de Maceió parecem-me a ponta de um iceberg da luta incansável de uma mulher, de cerca de 25 anos, nascida no Rio Grande do Norte, estabelecida em Maceió desde pelo menos o nascimento de seus filhos, viu-se alijada de todos os lados: do pecúlio que guardara e da filha que criara. Esse caso é excepcional porque envolve duas das situações comuns de contestação da legitimidade da venda feita por pessoas que não discutiam sua condição de cativo, mas direitos que deviam possuir enquanto tal.

Em ambos os casos, a sensação de injustiça de Paulina não era subjetiva. A Lei 2.040 estabelecia o direito que a escrava tinha de formar pecúlio para a liberdade. E também, reforçando o Decreto 1.695 de 1869, garantia a manutenção das crianças até os 12 anos ao lado de suas mães, bem como impedia a separação de casais legalmente constituídos. A reivindicação de Paulina evitou que ela fosse embarcada no Vapor *Pernambuco*, que chegou ao Rio de Janeiro com mais de 200 escravos em julho daquele ano, no entanto, não pode alterar seu destino. Paulina teria chegado ao sudeste sem Maria e sem pecúlio. Mas conheceu

---

<sup>531</sup> Segundo parece, Maria foi libertada antes da Lei do Ventre Livre e estava sob tutela dos ex-senhores de Paulina. O Juiz de Órfãos defendeu sua posição citando os artigos 20, parágrafo 1º e 92 parágrafos 2º e 3º do Decreto 3.135. Como se trata de documentação passiva do Chefe de Polícia, não pude ter mais elementos sobre sua argumentação contra a exportação de Paulina. No entanto, os dois ofícios enviados pelo Juiz de Órfãos apontam para a leitura diferenciada que as autoridades tinham da legislação. APA. Caixa 1643: Secretaria de Polícia de Alagoas: ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877, ofícios do Juiz de órfãos de Maceió ao Chefe Polícia de Alagoas, 03.07.1877 e 12.07.1877.

a experiência de lutar diante das autoridades por seus direitos e perder; e também conheceu que havia entre os donos do poder quem estava disposto a cumprir a lei em favor dos cativos.

O ato de expedição do passaporte podia ser, para muitos escravos, a primeira oportunidade de estar diante de uma autoridade policial que não fosse ligada por relações familiares e pessoais aos interesses de seu senhor. Por isso, muitas vezes escravos reclamavam à autoridade por direitos que haviam sido negados em algum momento do processo de trânsito que os levou até ali.<sup>532</sup> O interessante é que muitas das alegações vinham sendo ouvidas e investigadas, mas não há dúvida de que dependia muito de quem estava do outro lado. A grande concentração de pedidos de esclarecimentos sobre escravos durante o exercício do cargo de Chefe de Polícia por Manoel Juvenal Rodrigues da Silva certamente tinha relação com a disponibilidade desse cidadão em cumprir adequadamente a legislação ao emitir um passaporte. O mesmo acontecia com as autoridades que ocupavam o cargo na Bahia, no Recife e na Corte. Embora não tenha sido regra geral, a existência de homens dispostos a ouvir certamente confluiu para a emergência de algumas demandas de escravos do comércio, bem como outros perfis devem ter contribuído para silenciá-las. Ou seja, muitos mais cativos devem ter alegado direitos em situações semelhantes sem que isso fosse documentado. De uma forma ou de outra, a experiência do trânsito provocada pelo comércio interprovincial viabilizava aos escravos deparar-se não apenas com outros modelos de escravidão, como também com outros perfis de autoridades. A movimentação no interior do Império - que apesar das diferenças regionais, vivia um momento de intenso esforço de manutenção da unidade e da centralidade - ampliava as possibilidades de entendimento da sociedade e da política coeva. Não apenas a experiência pretérita da escravidão vivida, mas a própria experiência do trânsito e de espera contribuiu para a trajetória diferenciada vivida pelos escravos do comércio. Como foi mostrado acima, houve aqueles que tiveram sucesso em suas demandas e conseguiram não embarcar, embora a maioria tenha seguido os desígnios de seu senhor ou comerciante. De qualquer forma, seja nas províncias de partida, como nas de chegada, as experiências desses escravos eram compartilhadas e a publicização de discursos ocultos viabilizados pelo processo de exportação alargou ainda mais rédeas do domínio escravista no Brasil do Segundo Reinado.

---

<sup>532</sup> Outro exemplo ocorreu com Joaquim que, em 24 de março de 1875, foi levado ao Chefe de Polícia para ser expedido seu passaporte. No entanto, após iniciar o registro do documento, anotou o escrivão: “sem efeito pela alegação de ser livre no ato de serem tomados os sinais ficando detido até ulterior averiguação que vai proceder”. Não pude coligar qualquer outra informação sobre Joaquim, exceto que seus esforços foram em vão. Em 15 de junho daquele ano ele foi embarcado pelo senhor, Manoel Messias de Gusmão Lira, para ser vendido no Rio de Janeiro. APA. Caixa 5.518. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1870-1877.

### 8.5. “Uma espécie de comunhão de interesse e de classe”

Em sua pesquisa sobre o comércio interprovincial no Ceará, Sobrinho coloca: "sou levado a desenvolver a seguinte reflexão: se a não liberdade para o cativo embarcado para outra província significava o afastamento do grupo ao qual pertencia, consequentemente, viver fora do grupo ou perder alguém da família, no tráfico, devia significar algo muito doloroso para quem partiria e/ou para quem ficava".<sup>533</sup> A expressão da dor de um grupo social é deveras subjetiva, avessa a entrar nas páginas de uma tese acadêmica de história. Mas as experiências individuais desencadeadas no processo de conquista da liberdade podem ser um pouco melhor conhecidas e não se deve duvidar de que cada derrota resulte em uma grande dor. Ao longo dessa pesquisa, pude levantar inúmeros casos de escravos que diante da iminência da exportação ou de sua concretização mobilizaram-se no intuito de construir uma alternativa à migração forçada. Busquei trazer para o século XXI a experiência de escravos (ou pseudo-escravos) no exato momento em que lutavam para que direitos adquiridos não fossem perdidos ou que pressionavam para buscar ampliar seu leque de possibilidades. Com uma metodologia de cruzamento de fontes, foi possível desdobrar simples ofícios de uma página em histórias individuais e buscar uma aproximação às experiências e anseios dos escravos no contexto do comércio interprovincial, bem como explicar com mais detalhes o que foi este comércio.

Deixei para o fim, no entanto, o caso mais complexo e do qual pude contar com uma documentação mais detalhada. Ao recorrer ao Imperador da sentença contra sua liberdade, proferida em 1877, Manoel Luiz de Cordonha permitiu-me ter acesso à ação de liberdade com a qual ele esteve envolvido ao longo de dois anos e que se encontra hoje preservada no Arquivo Nacional. Cruzado com outras fontes, o caso de Manoel Luiz de Cordonha viabiliza que se sintetize alguns argumentos expostos nesta tese com a riqueza de detalhes que apenas uma ação judicial possibilita, bem como aproximar a escala sobre formas possíveis de escravos interpretarem “liberdade” no Segundo Reinado.

Manoel Luiz de Cordonha nasceu aproximadamente em 1856 na Cidade do Penedo. Dois anos depois, sua senhora faleceu e o menino, bem como sua mãe e irmãos foram transmitidos por herança a D. Carolina Jesuína da Glória. Carolina tinha um irmão que se tornou Frei, Antônio de São José de Lessina. Em meados da década de 1860, D. Carolina

---

<sup>533</sup> SOBRINHO, *op. cit.*, 2012, p. 40.

ficou cega e seu irmão Frei passou a ampará-la. Como o Frei não podia ter escravos devido aos votos, os escravos de Carolina serviam à ambos indiscriminadamente, sendo que era ele quem administrava a vida e os negócios da irmã cega. Em 1871, D. Carolina passou carta de liberdade sem ônus à Margarida, 48 anos, mãe de Manoel Cordonha, “pelos relevantes serviços prestados”. Em 1874 foi a vez de Vicente, irmão mais velho de Manoel receber sua carta de liberdade, também sem ônus.<sup>534</sup>

Manoel tinha uma família ampla, embora fora do padrão nuclear. Era filho natural de Margarida, que também era mãe de Misael e Vicente. Este era filho de Luiz Campos, que o houve fora do casamento, mas o reconhecia socialmente. Luiz Campos era livre, pai de Balbina e casado com Alexandrina Maria do Rosário. As relações de parentesco entre esse grupo de pessoas eram estreitas, e suponho que fossem todos avizinados. Alexandrina e Luiz Campos foram testemunhas na ação de liberdade proposta por Manoel, o que levou a que o procurador da ré, D. Carolina, alegasse: E “até pela cor, e pela origem da condição de quase todos eles, estabelece-se entre autor e testemunhas um laço que os prende, e os coloca numa espécie de comunhão de interesse e de classe”.<sup>535</sup> Há nessa simples alegação uma rara indicação documental de antagonismo de classe. Observa-se que a classe a qual ele se refere não são os “escravos”, mas a população pobre, os grupos subalternos. E que esses teriam, como aponta o próprio procurador, identidade de cor e interesses antagônicos às elites. Em termos gerais, o que o procurador afirma explicitamente é que a alforria de um escravo não é de seu interesse individual, mas sim, coletivo. Seria, portanto, um projeto político. O que a afirmação do procurador de D. Carolina traz de inédito é o reconhecimento explícito por parte das elites da existência desse projeto político que articulava a população escrava e livre de cor.

Manoel Cordonha, apesar de ser escravo de D. Carolina, vivia no convento com Frei Antônio, de onde, fora visto levando mulheres ou pulando o muro já de manhã cedo. Oficialmente Frei Antônio era impedido de ter escravos pelos votos, mas suas relações com a irmã, na prática o permitiam dispor do trabalho de Manoel. No entanto, Manoel vivia uma situação de relativa autonomia em sua condição de cativo. Circulando nas ruas, frequentando as madrugadas penedenses - ainda que escondido dos frades do convento - e convivendo de perto com seus familiares, seu cotidiano andava por entre a tênue linha que separava a

---

<sup>534</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Supremo Tribunal de Justiça, Série Revista Civil, Recorrente: Manoel Luís de Cordonha, 1877-1879. Código: BR AN, RIO – BU.0.RCI. 0210, Microfilme: AN 170-2011.

<sup>535</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Supremo Tribunal de Justiça, Série Revista Civil, Recorrente: Manoel Luís de Cordonha, 1877-1879. Código: BR AN, RIO – BU.0.RCI. 0210, Microfilme: AN 170-2011, p. 24v.

condição de um cativo daquela de um liberto. Tanto mais isso era verdade que existia um documento de carta de liberdade de Manoel. Esse teria sido assinado pelo Frei em 1872, quando foi colocado em um envelope e dado à Margarida, sua mãe, para guardar. Depois que esta falecera, em meados dos anos 1870, Vicente, o irmão liberto, ficou responsável pelo documento. A carta de liberdade de Manoel nunca foi oficializada, alguma negociação mantinha Manoel preso à condição de cativo apesar dela, pois se ele vivesse na “mansa e pacífica posse de sua liberdade” não teria por que pedir a seus parentes libertos que guardassem o documento.

Percebe-se que houve entre a família de Manoel e a família de D. Carolina uma complexa negociação que envolvia concessões e restrições. As cartas de liberdade de Margarida e Vicente foram registradas em cartório e eles efetivamente deixaram de viver sob domínio senhorial. No entanto, quando Frei Antônio solicitou que Vicente lhe entregasse a carta de liberdade de Manoel, ele assim o fez, o que indica a manutenção de relações de dependência, reforçadas pelo poder simbólico do religioso. Manoel, por outro lado, tinha uma carta, que funcionava mais como uma promessa de liberdade, já que o fato dela ter sido assinada em 1872 não impediu que ele fosse matriculado como escravo e continuasse vivendo sob domínio senhorial. Formalmente Manoel não era liberto, mas o fato de que o frei tivesse produzido esse “alvitre” para reforçar as relações de domínio do escravo demonstra o quanto eram instáveis essas relações.

Tão instáveis que em maio de 1877 elas foram a pique. Naquele mês Manoel foi acusado pelo frei de roubar um baú com 450 mil réis de sua casa. Certamente há muito mais por trás dessa acusação, resta apenas imaginar. Consta das fontes a certeza do frei de que Manoel era o culpado e indo até ele exigir que lhe fosse devolvido o dinheiro, este negou, alegando inocência. O frei não se conformou e solicitou a Vicente lhe entregasse a carta de liberdade de Manoel, em cujo invólucro estava escrito: “Carta de Liberdade de Meu Manoel”. Tendo-a em mãos, ameaçou rasgá-la caso Manoel não lhe devolvesse o dinheiro, Manoel continuou negando o furto. O frei rasgou a carta e depois o mandou para a cadeia, ordenou que fosse chicoteado e, em ato contínuo, vendeu-o a Joaquim José dos Santos Patury Junior para ser exportado.

Assim começa a ação de liberdade de Manoel Luiz de Cordonha:

Diz o preto Manoel Luiz de Cordonha, que tem jus a sua liberdade, mas acha-se no cativeiro de D. Carolina Jesuína da Gloria, e ameaçado de ser vendido exportado,

pelo que vem requerer a V. S para nomear-lhe um curador para que intente ação de liberdade.<sup>536</sup>

O curador nomeado foi Sesostris da Silva Lemos, solicitador, promotor público e comerciante do Penedo, o qual foi pessoalmente procurado por Manoel, e que, provavelmente, tinha interesses políticos na ação. Após ser jurado no cargo de curador, Sesostris peticionou ao Juiz Municipal:

Diz o curador Sesostris da Silva Lemos que tendo proposto ação de liberdade e sendo seu curado recolhido às cadeias desta cidade para ser vendido a Joaquim José dos Santos Patury Junior com o fim de exportar tendo sido já castigado por mando de sua senhora, requer o suplicante a V.S<sup>a</sup> que mande botar em depósito o seu dito curado, para que não seja exportado.<sup>537</sup>

Não restam dúvidas de que o estopim para a petição de abertura da ação de liberdade foi a iminência da exportação. O intuito de evitá-la, poder-se-ia mesmo afirmar, era mais evidente que o de ter a condição de liberto formalmente reconhecida. Não fosse isso, Manoel, que vivia há anos em uma situação transitória, poderia ter se articulado anteriormente para demandar por seu direito a alforria. Talvez não o fizesse por ameaças de ser exportado, talvez por que suas condições de vida não demandavam mudanças, talvez por ambos. O fato é que tendo sido deliberada sua exportação, moveu-se a ação.

Manoel, Dona Carolina e o frei eram conhecidos em Penedo. O conflito e a abertura da ação não passaram despercebidos à opinião pública. D. Carolina e o Frei Antônio devem ter-se sentidos pressionados diante de tal ato legal e julgaram necessário ir à imprensa expor seu ponto de vista. Primeiro foi ele quem publicou um aviso escrito em 21 de maio, ou seja, logo após a abertura do processo alegando que “o escravo Manoel o qual intenta alforriar-se, fantasiando uma carta de liberdade por mim passada, é de propriedade da minha mana”.<sup>538</sup> Duas edições depois, o mesmo Jornal do Penedo publicou um protesto de D. Carolina, no qual argumenta ao Juiz de Direito:

Vítima da *deslealdade e ingratidão* de meu escravo Manoel, venho à Imprensa patentear a verdade, relativamente à ação de liberdade que me acaba de propor o dito escravo que em mim sempre encontrou *antes uma mãe do que uma senhora*. Talvez mesmo esse bom tratamento que de mim sempre recebeu e de meu irmão Frei Antônio, fosse a causa do procedimento traiçoeiro que acaba de ter, roubado a quantia de 450# que existia dentro do meu baú, pertencendo ao meu dito irmão Frei

---

<sup>536</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Supremo Tribunal de Justiça, Série Revista Civil, Recorrente: Manoel Luís de Cordonha, 1877-1879. Código: BR AN, RIO – BU.0.RCI. 0210, Microfilme: AN 170-2011, p. 2

<sup>537</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Supremo Tribunal de Justiça, Série Revista Civil, Recorrente: Manoel Luís de Cordonha, 1877-1879. Código: BR AN, RIO – BU.0.RCI. 0210, Microfilme: AN 170-2011, p. 4.

<sup>538</sup> IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno VII, n. 20, sexta-feira, 25.05.1877, p. 4

Antônio, e prevalecendo-se de fragmentos de um papel sujo para promover sua liberdade.<sup>539</sup>

Pérola do paternalismo à brasileira, a senhora, que, ademais devia considerar-se uma boa senhora por ter já alforriado outros escravos, considerava a demanda de Manuel deslealdade e ingratidão. Ela, que havia sido “antes uma mãe que uma senhora”, não apenas fora roubada pelo seu cativo como se via ré em um processo de liberdade! O caso é que a demanda de Manoel sustentava-se sobre “o papel sujo” que de fato existiu, inclusive seus fragmentos estão anexos ao processo. Tratava-se daquele envelope onde teria sido guardada a carta de liberdade e no qual constava “Carta de Liberdade de Meu Manoel, Frei Antônio de São José de Lassina, 30 de abril de 1872.”<sup>540</sup> Da carta efetivamente não há vestígio, mas o envelope com a firma e letras reconhecidas pelo tabelião da cidade poderia ter dado causa ganha a Manoel não fosse o fato de que quem o assinou foi Frei Antônio. D. Carolina era formalmente a detentora do domínio sobre Manoel e esse preciosismo legal foi mais contundente de que a afirmação de que “a liberdade uma vez dada não pode ser revogada” como deliberou a Lei 2.040. Assim, o “escravo Manoel Luiz de Cordonha”, como paradoxalmente foi algumas vezes referido, obteve sentença desfavorável em primeira instância.<sup>541</sup>

Ato contínuo, o curador apelou ao Tribunal da Relação de Pernambuco. Dois dias antes de a sentença ser proferida, o depositário do réu juntou aos autos uma petição nos seguintes termos:

Ilmo. Sr. Juiz Municipal. Diz Francisco Aprígio Veiga, na qualidade de depositário do escravo Manoel que havendo suspeita que ele obtendo sentença contra se evada, tanto mais tendo maus conselheiros como é de crer, atento o estado caprichoso em que se acha a questão a ponto de serem dirigidos insultos ao irmão da senhora do dito escravo, só pelo fato de se opor ele à sua pretensão como é público nesta cidade, vem requerer a V.S. se digne mandar recolher a cadeia o escravo em questão [...]<sup>542</sup>

O pedido foi acatado. Já as palavras de Francisco Aprígio são esclarecedoras. Primeiro porque informam que havia um “plano B”, que Manoel fugiria caso a decisão da justiça desse

<sup>539</sup> O protesto foi assinado em 22 de maio, ou seja, um dia depois da data assinada no protesto de seu irmão. IHGAL. Jornal do Penedo, Penedo, anno VII, n. 22, sexta-feira, 08.06.1877. Grifos meus.

<sup>540</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Supremo Tribunal de Justiça, Série Revista Civil, Recorrente: Manoel Luís de Cordonha, 1877-1879. Código: BR AN, RIO – BU.0.RCI. 0210, Microfilme: AN 170-2011, p. 3.

<sup>541</sup> Os procedimentos jurídicos de uma ação de liberdade estão descritos em pormenores em: GRINBERG, Keila. Liberata, a lei da ambiguidade: ações de liberdade da Corte de Apelação do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1994.

<sup>542</sup> ARQUIVO NACIONAL. Fundo Supremo Tribunal de Justiça, Série Revista Civil, Recorrente: Manoel Luís de Cordonha, 1877-1879. Código: BR AN, RIO – BU.0.RCI. 0210, Microfilme: AN 170-2011, p. 33. Ofício de 04.06.1877.

continuidade a seu processo de exportação. Segundo, ele obtinha o apoio de outras pessoas e estas também concordavam que, no caso dos meios legais não surtirem o efeito desejado, uma fuga seria providenciada. E por fim, Francisco Aprígio explica a necessidade dos senhores em ir ao público defender-se: a questão tomara as ruas, a população da Cidade do Penedo estava ciente dos fatos, e havia um clamor público contra o frei, que, afinal, efetivamente havia rasgado a carta de liberdade de Manoel. O próprio Frei Antônio reconhece nos autos que praticou este ato, mas alega que era um papel de nenhum valor e que, como não tinha sido autorizado por sua irmã, não era prova de liberdade. Mas houve quem não entendesse assim e condenou sua atitude, hostilizando-o. Tanto mais a situação deve ter sido criticada na medida em que devia haver conhecimento da especificidade das relações travadas entre Manoel, Dona Carolina e o frei. Além do mais, se D. Carolina alegava a deslealdade do escravo em furtá-la e entrar com ação de liberdade, de outro ponto de vista pode-se imaginar que exportar o escravo não devia ser visto como um ato digno de quem dizia ser mais mãe do que senhora.

O Supremo Tribunal de Pernambuco confirmou a sentença em fins de 1878 e naquele mesmo mês o procurador do curador do réu em Recife, Luis Emigdio Rodrigues Vianna, entrou com termo de revista civil ao Tribunal de Terceira Instância no Rio de Janeiro.<sup>543</sup> Por motivos alheios, o processo apenas foi retomado em Fevereiro de 1879, quando foi feita petição para encaminhar o último recurso possível – ao próprio Imperador. Mas D. Carolina e Frei Antônio não esperaram que os autos fossem e voltassem do Rio de Janeiro. No dia dois de fevereiro de 1879, o passaporte de Manoel foi passado em Penedo, tendo sido visado em Maceió no dia 12 com destino a São Paulo. Apenas em julho daquele ano a última e derradeira sentença foi proferida, negando novamente a liberdade de Manoel. A esta altura ele já devia estar em algum cafezal do interior paulista amargando seu destino depois de ter passado dois anos em depósito à espera de que a justiça pudesse reconhecer que ele havia conquistado junto com sua família prerrogativas suficientes que o afastavam da condição de cativo. Mas isso não ocorreu e o comércio interprovincial o jogou para dentro - bem dentro - de relações escravistas as quais, provavelmente, ele nunca havia conhecido.

...

---

<sup>543</sup> Segundo Grinberg, entre as 380 Ações de Liberdade do tribunal da Relação do Rio de Janeiro com as quais ela trabalhou, apenas em 31 a Revista Civil em Terceira Instância foi peticionada. Ver: GRINBERG, *op. cit.*, 1994.

Manoel Luiz de Coronha, Francisco, Severo foram algumas entre as cerca de oito mil pessoas que entraram no comércio interprovincial de escravos no Segundo Reinado desde Alagoas. Alguns poucos com melhor sorte – e muita estratégia - como Gonçalo, Ana Margarida e Maximiliano escaparam por pouco do destino traçado aos escravos do comércio - e tanto mais significativo é o caso destes dois últimos que escravas não eram, mas escaparam por um triz de passar a sê-lo.

Apesar do fracasso de uns e sucesso de outros, o notável na experiência dos indivíduos narrados ao longo dessa pesquisa é que ser inserido no comércio interprovincial tornou-se um momento de luta em suas experiências de vida, uma luta que perpassava as relações cotidianas entre senhor e escravo, que dialogava com outras autoridades e adentrava o campo de disputa sobre direitos. Na iminência ou já no trânsito provocado pela exportação, esses e muitos outros cativos se movimentaram, dentro das possibilidades das relações escravistas, em torno da oposição à migração forçada, recorrendo a aliados, a textos legais e a jurisprudências que informaram e formaram sua experiência dentro ou fora da escravidão.

Colocados diante de uma situação extrema de alijamento de conquistas, fossem legais fossem costumeiras, cativos viveram no Segundo Reinado um contexto político e jurídico bastante singular. Foi um momento da história da escravidão no Brasil em que discursos ocultos da população escrava foram inseridos nos discursos públicos mais do que qualquer momento anterior. A Lei 2.040 teve certamente um papel central nesse processo, permitindo legitimidade a demandas que até então, embora pudessem ser pensadas, não encontravam suporte suficiente para sustentar sua exposição pública. A prudência e o medo funcionam como silenciadores do discurso oculto, mas quando ele encontra condições propícias para se expressar, significa que há muito e muito tempo os elementos colocados em cena estavam presentes no cotidiano dos grupos subalternos.

O comércio interprovincial de cativos, por ameaçar diretamente as margens de autonomia conquistadas a duras penas nas adversas condições de ser escravo no Império Brasileiro teve um papel fundamental nesse processo, porque colocou essas pessoas em situações limites. A migração forçada sem prerrogativas liquidava definitivamente justamente os aspectos mais sensíveis das lutas escravas dentro da escravidão, quando não da própria liberdade. A condição de ser livre ou liberto, os laços afetivos constituídos, a mobilidade e os bens conquistados através da árdua negociação do direito de poder trabalhar para si; não consigo pensar em nada que pudesse ser mais valioso para um escravo naquele tempo. Ser inserido no comércio interprovincial era a ruptura com qualquer um ou todos esses preceitos

de liberdade e por isso deve ter efetivamente aterrorizado a alma de muitos escravos e impelidos muitos a buscar pelos meios viáveis evitar tal destino.

Esta pesquisa buscou apontar para o fato de que diante da migração forçada, escravos resistiram. Resistiram violentamente, resistiram articuladamente, resistiram veladamente. O ato de resistir trouxe à tona um campo imenso de conflitos em uma sociedade que sentia dia a dia o sistema escravista desintegrar-se. A experiência da resistência dos escravos do comércio teria incidido diretamente para a cultura política da população escrava, que sendo majoritariamente fracassada em suas demandas, foi embarcada para o Sudeste. Não tenho dúvidas de que a conjuntura de reivindicação por direitos promovida por escravos e seus aliados no contexto de ser inserido no comércio interprovincial ao longo do Segundo Reinado em Alagoas tenha tido par em todo o Império. Muito mais, no entanto, naquelas províncias aonde a maioria dos escravos chegou. Em seu estudo sobre a escravidão na Corte no Segundo Reinado, Sidney Chalhoub afirmara que “os negros maus vindos do norte trouxeram com eles o sentimento de que seus direitos haviam sido ignorados e ajudaram a cavar a sepultura da escravidão”. Creio que pude demonstrar com mais detalhes como se produziu esse contexto de “direitos negados”. Por outro lado, expor que o comportamento insubordinado foi um dos motivos que levou à exportação de vários escravos.

No fim dos anos 1880, as províncias importadoras criaram impostos que puseram fim a entrada de cativos de fora. Segundo Stanley Stein, a motivação dos legisladores foi o medo de insurreição.<sup>544</sup> Um dos documentos nos quais se baseia para sustentar esta hipótese foi publicado em 1881, logo após a promulgação dos impostos proibitivos ao comércio interprovincial, no qual o Presidente da Província do Rio de Janeiro avaliou:

Para a manutenção da ordem e tranquilidade dos estabelecimentos rurais muito deve concorrer a sabia lei que adotastes na vossa última reunião, procurando impedir a imigração de mais escravos para esta província, a cujas fazendas não traziam a resignação e contentamento de sua sorte, que são essenciais à boa ordem d'elas. Se a escravidão é um mal, como é, nunca seu horror é mais cruel do que quando força o mísero escravo, na sua condição já dura, a romper com todos os laços que ligam o homem ao lar e a todas as afeições individuais e de família.<sup>545</sup>

Apesar do alívio do presidente, a interrupção do comércio interprovincial foi tardia. Àquela altura o abolicionismo re-emergia como movimento social organizado unindo grupos subalternos e outros nem tão subalternos assim. Grandes revoltas escravas foram sufocadas, fugas em massas se intensificaram e grupos organizados insuflavam a população a combater a

<sup>544</sup> STEIN, *op. cit.*, 1990, p. 96-97.

<sup>545</sup> Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro, Dr. Martinho Alvares da Silva Campos, 1881.

escravidão por meios lícitos e violentos. Seguiram-se os eventos finais para a destruição da escravidão brasileira. O comércio interprovincial não fez parte desse último ato, mas contribuiu diretamente para o processo que levou à destruição da escravidão no Brasil.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

De Alagoas, cerca de oito mil escravos foram vendidos para fora da província. No contexto do Império, no qual mais de 220 mil que teriam feito a viagem do comércio interprovincial, os números não chamam a atenção. No entanto, ajustando a escala para os efeitos e consequências do comércio interprovincial na província, é possível observar o forte impacto sócio-econômico do comércio em Alagoas. A análise qualitativa e quantitativa converge para essa constatação.

O primeiro dado destacado é a continuidade do evento. Desde pelo menos a década de 1840, limite cronológico deste trabalho, o comércio interprovincial era um negócio recorrente nos dois principais portos de Alagoas. Apesar de oscilações vivenciadas, não houve ano sequer entre 1842 e 1881 que escravos não foram exportados desde Penedo e Maceió. Nos mais intensos anos de exportações, a média superava bem um escravo por dia embarcado. A exportação de escravos tornou-se um fato cotidiano em toda a província, principalmente nas suas duas principais cidades portuárias.

O comércio interprovincial era impulsionado pela diferença de preços de escravos entre as províncias e a grande procura nas regiões escravistas em pleno desenvolvimento econômico, especialmente o Sudeste cafeeiro. Mas a manutenção do negócio por quatro décadas foi viabilizada pela organização local de comerciantes, que envolvidos nos negócios de cabotagem entre as províncias do Império, não tiveram dificuldades de integrar mais um produto à pauta. O comércio de escravos não precisava de grandes investimentos iniciais para operar quando se estava previamente envolvido em transações entre as províncias. Era necessário apenas o capital inicial investido na compra do escravo, pago geralmente no ato de transmissão do domínio - quer fosse por escritura, procuração ou carta de ordem. Capital de giro era fundamental, o que excluía as pretensões de comerciantes mais modestos. Efetivamente foram os grandes negociantes de cabotagem os principais responsáveis pela viabilização do negócio por tão longo período. Ele tornou-se um ramo de negócios que, enquanto fosse viável e lucrativo, seria explorado.

Contribuiu para a vitalidade do comércio em Alagoas a imprevisibilidade, pois quando a assembléia provincial elevou os impostos que deviam ser pagos pela exportação de escravos, criou um potencial mecanismo de reprodução do negócio. Ao tornar o comércio interprovincial de cativos uma das principais receitas provinciais, tocou-se em uma questão muito sensível aos administradores imperiais no Segundo Reinado: a boa saúde dos cofres

públicos. Gerando renda para um - continuamente estreito - orçamento, o comércio pode operar sem maiores entraves e a intervenção política nos negócios limitou-se a fiscalizar e bem arrecadar seus impostos.

A existência de dois portos dinâmicos regionalmente caracterizou o comércio de escravos desde Alagoas e ampliou seus impactos para toda a província e além. O Porto de Maceió, cercado pela maior densidade populacional escrava na província, e o do Penedo, entreposto comercial ativo do Baixo e Submédio São Francisco concentravam o comércio de cabotagem em Alagoas. Cada qual abrangia circuitos comerciais próprios, que, embora por vezes se cruzassem, eram bastantes independentes um do outro. Duas praças onde o negócio interprovincial de escravos foi intenso em uma província de área reduzida impulsionou a difusão do mercado regional, atraindo para si, inclusive uma significativa parcela dos escravos do Sertão pernambucano. A frequência da passagem de cativos da província vizinha intensificou o comércio em Alagoas, dado que escapa aos números oferecidos pelo recolhimento de impostos ou aos reclames sobre a perda de mão de obra. Em trânsito, mas com histórias muitos semelhantes a seus congêneres alagoanos, esses cativos, que atravessavam as estradas, os rios e chegavam aos portos de Maceió e Penedo, inflaram as cenas de comércio de gente presenciadas rotineiramente por escravos, libertos e livres em Alagoas.

Para compreender o funcionamento do comércio interprovincial de escravos foi central analisar o papel dos comerciantes. Nesse sentido, acompanhou esta tese o intuito de afirmar o uso do termo “comércio interprovincial de escravos”, não apenas porque assim ele era tratado, mas por que é no contexto do comércio nacional de cabotagem que o negócio interprovincial de escravos desenvolveu-se. A estabilização do Estado nacional brasileiro e o consequente fortalecimento do mercado interno fez aumentar muito o grupo dos capitalistas que em cada uma das províncias, mesmo nas menores, viviam desse ramo de negócios e dele permaneceriam vivendo até a morte (o arcaísmo já não era mais um projeto). Esses homens, que viram no negócio de cativos uma possibilidade de ganhos, não apenas efetivamente foram os agentes responsáveis pelo funcionamento do comércio, como dele tiraram parte de seus lucros. Identificar esse grupo, nomear alguns expoentes e trazer elementos para compreender sua organização e atuação, é um esforço que visou, em última instância, a ampliar os conhecimentos sobre a sociedade alagoana durante o Império, ainda muito restritos à dicotomia senhores de engenho - escravos.

Ampliar as possibilidades de entendimento da sociedade, eis o ponto. Escravos não eram todos do eito e não trabalhavam todos na cana. Uma característica do comércio interprovincial foi efetivamente drenar cativos de pequenos proprietários. Como resultado, quando foca-se na trajetória de vida dos indivíduos escravizados que foram inseridos no comércio, percebe-se uma ampla variedade de experiências de trabalho e de sociabilidades que desafiam concepções fechadas do que era ser escravo. A família, ou laços familiares, aparecem como o mínimo denominador comum dessas experiências, em uma complexidade que por si só bastaria para encher as páginas de qualquer tese. Senhores e escravos tendo filhos que foram vendidos, irmãos alforriados vendo aqueles que continuaram cativos entrando no comércio, pais despedindo-se de filhos para comprarem a liberdade de outros anos depois, mães assumindo os bens de filhos que se foram pela força do comércio, mães sendo libertadas para verem seus filhos serem logo depois vendidos, mães que reencontram seus filhos após tentativas frustradas de re-escravização. Mais evidente que o potencial desagregador do comércio é a força agregadora da família na experiência escrava e o dinâmico fluxo entre experiências de liberdade e escravidão que permeava o cotidiano dos grupos subalternos no Brasil escravista.

A intensidade e a regularidade do comércio afetaram a vida das comunidades de escravos e libertos por todo solo alagoano. Cada um escravo que partia, eram tantos outros que ficavam a amargar as dores e pesares da ruptura praticamente definitiva. Em um tempo em que a violência do sistema escravista começava a ser atacada, o temor dos vapores mostrou-se excelente instrumento para manter a ordem e submeter a população escrava ao triste destino que a condição lhe impusera. Os efeitos das ameaças podem ser visualizados nas reações daqueles que não puderam evitar sua entrada no comércio, mas, lá estando, buscaram os recursos disponíveis para reverter a exportação iminente. As fugas, as dissimulações, os suicídios, os assassinatos; estratégias diretas de resistência que acompanharam a história da escravidão eram praticadas no contexto do comércio interprovincial. Tão intrínseco à escravidão no Segundo Reinado foi o comércio que houve mesmo quem, na contramão da corrente, pudesse concebê-lo como uma possibilidade de melhor sorte e se apresentasse voluntariamente a um comerciante de escravos para ser vendido. O comércio interprovincial tornou-se uma paisagem comum da escravidão no Segundo Reinado.

Por outro lado, o comércio era trânsito, mobilidade espacial e comunicação, possibilitando a troca de conhecimentos e experiências e visibilizando um discurso oculto impossível de ser ouvido em outros contextos. A intensificação do comércio desde o fim do

tráfico atlântico produziu três décadas de intensa interação entre a população escrava em um contexto de nacionalização do cativo diferente de tudo o que ocorrera antes na sociedade escravista brasileira. Somada ao processo de intervenção do Estado nas relações de domínio - iniciada com o aumento das ações de liberdade na primeira metade do século e chegando ao auge em 1871, com o Ventre Livre - a agitação social perpassou todo o Segundo Reinado, extravasando-se definitivamente nos anos 1880.

Perceber que a busca pela defesa de direitos na iminência da exportação, e mesmo após ela, foi frequente em Alagoas é ter acesso a pequenos e fragmentários indícios de projetos fortemente pautados por noções de direitos e por sentidos de liberdade. A fricção produzida por efeito do comércio interprovincial viabilizou espaços de emergência dos discursos que pautavam esses projetos. Geralmente, as ações práticas no sentido de atingir os objetivos eram fracassadas, mas também houve quem tenha tido sucesso. Nesse sentido, nem todos os sujeitos envolvidos com a experiência do comércio foram parar em outras províncias. A experiência de se posicionarem como pessoas com direitos diante da exportação não seria apagada quando chegassem a seus destinos finais, e, menos ainda, quando era possível reverter a situação e permanecer na província.

Retomando a exposição inicial, espero, portanto, ao longo desse texto ter podido trazer argumentos que sustentem essa tese: 1. Que o comércio interprovincial de escravos foi um dos mais significativos eventos sócio - econômicos da Província de Alagoas ao longo do Segundo Reinado; 2. Que ele tornou-se possível através da atuação dos comerciantes de cabotagem instalados nas praças de Maceió e Penedo em associação com comerciantes de fora da província; 3. Que a experiência dos escravos - e da população livre pobre - em Alagoas ao longo do Segundo Reinado esteve fortemente marcada pelo comércio interprovincial, que se tornou um momento de negociação e conflito, contribuindo para o acirramento das tensões no já conturbado contexto do processo de destruição da escravidão brasileira.

Como foi dito na introdução, esta pesquisa de forma alguma esgota o tema. Fontes não faltam, melhores condições de pesquisa sim. De qualquer modo, espero ter trazido elementos significativos para o debate, contribuindo para o desenvolvimento das pesquisas sobre o século XIX em Alagoas e de forma mais ampla, para a historiografia sobre as últimas décadas da escravidão no Brasil.

## FONTES

**Legislação da província de Alagoas** (disponível em: GALVÃO, Olympio Euzebio de Arrouxelas; ARAUJO, Tiburcio Valeriano (2) Appendice a compilação das leis provinciais das Alagoas de 1835 a 1870). Tomo. VII, Maceio: Typ. Comercial de Antonio Jose da Costa., 1874. Galvao):

ALAGOAS, Província de. Lei nº 33 de 14.03.1838.

ALAGOAS, Província de. Ato administrativo 07.01.1854.

ALAGOAS, Província de. Lei do Orçamento Provincial, nº 248 de 08.05.1854.

ALAGOAS, Província de. Instrução de 16.12.1854.

ALAGOAS, Província das. Lei nº 347 de 23 de Abril de 1857.

ALAGOAS, Província das. Regulamento para Cobrança do Imposto de Exportação de Escravos, de 31.08.1863.

ALAGOAS, Província das. Resolução nº 604, de 28.06.1871.

ALAGOAS, Província das. Regulamento para a Arrecadação do Imposto de Exportação de Escravos, de 05.04.1875.

**Legislação Brasileira** (disponível em <http://www2.camara.leg.br/>):

Alvará de 03.06.1809.

BRAZIL, Império do. Lei de 16.12.1830.

BRAZIL, Império do. Lei de 07.11.1831.

BRAZIL, Império do. Regulamento nº 120, de 31.01.1842.

BRAZIL, Império do. Lei nº 556, de 26.06. 1850. Código Comercial.

BRAZIL, Império do. Lei nº 581, de 04.09.1850. Lei Euzébio de Queiróz.

BRAZIL, Império do. Lei nº 601, de 18.09.1850. Lei de Terras.

BRAZIL, Império do. Decreto nº 3.631 de 27.03.1866.

BRAZIL, Império do. Decreto nº 3.749, de 07.12.1866.

BRAZIL, Império do. Decreto nº 3.920, de 31.07.1867.

BRAZIL, Império do. Decreto nº 1.695 de 15.09.1869;

BRAZIL, Império do. Lei nº 2.040 de 28.09.1871.

BRAZIL, Império do. Decreto nº 5.135 de 13.11.1872

BRAZIL, Império do. Decreto nº 4.835, de 01.12.1872.

BRAZIL, Império do. Lei nº 3.270 de 28.09.1885.

BRAZIL, Império do. Lei nº 3.353 de 13.05.1888.

### **Impressas:**

Almanack da Província das Alagoas para o ano de 1873. Anno segundo. Maceio: Typ Social de Amintas & Soares, 1873. Diponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 05.04.2013.

Almanack da Província das Alagoas para o ano de 1874. Anno segundo. Maceio: Typ Social de Amintas & Soares, 1874. Diponível em: <http://bndigital.bn.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 05.04.2013.

AVE-LALLEMANT, Robert. *Viagem pelo norte do Brasil no ano de 1859*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, Ministério da Educação e Cultura, 1961.

BASTOS, Aureliano Cândido Tavares. *Cartas do Solitário*. 4ª Edição feita sobre a 2ª Edição de 1863. São Paulo: Editora Nacional, Brasília: INL, 1975.

BIARD, François Auguste. *Deux annes au Bresil*. Paris: Librairie de L. Hachette et Cie., 1862.

BIARD, François Auguste. *Dois anos no Brasil*. São Paulo: Brasiliana, 1945.

BLUTEAU, Rafael; SILVA, Antônio de Moraes. *Diccionario da lingua portugueza composto pelo padre D. Rafael Bluteau*, reformado, e accrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro (Volume 2: L - Z). Lisboa: Na Officina de Simão Thaddeo Ferreira, 1789. Disponível em: [www.brasiliana.usp.br](http://www.brasiliana.usp.br). Acesso em: 07.01.2014.

D. PEDRO II, Imperador do Brasil. *Viagens pelo Brasil*: Bahia, Sergipe, Alagoas, 1859/1860. Prefácio e notas Lourenço Luiz Lacombe. Rio de Janeiro: Letras & Expressões, 2003.

ESPÍNDOLA, Thomaz. *A geografia alagoana ou descrição físico*, política e histórica da província das Alagoas. Reimpressão da 2ª edição de 1871. Maceió: Ed. Catavento, 2001.

HALFELD, Henrique Guilherme Fernando. *Atlas e relatorio concernente a exploração do Rio São Francisco desde a cachoeira de Pirapora até o Oceano Atlântico levantado por ordem do Governo de S. M. I. o Senhor Dom Pedro II pelo Engenheiro Civil Henrique Guilherme Fernando Halfeld em 1852, 1853 e 1854 mandado lithographar na Lithographia Imperial de Eduardo Rensburg*. Rio de Janeiro, 1860. Edição fac-simile: São Paulo, 1994.

GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*, principalmente nas províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1975.

PINTO, Luiz Maria da Silva. *Diccionario da lingua brasileira*. Ouro Preto: Typographia de Silva, 1832. Disponível em: <http://www.brasiliana.usp.br>. Acesso em: 07.01.2014.

**Anais e atas** (diponivel em <http://www2.camara.leg.br/>):

BRAZIL, Império do. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 26.07.1851

BRAZIL, Império do. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 22.08.1854.

BRAZIL, Império do. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 25.08.1854.

BRAZIL, Império do. Anais da Câmara dos Deputados. Sessão em 01.09.1854.

BRAZIL, Império do. Atas do Conselho de Estado, 1850-1888. Sessão em 20.10.1862.

### **Associação Comercial de Maceió:**

Transcrição dos Livros de atas das Assembléias Gerais, período 1866 a 1896. Versões impressas disponíveis no Acervo da Associação Comercial de Maceió. Disponível em: <http://www.acmaceio.com.br/>.

### **Arquivo Nacional:**

Fundo Polícia, Códice 397. Entrada de escravos no porto do Rio de Janeiro, jun./set. 1851.

Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), série apelação civil, Apelante Joaquim da Cunha Meirelles, n. 362, caixa 546, anos 1864-1868.

Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), série apelação comercial, Apelante Joaquim da Cunha Meirelles, n. 1.015, caixa 190, ano 1879-1880.

Fundo Tribunal da Relação do Rio de Janeiro (84), série apelação criminal, Apelante Serafim, n. 1.077, maço 153, ano 1884.

Livro de Notas, LNO, Título: contrato. L. 1, Folha: 3, data 27.02.1874, letra a, rolo: 009-000-79. Outorgante: José Maria Gonçalves Pereira. Outorgado: companhia gossipiana brasileira.

Cartório do 3o ofício do Rio de Janeiro, microfilme, 010.001.79, Livro de compra e venda de escravos 06.07.1875-06.07.77, n. 167

Fundo Supremo Tribunal de Justiça, Série Revista Civil, Recorrente: Manoel Luís de Cordonha, 1877-1879. Código: BR AN, RIO – BU.0.RCI. 0210, Microfilme: AN 170-2011.

#### **Bancos de dados digitais:**

[www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org). Acesso em: 08.01.2013

#### **Biblioteca Nacional:**

Biblioteca Digital. CDD 912.8142, objeto digital cart67925\_7. Carta topographica e administrativa da provincia de Bahia: Erigida sobre os documentos mais modernos pelo Vcde. J. de Villiers de L'le Adam, gravada na Lithographia Imperial de Vr. Larée. Publicada no Rio de Janeiro por Firmin Didot Irmaos, Belin Le Prieur e Morizot, Rua da Quitanda, n. 97, Rio de Janeiro, 1848. Acesso em: 09.10.2013.

#### **Fontes disponíveis on-line:**

A Voz da Cidade, Barra Mansa-RJ, quarta-feira, 27.06.2012. Disponível em: <http://www.avozdacidade.com/mobile/noticiasDetalhes.aspx?IDNoticia=16544&IDCategoria=56>. Acesso em 12.09.2014.

BRAZIL, Império do. Recenseamento Geral do Império do. 1872. Disponível em: [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em: 10.10.2012.

Diário de Pernambuco, Recife, segunda-feira, 06.10. 2003. Disponível em: <http://www.old.pernambuco.com/diario/2003/10/06/historia.html>. Acesso em: 16.09.2015.

#### **Acervo do Fórum do Penedo:** (ordem cronológica)

Processo de manutenção de liberdade, Comarca de Penedo, apelante: Maria da Anunciação, 1842. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN30 Maria da Anunciação 1842.

Ação de liberdade, Juízo Municipal do Penedo, autor: Gonçalo, 1849. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN56 Goncalo 1849.

Delegacia do Penedo, Livro de passaportes, 1852-1853. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN23 livro de passaportes 1852-1853.

Fragmento de autos relativos a dívidas, partes: Teixeira & Bastos, 1855. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN29 Teixeira e Bastos 1855.

Livro de registros de escrituras e notas, Cartório do 1º Tabelião do Penedo [provável], 1855-1859, 196 fls. Abertura: 17.08.1855, 1º registro: 04.10.1855, último registro: 23.05.1859. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN20 Livro de notas 1855-1859.

Livro de registros de escrituras e notas, Cartório do 1º Tabelião do Penedo [provável], 1859-1861, 98 fls. Abertura: 27.05.1859, 1º registro: 03.06.1859, último registro: 03.05.1861. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN21 Livro de notas 1859-1863.

Justificação civil entre partes, Juízo Municipal da Cidade do Penedo, 1862. Justificante: José Luis de Souza Guerra. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN78 Jose Luis de Souza Guerra 1862.

Ação de embargo, Juízo Municipal da Cidade do Penedo, 1862. Embargante: Martinho José Gomes. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN40 Martinho José Gomes 1862.

Livro de registros de escrituras e notas, Cartório do 1º Tabelião do Penedo, 1861-1863, 100 fls. Abertura: 28.12.1860, 1º registro: 14.05.1861, último registro: 28.07.1863. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN22 Livro de notas 1861-1863.

Livro de Compra e venda de escravos, Cartório do 1º Tabelião de Penedo, 1865-1867, 50 fls. Abertura e 1º registro: 28.06.1865, último registro: 25.06.1867. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN75 Livro de compra e venda de escravos 1865.

Processo-crime, Juízo de Direito da Cidade do Penedo, réu: Francisco Gonçalves Torres, 1864. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN 76 Francisco Gonçalves Torres 1865

Fragmento de livro de compra e venda de escravos, Cartório do 1º Tabelião de Penedo, 1867. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN19 Parte de livro de compra e venda de escravos 1867.

Fragmentos de autos. Cópia de escritura de compra e venda da escrava Vicência, 1867. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN45 Vicencia 1867.

Escritura de compra e venda do escravo José, 1868. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN67 Jose 1868.

Petição de passaporte para a escrava Ignácia de José Maria Gonçalves Pereira, 1869.  
Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN16 Ignacia 1869.

Fragmento de livro de passaporte, aberto em 24.07.69. Delegacia de Polícia do Penedo, 3 pgs.  
Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN58 Passaportes 1869.

Petição de passaporte para o escravo Pedro de Augusto Cesar Sangreman de Oliveira, 1869.  
Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN73 Pedro 1869.

Petição de passaporte para o escravo Graciano de Camilo de Lelis Tavares, 1870. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN27 Graciano 1870.

Execução de sentença entre partes, Juízo Comercial do Penedo, executado Luiz Hipollyto Lima, 1872. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN 15 Luiz Hipollyto Lima 1872.

Ação ordinária comercial. Juízo comercial do Penedo, Autor: José Maria Gonçalves Pereira, 1875. Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN02 Antonio Salgado de Vasconcelos 1875.

Sumário de culpa, Juízo Municipal do Penedo, 1876. Ré: Maria Delfina do Rosário.  
Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN 05 Maria Delfina do Rosario 1876.

Sumário de culpa, Juízo Municipal do Penedo, 1878. Réo: Antônio Ignácio de Amorim.  
Documento digitalizado por este projeto, código: AFPEN 10 Antonio Ignacio dAmorim 1878.

### **Arquivo Público de Alagoas - APA:**

Caixa 241. Atos e requerimentos do chefe de polícia. Passaportes. 1857-1858.

Caixa 384: Ofício das delegacias de polícia para a Secretaria de Polícia de Alagoas, 1861, 1867, 1869.

Caixa 405: Secretaria de Polícia de Maceió, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1862.

Caixa 432. Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861.

Caixa 543. Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861 e Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos da Tesouraria Provincial, 1861.

Caixa 729: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1868.

Caixa 745: Presidência da Província, ofícios recebidos dos delegados de polícia, 1868-1872.

Caixa 915: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1878 e Tesouraria Provincial de Alagoas, livros de registro de arrecadação de impostos, Pilar e Porto de Pedras, vários anos.

Caixa 939: Presidência da Província, de Alagoas, ofício recebidos da Thesouraria Provincial, 1876

Caixa 952: Presidência da Província de Alagoas: ofícios recebidos da Secretaria de Polícia de Alagoas, 1877.

Caixa 1010: Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856.

Caixa 1024: Secretaria de Polícia de Alagoas, requerimentoss, 1879-1885.

Caixa 1069: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1879.

Caixa 1099: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos dos delegados de polícia, 1849-1855.

Caixa 1120: Documentos diversos: diversas datas.

Caixa 1235: Documento diversos encadernados (sumários, processos, inventários), 1859, 1874, 1883, 1919.

Caixa 1283: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1854.

Caixa 1391. Secretaria de Polícia de Maceió, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1861, e outros documentos.

Caixa 1423: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1876.

Caixa 1508: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1876 e Secretaria de Polícia, livro de ofícios expedidos, 1860.

Caixa 1527: Correspondência de diversas autoridades para o chefe de polícia, 1876.

Caixa 1587: Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857.

Caixa 1643: Secretaria de Polícia de Alagoas: ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877.

Caixa 1644: Secretaria de polícia de Alagoas: ofícios recebidos de diversas autoridades, 1864.

Caixa 1651: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877.

Caixa 1734: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877.

Caixa 1778: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1855.

Caixa 2278: Documentos da Mesa de Rendas de Penedo, 1890 e Tesouraria da Fazenda em Maceió, 1850.

Caixa 4869. Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos ,1862-1866 e outros.

Caixa 5.496. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1842-1850, 200 fls.

Caixa 5.300. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1850-1853, 200 fls.

Caixa 5.282. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1854-1862, 236 fls.

Caixa 5.300. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1863-1866, 100 fls.

Caixa 5.282. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1866-1870, 98 fls.

Caixa 5.518. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1870-1877, 200 fls.

Caixa 5.301. Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1877-1880, 150 fls.

Caixa: 5.518, Secretaria de Polícia de Alagoas. Livro de Registro de Passaportes, Maceió, 1880-1892. 34 fls.

### **Arquivo Público de Pernambuco:**

Fundo Ministério Público. Projeto Resgate da memória institucional do Ministério Público de Pernambuco, vários volumes, 1850-1880.

### **Cartório do 1º Ofício de Notas e 1º Cartório de Protestos de Maceió:**

Livro de notas número 14, tabelião Manoel Esteves Alves, Maceió, Alagoas, setembro de 1852 - setembro de 1855

### **Cartório do 1º Ofício de Penedo:**

Livro de notas número 21, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. Abertura: 14.03.1870. Fechamento: 10.06.1871, 100 fls.

Livro de notas número 22, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. Abertura: 15.06.1871. Fechamento: 02.10.1873, 200 fls.

Livro de notas número 24, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. Abertura: 18.12.1875. Fechamento: 29.07.1879, 308 fls.

Livro de notas número 25, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. Abertura: 30.07.1879. Fechamento: 22.12.1882, 146 fls.

Livro de notas número 26, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. Abertura: 13.01.1881. Fechamento: 15.12.1882, 154 fls.

Livro de notas número 28, Livro de lançamento de procurações, cartas de liberdade e outros. Abertura: 04.12.1884. Fechamento: 18.12.1886, 156fls.

Livro de compra e venda de escravos. Notações entre as datas 03.12.1873 e 07.03.1877 (obs: Não possui folhas de abertura e fechamento).

Livro de compra e venda de escravos. Abertura: 27.12.1878. Fechamento: 29.12.1882, 51fls.

Observação: estes volumes compõem a totalidade dos livros arquivados no cartório para períodos anteriores a 1880.

### **Fundação Joaquim Nabuco - Fundaj:**

Caixa 131 - Periódicos de Alagoas.

Caixa 134 - Periódicos de Alagoas.

O Conservador Penedense. Penedo, anno 2, n. 3, Domingo, 28.01.1877.

### **Hemeroteca digital - Biblioteca Nacional:**

A província, órgão do partido liberal, Recife, ano II, n. 36, terça-feira, 14.01.1873.

Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, domingo, 11.03.1855

Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, ano 60, n. 166, quinta-Feira, 21.06.1877.

Diário de notícias, Rio de Janeiro, ano 1, n. 56, quinta-feira, 06.10.1870.

Jornal do Recife, Recife, ano X, n. 84, segunda feira, 10.02.1868.

### **Instituto Histórico e Geográfico de Alagoas - IHGAL:**

GALVÃO, Olympio Euzébio de Arrouxelas; ARAUJO, Tiburcio Valeriano de. Compilação das Leis Provinciaes das Alagoas de 1835 a 1870. Tomo II. Legislação e actos de 1843 a 1850. Maceió: Typografia commercial de A . J. da Costa, 1871.

GALVÃO, Olympio Euzébio de Arrouxelas; ARAUJO, Tiburcio Valeriano.  
(2) Appendice a compilação das leis provinciais das Alagoas de 1835 a 1870.  
Tomo. VII, Maceio: Typ. Comercial de Antonio Jose da Costa, 1874.

Jornal do Penedo, Penedo, anno V, n. 4, sexta-feira, 30.01.1875.

Jornal do Penedo, Penedo, anno V, n. 34, sexta-Feira, 27.08.1875.

Jornal do Penedo, Penedo, anno VI, n. 11, quinta-feira, 23.03.1876.

Jornal do Penedo, Penedo, anno VI, n. 18, sexta-feira, 19.05.1876.

Jornal do Penedo, Penedo, anno VII, n. 20, sexta-feira, 25.05.1877.

Jornal do Penedo, Penedo, anno VII, n. 22, sexta-feira, 08.06.1877.

Jornal do Penedo, Penedo, anno VIII, n. 31, sexta-feira, 16.08.1878

Jornal do Penedo, Penedo, anno VIII, n. 21 sexta-feira, 20.12.1878.

Jornal do Penedo, Penedo, anno IX, n. 18, sexta-feira, 09.05.1879.

Jornal do Penedo, Penedo, anno IX, n. 42, 24.10.1879.

Jornal do Penedo, Penedo, anno IX, n. 45, 14.11.1879.

Livro de Compa e venda de escravos, 1874-1875, distrito de Jaraguá, Maceió. Caixa 10, Pacote 04, Documento 18

### **Memória Estatística do Brasil:**

Relatorios e trabalhos estatisticos . Rio de Janeiro, Typographia Franco Americana, 1874.

Estatísticas do Commercio marítimo do Brazil do exercício de 1870-1871. Commercio de cabotagem por províncias, organizada pela comissão dirigida pelo dr. Sebastião Ferreira Soares, Chefe da Seção do Thesouro Nacional, 3ª Parte, v. 4, 1877.

Estatistica do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873, Rio de Janeiro: Typographia Nacional , 1880, 1880. XXI, 543 p. (v.1 pt. 1).

Estatistica do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873, Commercio de longo curso por províncias, v. 4, parte 3. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.

Estatistica do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873, Commercio de longo curso por províncias, v. 6, parte 4. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1883.

Estatistica do commercio marítimo do Brazil do exercicio de 1872-1873, Commercio de longo curso por províncias, v. 5, parte 4. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1884.

### **Museu de História de Barra Mansa:**

Procuração para venda da escrava Simoa, de Evaristo Teixeira Pinto Gomes, 22.06.1878. Documentos digitalizados cedidos por Francis Bullos.

**Center for Research Library. Disponível em:** <<http://www.crl.edu/>>:

BRAZIL, Império do. Ministério das relações exteriores. Ministro Paulino José Soares de Souza. Relatório do anno de 1851 apresentado a Assembleia Legislativa na 4ª sessão da 8ª Legislatura. Publicado em 1852.

BRAZIL. Império do. Relatório apresentado a Assembleia Geral Legislativa na 2ª Sessão da 10ª Legislatura pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negócios do Império Marquez de Olinda. Rio de Janeiro, Typographia Universal de Laemmert, 1858. Anexos G5-1.

Por tratar-se de fontes com denominação extensa e bastante utilizadas neste trabalho, as referências foram simplificadas conforme quadro abaixo:

#### Relatórios dos presidentes da província de Alagoas

|                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Relatório Presidente da Província de Alagoas<br>Rodrigo de Souza Silva Pontes, 1837.        | Discurso e relatorio com que abriu a terceira sessão ordinaria da Assembleia Legislativa da Provincia das Alagoas, o presidente da mesma Provincia, Rodrigo de Souza da Silva Pontes, em 12 de janeiro de 1837. Bahia, Typ. do Diario-Impr. F. T. D'Aquino, 1837.                         |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas<br>Manoel Felizardo de Souza Mello, 1842.       | Falla com que abriu a sessão extraordinaria da quarta legislatura da Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas, o o [sic] presidente da mesma provincia, Manoel Felizardo de Souza e Mello em 4 de fevereiro de 1842 Pernambuco, Typ. de M. F. de Faria, 1842                        |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento Figueiredo Junior, 1852.        | Falla dirigida á Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas pelo exm. presidente da mesma provincia, o conselheiro José Bento da Cunha e Figueiredo em 26 de abril de 1852. Maceió, Typ. Constitucional, 1852.                                                                        |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Roberto Calheiros de Mello, 1859.      | Relatorio com que ao Exm. Snr. Dr. Roberto Calheiros de Mello, primeiro Vice-Presidente da Provincia das Alagoas entregou a administração da mesma Provincia no dia 19 de Fevereiro de 1859 o presidente Angelo Thomaz do Amaral. Maceió: Typographia Commercial de Moraes & Costa, 1859. |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Agostinho Luiz da Gama, 1859.              | Falla dirigida á Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas na abertura da sessão ordinaria do anno de 1859, pelo excellentissimo presidente da provincia, o doutor Agostinho Luiz da Gama. Maceió, Typ. Commercial de A.J. da Costa, 1859,                                           |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. João Marcelino de Souza Gonzaga, 1863. | Relatorio com que ao Exm. Senhor Dr. João Marcelino de Souza Gonzaga, presidente da provincia das Alagoas, entregou a admonistração da mesma provincia o Dr. Antonio Alves de Souza Carvalho. Maceió: Typographia Progressista, 1863.                                                     |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. João Francisco Duarte, 1867.           | Relatorio com que o Exm. Srn. Dr. João Francisco Duarte, 1º vice-presidente das Alagoas entregou a administração da mesma província no dia 9 de setembro de 1867 ao Exm. Snr. presidente Dr. Antonio Moreira de Barros. Maceió: Typographia do jornal O Progresso, 1867.                  |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antonio Moreira Barros, 1868.          | Relatorio com que ao Exm. snr. Dr. Graciliano Aristides do Prado Pimentel entregou a administração da Provincia das Alagoas no dia 22 de Maio de 1868 o Exm. Snr Dr. Antonio Moreira de Barros. Maceio, Typographia do Jornal Alagoano, 1868.                                             |

|                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, 1868  | Relatorio lido perante a Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas no acto de sua installação em 31 de outubro de 1868 pelo presidente da mesma, o Exm. Snr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior. Maceió, Typ. Commercial de A.J. da Costa, 1868.   |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Silverio Fernandes de Araujo Jorge, 1868.    | Relatorio com que ao Exm. Snr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, presidente da Provincia das Alagoas, entregou a administração da mesma provincia o Dr. Silverio Fernandes de Araujo Jorge, 1º Vice-presidente. Maceio: Typographia Commercial, 1868. |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, 1870. | Relatorio lido perante a Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas no acto de sua installação em 16 de março de 1870 pelo presidente da mesma o Exm. Sr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior. Maceió, Typ. Commercial de A.J. da Costa, 1870.       |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento Figueiredo Junior, 1871.          | Relatorio lido perante a Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas no acto de sua installação em 3 de maio de 1871, pelo presidente da mesma, o Exm. Snr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior. Maceió, Typ. Commercial de A.J. da Costa, 1871.      |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Com. Silverio Fernandes de Araujo Jorge, 1871.   | Relatorio com que ao Exm. Snr. Dr. Silvino Elvidio Carneiro da Cunha entregou a administração da provincia das Alagoas o Exm. Snr. Vice-Presidente Commendador Silverio Fernandes de Araujo Jorge. Maceió: Typ de Padre Antonio José da Costa, 1871.           |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Silvino Elvidio Carneiro da Cunha, 1872.     | Relatorio lido perante a Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas no acto de sua installação em 7 de fevereiro de 1872 pelo presidente da mesma, o exm. snr. dr. Silvino Elvidio Carneiro da Cunha. Maceió, Typ. Commercial de A.J. da Costa, 1872.      |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Silvino Elvidio Carneiro da Cunha, 1872.     | Relatorio com que ao Exm. Snr. Dr. Luiz Romulo Peres de Moreno passou a administração da provincia das Alagoas no dia 22 de Dezembro de 1872 o Exm. Snr. Dr. Silvino Elvidio Carneiro da Cunha. Maceió: Typ. Commercial de Antonio Jose da Costa, 1872.        |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Luiz Romulo Peres de Moreno, 1874.           | Relatorio com que o Illm. e Exm. Snr. Dr. Luiz Romulo Peres de Moreno, presidente da provincia das Alagoas, installou a 1.a sessão da 20.a legislatura da Assembleia Provincial no dia 15 de março de 1874. Maceió, Typ. do Jornal das Alagoas, 1874.          |

#### Fallas dos presidentes da província de Alagoas

|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Falla do Presidente da Província de Alagoas Manoel Felizardo de Souza Mello, 1842. | Falla com que abriu a sessão extraordinaria da quarta legislatura da Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas, o o [sic] presidente da mesma provincia, Manoel Felizardo de Souza e Mello em 4 de fevereiro de 1842 Pernambuco, Typ. de M. F. de Faria, 1842 |
| Falla do Presidente da                                                             | Falla com que abriu a primeira sessão ordinaria da sexta                                                                                                                                                                                                           |

|                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Província de Alagoas, Antonio Manoel de Campos Mello, 1846.                                | legislatura da Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas o Exm. presidente da mesma provincia, Antonio Manoel de Campos Mello, em 15 de março de 1846. Maceió, Typ. de Menezes & C.a, 1846.                                                                                                  |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Cel. Antônio Nunes de Aguiar, 1849.           | Falla dirigida á Assembleia Legislativa da provincia das Alagoas, na abertura da segunda sessão ordinaria da setima legislatura, pelo excellentissimo presidente da mesma provincia, o coronel Antonio Nunes de Aguiar, no dia 18 de março de 1849. Pernambuco, Typ. de Santos & Companhia, 1849. |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Manoel Sobral Pinto, 1853.                | Falla dirigida á Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas na abertura da 2.a sessão ordinaria da 9.a Legislatura, pelo ex.mo vice presidente da mesma provincia, dr. Manoel Sobral Pinto, em 3 de maio de 1853. Recife, Typ. de Santos e Companhia, 1853.                                   |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Manoel Sobral Pinto, 1853.                | Falla dirigida á Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas na abertura da 2.a sessão ordinaria da 9.a Legislatura, pelo ex.mo vice presidente da mesma provincia, dr. Manoel Sobral Pinto, em 3 de maio de 1853. Recife, Typ. de Santos e Companhia, 1853.                                   |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, 1855. | Falla dirigida á Assembleia Legislativa da provincia das Alagoas na abertura da sessão ordinaria em o 1º de março de 1855, pelo Ex.mo presidente da mesma provincia, o Dr. Antonio Coêlho de Sá e Albuquerque. Recife, Typ. de Santos & Companhia, 1855                                           |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, 1856. | Falla dirigida á Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas na abertura da sessão ordinaria do anno de 1856, pelo excellentissimo presidente da mesma provincia, o dr. Antonio Coêlho de Sá e Albuquerque. Recife, Typ. de Santos & Companhia, 1856.                                          |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, 1857. | Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Antônio Coelho de Sá e Albuquerque, 1º de Março de 1857. Pernambuco, Typ. de Manoel Figueirôa de Faria, 1857.                                                                                                                                    |
| Falla Presidente da Província de Alagoas Angelo Thomaz do Amaral, 1858.                    | Falla dirigida á Assembleia Legislativa das Alagoas pelo presidente da provincia, Angelo Thomaz do Amaral, na abertura da 1.a sessão ordinaria da 12.a legislatura em o 1.o de março de 1858. Maceió, Typ. Commercial de Moraes & Costa, 1858.                                                    |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Agostinho Luiz da Gama, 1859.             | Falla dirigida á Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas na abertura da sessão ordinaria do anno de 1859, pelo excellentissimo presidente da provincia, o doutor Agostinho Luiz da Gama. Maceió, Typ. Commercial de A.J. da Costa, 1859.                                                   |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Antônio Alves de Souza Carvalho, 1861.        | Falla dirigida á Assembléa Legislativa das Alagoas pelo presidente da provincia, Antonio Alves de Souza Carvalho na abertura da 2.a sessão ordinaria da 13.a legislatura a 6 de junho de 1861. Maceió, Typ. do Diario do Commercio, 1861.                                                         |

|                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Antônio Alves de Souza Carvalho, 1862.               | Falla dirigida á Assembléa Legislativa das Alagoas, pelo presidente da provincia, Antonio Alves de Souza Carvalho, na abertura da 1.a sessão ordinaria da 14.a legislatura a 13 de junho de 1862. Maceió, Typ. do Diario do Commercio, 1862.             |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, João Marcelino de Souza Gonzaga, 1863.               | Falla dirigida á Assembléa Legislativa das Alagoas, pelo presidente da provincia, João Marcelino de Souza Gonzaga, na abertura da 2.a sessão ordinaria da 14.a legislatura a 24 de outubro de 1863. Maceió, Typ. Progressista, 1863.                     |
| Relatório do Presidente da Província de Alagoas, Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior, 1870. | Relatorio lido perante a Assembléa Legislativa da provincia das Alagoas no acto de sua installação em 16 de março de 1870 pelo presidente da mesma o Exm. Sr. Dr. José Bento da Cunha Figueiredo Junior. Maceió, Typ. Commercial de A.J. da Costa, 1870. |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. João Thomé da Silva, 1876.                       | Falla dirigida á Assembléa Legislativa das Alagoas pelo Exm. Sr. presidente da provincia, doutor João Thomé da Silva, em 16 de março de 1876. Maceió, Typ. do Jornal das Alagoas, 1876                                                                   |
| Falla do Vice-Presidente da Província de Alagoas, Dr. Pedro Antonio da Costa Moreira, 1877.       | Falla com que o illm. e exm. snr. 1.o vice-presidente, dr. Pedro Antonio da Costa Moreira, installou a segunda sessão ordinaria da vigesimaprimeira Legislatura Provincial das Alagoas em 15 de abril de 1877. Maceió, Typ. do Jornal das Alagoas, 1877. |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Cincinnato Pinto da Silva, 1879.                 | Falla com que o Exm. Snr. Dr. Cincinnato Pinto da Silva, presidente da provincia, installou a 2a Legislatura Provincial das Alagoas em 30 de abril de 1879. Maceió, Typ. do Liberal, 1879.                                                               |
| Falla do Presidente da Província de Alagoas, Dr. Cincinnato Pinto da Silva, 1880.                 | Falla com que o Exm. Snr. Dr. Cincinnato Pinto da Silva, presidente da provincia, installou a 1a sessão ordinaria da 23a Legislatura Provincial das Alagoas em 16 de abril de 1880. Maceió, Typ. do Liberal, 1880.                                       |

#### Fallas e relatórios de presidentes de outras províncias

|                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Falla do Presidente da Província de Sergipe, Dr. Amancio João Pereira de Andrade, 1850.    | Falla que dirigio a Assembléa Legislativa Provincial de Sergipe na abertura da sua sessão ordinaria no 1.o de março de 1850 o Exm. Snr. Presidente da Provincia, Dr. Amancio João Pereira de Andrade. Sergipe, Typ. Provincial, 1850.      |
| Falla do Presidente da Província de Sergipe, Dr. Amancio João Pereira de Andrade, 1851.    | Falla que dirigio á Assembléa Legislativa Provincial de Sergipe na abertura de sua sessão ordinaria no dia 11 de Janeiro de 1851 o exm. snr. presidente da provincia, dr. Amancio João Pereira de Andrade. Sergipe, Typ. Provincial, 1851. |
| Relatório do Presidente da Província de Sergipe, Dr. José Antônio de Oliveira Silva, 1852. | Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Sergipe na abertura de sua sessão ordinaria no dia 8 de março de 1852 pelo Exm. Snr. Presidente da Provincia, dr. José Antonio de Oliveira Silva. Sergipe,                     |

|                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                     | Typ. Provincial, 1852.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Falla do presidente da Província da Bahia, Francisco Gonçalves Martins, 1852.                                       | FALLA que recitou o presidente da província da Bahia, o desembargador conselheiro Francisco Gonçalves Martins na abertura da Assembléia Legislativa da mesma província no dia 01 de março de 1852. Bahia. Typographia Const. De Vicente Ribeiro Moreira, 1852                               |
| Relatório do Presidente da Província do Maranhão, Dr. Eduardo Olímpio Machado, 1853.                                | Relatorio do presidente da provincia do Maranhão, o doutor Eduardo Olimpio Machado, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial no dia 1. de novembro de 1853, acompanhado do orçamento da receita e despesa para o anno de 1854. Maranhão, Typ. Constitucional de I.J. Ferreira, 1853. |
| Falla do Presidente da Província do Rio Grande do Norte, Dr. Antônio Bernardo de Passos, 1854.                      | Falla que o illm. e exm. snr. doutor Antonio Bernardo de Passos, presidente da provincia do Rio Grande do Norte, dirigio á Assembléa Legislativa Provincial, no acto da abertura de sua sessão ordinaria em 4 de julho de 1854. Pernambuco, Typ. de M.F. de Faria, 1854.                    |
| Relatório do Presidente da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul, Patrício Correa da Câmara, 1857.             | Relatorio do vice-presidente da provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, o commendador Patricio Correa da Camara, na abertura da Assembléa Legislativa Provincial em 11 de outubro de 1857. Porto Alegre, Typ. do Mercantil, 1857.                                                       |
| Relatório do Presidente da Província de Sergipe, Manuel da Cunha Galvão, 1860.                                      | Relatorio apresentado á Assembléa Provincial de Sergipe no dia 5 de março de 1860 pelo Presidente, Manuel da Cunha Galvão. Bahia, Typ. Poggetti de Catellina & Comp., 1860.                                                                                                                 |
| Relatório do Presidente da província S. Pedro do Rio Grande do Sul, Conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão, 1861. | Relatorio com que o conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão entregou a presidencia da provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul ao exm. sr. vice-presidente, commendador Patricio Correa da Camara. Porto Alegre, Typ. do Jornal--A Ordem, 1861.                                          |
| Relatório do Presidente da Província do Pará, Dr. Francisco Carlos de Araújo Brusque, 1863.                         | Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa da provincia do Pará na segunda sessão da XIII legislatura pelo excellentissimo senhor presidente da provincia, doutor Francisco Carlos de Araujo Brusque, em 1.o de novembro de 1863. Pará, Typ. de Frederico Carlos Rhossard, 1863.         |
| Falla do Presidente da Província da Bahia, Dr. Antônio de Araújo de Aragão Bulcão, 1880.                            | Falla com que abriu no dia 1º de maio de 1880 a 1.a sessão da 23ª legislatura da Assembléa Legislativa Provincial da Bahia o exm. sr. dr. Antonio de Araujo de Aragão Bulcão, presidente da provincia. Bahia, Typ. do "Diario da Bahia," 1880.                                              |
| Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro, Dr. Martinho Alvares da Silva Campos, 1881.                 | Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na abertura da segunda sessão da vigesima terceira legislatura em 8 de agosto de 1881 pelo presidente, dr. Martinho Alvares da Silva                                                                             |

Campos. Rio de Janeiro, Imprensa Industrial de João  
Paulo Ferreira Dias, 1881

## REFERÊNCIAS

ABC DAS ALAGOAS. Dicionário online. Disponível em: <http://www.abcdasalagoas.com.br/>. Acesso em 01.12.2014.

ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. *Relatório final de atividades do aluno de iniciação científica (ic) pibic/ufpe/cnpq*, 2011-2012. Recife, Curso de Graduação em História, UFPE.

ALMEIDA, Luiz Sávio de. *Alagoas nos tempos do cólera*. São Paulo: Escrituras Editora, 1996.

ALMEIDA, Luiz Sávio de. *Memorial Biográfico de Vicente de Paula: guerrilha e sociedade alternativa na mata alagoana*. Maceió: Edufal, 2008.

ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1989.

ANDRADE, Juliana Alves de. *Gente do Vale: experiências camponesas no interior da província de Alagoas (1870-1890)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2014.

ANDRADE, Rômulo. Escravidão e cafeicultura em Minas Gerais: o caso da Zona da Mata. *Revista Brasileira de História*. Estruturas agrárias e relações de poder, São Paulo, ANpUH/Marco Zero, vol. 11, n.22, 1991.

ARAUJO, Ana Lucia. Les représentations de l'esclavage dans les gravures des relations voyage pittoresque et historique au Brésil de Jeanbaptiste Debret et deux années au Brésil de François-Auguste Biard. *Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies*, v. 30, n. 59, p. 95–117, 2005.

ARAÚJO, Marília Lima. *Casamentos mistos na Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Água Branca/AL (1864-1888)*. Trabalho de Conclusão de Curso (História), Universidade Federal de Alagoas, Delmiro Gouveia, 2015.

ARAÚJO, Thiago Leitão de. A persistência da escravidão: população, economia e o tráfico interprovincial (Província de São Pedro, segunda metade do século XIX) In: XAVIER, Regina Célia Lima (org.) *Escravidão e liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 229-254.

AZEVEDO, Celia Maria Marinho. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites, século XIX*. Rio de Janeiro: Annablume, 1987.

BARBOSA, Josué Humberto. *Um êxodo esquecido: o porto do Recife e o tráfico interprovincial de escravos no Brasil: 1840-1871*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1995.

BARICKMAN, B. J.. Até a véspera: o trabalho escravo e a produção de açúcar nos engenhos do recôncavo baiano (1850-1881). *Afro-Ásia*, 21,22, pg. 177-238, 1998-1999.

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

BARROS, Theodyr Augusto. *O processo de mudança de capital ( Al-Maceió)*. Maceió Departamento de História/CHLA/Ufal/impresso universitária, 1991.

BASTOS, Humberto. *Assucar & Algodão*. Ensaio histórico e econômico. Maceió: Casa Ramalho 1938.

BASILE, Marcello. O Império brasileiro: panorama político. In: LINHARES, Maria Yedda (org.). *História Geral do Brasil*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2000, p. 188-301.

BERUTE, Gabriel Santos. Rio Grande de São Pedro, c. 1790 - c. 1830: tráfico negreiro e conjuntura atlântica. In: XAVIER, Regina Célia Lima (org.) *Escravidão e liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 207-228.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico escravo no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Ed. Expressão e Cultura, 1976.

BUTLER, Kim. Slavery in the age of emancipation: victims and rebels in Brazil's late 19th-Century domestic slave trade. *Journal of black studies*, v. 42, 2011. Disponível em: <http://jbs.sagepub.com/content/42/6/968>. Acesso em: 10.03.2014.

BRUSANTIN, Beatriz de Miranda. *Capitães e Mateus: relações sociais e culturas festivas e de luta dos trabalhadores dos engenhos da mata norte de Pernambuco (comarca de Nazareth - 1870-1888)*. Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, Campinas, 2011.

CÂMARA, Bruno Augusto Dornelas. Vassoura, balcão, escritório e rua: a caixeragem como carreira. *Almanack Braziliense*, n. 6, nov, 2007.

CARVALHO, Cícero Péricles de. *Formação Histórica de Alagoas*. Maceió: Edufal, 2015.

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: elite política imperial*. Teatro de Sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

CARVALHO, Marcus J. M de. A repressão do tráfico atlântico de escravos e a disputa partidária nas províncias: os ataques aos desembarques em Pernambuco durante o governo praieiro, 1845-1848. *Revista Tempo*, v. 27, 2009.

CARVALHO, Marcus J. M. de. *Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo*. Recife, 1822 - 1850. Recife: Ed. da UFPE, 2010.

CARVALHO, Marcus J. M de. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831. *Revista de História (USP)*, nº 167, p. 223-260, jul./dez. 2012.

CASTRO, Hebe Maria Mattos de. *Das cores do silêncio: os significados da liberdade no sudeste escravista - Brasil, século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

CASTRO, Hebe Maria Mattos de. Laços de família e direitos no final da escravidão. In: ALENCASTRO, Luis Felipe. *História da Vida Privada no Brasil: Império, Corte e a modernidade nacional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 339-383.

CAVALCANTI, Verônica Robalinho. *La production de l'espace à Maceió (1800-1930)*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais), Université Paris 1 Pantheon-Sorbonne, Paris, 1998.

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

CHALHOUB, Sidney. *Machado de Assis, historiador*. Machado de Assis: historiador. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

CHRISTILLINO, Cristiano Luís. Lei de Terras e a afirmação da grilagem no Rio Grande do Sul. *Saeculum – Revista de História*, João Pessoa, n. 26, p. 103-118, 2012.

CONRAD, Robert. *The destruction of Brazilian Slavery, 1850-1888*. Los Angeles; London: University of California Press, 1872.

CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

CONRAD, Robert. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

COSTA, Emilia Viotti. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.

DEYLE, Steven. *Carry me back: the domestic slave trade in american life*. New York and other cities: Oxford University Press, 2005.

DIEGUES JUNIOR, Manoel. *O banguê nas Alagoas: traços da influência do engenho de açúcar na vida e na cultura regional*. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Alcool, 1949.

DORATIORO, Francisco. *Maldita Guerra: nova história da Guerra do Paraguai*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

DUARTE, Abelardo. Notas sobre a população da Vila do Penedo (1828). *Jornal de Alagoas - Suplemento*. Maceió, 26.07.1953.

DUARTE, Abelardo. *Três ensaios*. Maceió: Departamento Estadual de Cultura, 1966.

DUARTE, Abelardo. *Dom Pedro II e Teresa Cristina nas Alagoas: a viagem realizada ao Penedo e outras cidade sanfanciscanas, à Cachoeira de Paulo Afonso, Maceió, Zona Lacustre e região norte da Província (1859/1860)*. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos; Cepal, 2010.

DUARTE, Álvaro. Burle Marx e suas origens. *Revista Brasil-Europa - Correspondência Euro-Brasileira* 123/20, 2010. Disponível em: [http://www.revista.brasil-europa.eu/123/Burle\\_Marx.html](http://www.revista.brasil-europa.eu/123/Burle_Marx.html) [acesso em 21.07.2015]. Acesso em: 07.07.2014.

EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco. 1840-1910*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, [1974] 1977.

EL-KAREH, Almir Chaiban. A Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor e a centralidade do poder monárquico. *História econômica e história de empresas*, v.2, p7-27, 2002.

FARIA, Geraldo M. G. . Maceió 1820-1841: Planta cadastral e Plano urbanístico, uma nova modalidade de configuração do tecido espacial. In: VIII Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, 2004, Niterói. In: *Anais do VIII Seminário da História da Cidade*. Niterói: ANPUR, 2004. v. I. Disponível em: <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/viewFile/970/945>. Acesso em: 31.08.2015.

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

FORTES, Cyntia Nunes da Rocha. Maceió nos itinerários de Pedro Nolasco Maciel. In: ALMEIDA, Luiz Sávio de (Org.). *Traços e torças: literatura e mudança social em Alagoas. Estudos em homenagem a Pedro Nolasco Maciel*. Maceió: Edufal, 2011, p. 126-159.

FRAGOSO, João. O império escravista e a república dos plantadores: Economia brasileira no século XIX: mais do que uma plantation escravista exportadora. In: LINHARES, Maria Yedda Leite. (Org.). *História Geral do Brasil*. 9 ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000, p. 144-187.

FUNES, Eurípedes Antônio. “Negros no Ceará”. In: *Uma nova história do Ceará*. Simone de Souza; Adelaide Gonçalves... [et al] (Org.). 3º edição. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2004.

GALIZZA, Diana Soares. *O declínio da escravidão na Paraíba, 1850-1888*. João Pessoa: Editora da Universidade/UFPB, 1979.

GALLOWAY, J.H. The Last Years of Slavery on the Sugar Plantations of Northeastern Brazil. *The Hispanic American Historical Review*, vol. 51, n. 4, p. 586-605, nov., 1971.

GINZBURG, Carlo. *História nortuna: decifrando o Sabá*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1985.

GRAHAM, Richard. Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil. *Afro-Ásia*, 27, p.121-160, 2002.

GRINBERG, Keila. *Liberata, a lei da ambiguidade: ações de liberdade da Corte de Apelação do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1994.

GRINBERG, Keila. Senhores sem escravos: a propósito das ações de escravidão no Brasil Imperial. *Almanack Braziliense*. São Paulo, n.6, 2007.

GUDMESTAD, Robert. Slave resistance, coffles, and debates over slavery. In: JOHNSON, Walter. *The chattel principle: Internal slave trades in Americas*. New Haven: Yale University Press, 2004, p. 72-90.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O Banco Commercial e Agrícola no Império do Brasil: o estudo de caso de um banco comercial e emissor. *SAECULUM – Revista de História*, João Pessoa, n. 29, p. 231-260, jul-dez, 2013.

GUIMARÃES, Marcela. *Entre açúcares e algodões: embates econômicos e a modernização de Alagoas em meados do Século XIX-XX*. Maceió: Benedito Ramos Amorim, Editor, 2014.

GUTIÉRREZ, Horacio. Crioulos e africanos no Paraná, 1798-1830. *Revista Brasileira de História*, v. 8, n. 16, p. 161-188, mar./ago. 1988.

HÉBRARD, Jean M; SCOTT, Rebecca J. *Provas de liberdade: uma odisséia atlântica na era da emancipação*. Campinas: Unicamp, 2014.

HOBSBAWN, Eric. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

JOHNSON, Walter. *Soul by soul: life inside the antebellum slave market*. Cambridge; London: Harvard University Press, 1999.

JOHNSON, Walter. *The chattel principle: Internal slave trades in Americas*. New Haven: Yale University Press, 2004.

KLEIN, Herbert. The internal slave trade in nineteenth century Brazil: a study of slave importations into Rio de Janeiro in 1852. *Hispanic American Historical Review*. LI, n. 4, nov. 1971.

LEANDRO, José Augusto. *Gentes do grande mar redondo: riqueza e pobreza na comarca de Paranaguá - 1850-1888*. Tese (Doutorado em História Cultural), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

LEVI, Giovanni. O trabalho do historiador: pesquisar, resumir, comunicar. *Revista Tempo*, v. 20, 2014.

LEVI, Giovanni. *A herança imaterial: trajetória de um exorcista no Piemonte do século XVII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

LIMA, Glauber Guedes Ferreira de. O tráfico intraprovincial em Pernambuco (1871-1880): aspectos do fluxo do comércio de escravos em Pernambuco num período de crise. *Anais V Encontro Estadual de História-Anpuh Pernambuco*, Recife, UFPE, out. 2004.

LIMA JUNIOR, Félix. *Escravidão em Alagoas*. Maceió: Secretaria de Educação e Cultura de Alagoas, 1975.

LIMA JUNIOR, Félix. *Maceió de outrora*. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos, 2014.

LINDOSO, Dirceu. *Interpretação da Província: estudo da cultura alagoana*. Maceió: Edufal, 2005.

LOPES, Siméia de Nazaré. *O comércio interno no Pará oitocentista: atos sujeitos sociais e controle entre 1840-1855*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento), Universidade Federal do Pará, Belém, 2002.

MACHADO, Maria Helena. *O plano e o pânico: os movimentos sociais na década da abolição*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, EDUSP, 1994.

MAHONY, Mary Ann. 'Instrumentos Necessários': escravidão e posse de escravos no sul da Bahia no século XIX, 1822-1889. *Afro-Ásia*, n. 25-26, p. 95-139, 2001.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos Livres e os dois impérios: Tráfico, Direito e Trabalho no Brasil Oitocentista*. No prelo

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *To Be a Liberated African in Brazil: Labour and Citizenship in the Nineteenth Century*, University of Waterloo, Canada, 2002.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. O direito de ser africano livre: os escravos a as interpretações da lei de 1831. In: LARA, Silvia Hunold; MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Direitos e justiças no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

MAUPEAU, Emanuele Carvalheira de. *Cativeiro e cotidiano num ambiente rural*. O Sertão do Médio São Francisco - Pernambuco (1840-1888). Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. *Revista de economia política*, vol. 32, n. 1, p. 142-166, jan./mar. 2012.

MARQUES, Danilo Luiz. *Sobreviver e resistir: os caminhos para a liberdade de africanas livres e escravas em Maceió (1849-1888)*. Dissertação (Mestrado em História), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2013.

MARQUESE, R. B.; PARRON, Tâmis. A internacional pró-escravista: a política da escravidão nos Estados Unidos, no Brasil e em Cuba, c. 1820-1860". *Seminário de História Econômica*, Texto transcrito, 2011.

MARTINS, José de Souza. *O cativeiro da terra*. São Paulo: Contexto, 2010.

MATTOSO, Kátia. O filho da escrava (Em torno da Lei do Ventre Livre). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 8, n. 16, p. 37-55, mar./ago. 1988.

MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003.

MELLO, Janaina Cardoso. Alagoas e a Escrita de si mesma e da sua Gente No Século XIX: Entre Silêncios, Cabanos, Matas e Censos Demográficos. *Revista Crítica Histórica*, ano I, n. 1, jun. 2010.

MELO, Evaldo Cabral de. *O norte agrário e o Império, 1871-1889*. Editora Nova Fronteira: Rio de Janeiro; INL: Brasília, 1984.

MELO, Hélder Silva. Dados estatísticos e escravidão em Alagoas (1850-1872). In: MACIEL, Osvaldo Maciel (Org.). *Pesquisando na província: economia, trabalho e cultura numa sociedade escravista*. (Alagoas, século XIX). Maceió: QGráfica, 2011, p. 149-177.

MENDONÇA, Joseli Maria Nunes. *Entre a mão e os anéis: a lei dos sexagenários e os caminhos da abolição no Brasil*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1999.

MÉRO, Ernani. *Arruar pelo tempo*. Maceió: Casa do Penedo, 1993.

MOTTA, José Flávio. *Corpos escravos vontades livres: posse de cativos e família escrava em Bananal (1801-1829)*. São Paulo: Anablume, 1999.

MOTTA, José Flavio. *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista*. São Paulo: Alameda, 2012.

MOTTA, Márcia Maria Menendes. *Nas Fronteiras do poder: conflito e direito a terra no Brasil do século XIX*. 2ed. Niterói: EdUFF, 2008.

NETO, Fernando Franco. Senhores e escravos no Paraná Provincial: os padrões de riqueza em Guarapuava - 1850/1880. *Anacleto*, Guarapuava, vol. 2, p. 155-169, 2000.

NETO, José Maia Bezerra. Uma história do tráfico em verbetes: etimologia e história conceitual do tráfico a partir dos dicionários. *Revista de Estudos Amazônicos*, vol. IV, n. 1, p. 99-15, 2009.

NEVES, Erivaldo. Sampauleiros traficantes: comércio de escravos do Alto Sertão da Bahia para o oeste cafeeiro paulista. *Afro-Ásia*, n. 24, 2000.

OLIVEIRA, Maria Luiza. F. Respostas do Estado à revolta contra a lei do Registro Civil ou a lei do cativo, 1851-1852. In: Wilma Peres Costa; Cecília Helena de Salles Oliveira; Vera Lucia Nagib Bittencourt. (Org.). *Soberania e conflito: configurações do Estado Nacional no Brasil do século XIX*. 1 ed. São Paulo: Hucitec, v. 1, p. 363-388, 2010.

PALM, Paulo Roberto. *A Abertura do Rio Amazonas à Navegação Internacional e o Parlamento Brasileiro*. Brasília : Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

PAPALI, Maria Aparecida. A Legislação de 1871, o Judiciário e a Tutela de Ingênuos na Cidade de Taubaté. *Revista Justiça & História*, Porto Alegre, v.2, p. 195-218, 2002

PARRON, Tâmis Peixoto. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

PENA, Eduardo Spiller. Burlas à lei e revolta escrava no tráfico interno do Brasil Meridional, século XIX. In: LARA, Silvia Hunold; Mendonça, Joseli Maria Nunes. *Direitos e justiça no Brasil: ensaios de história social*. Campinas: Editora da Unicamp, 2006.

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

PRADO JUNIOR, Caio. *A formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1948.

RAMOS, Benedito. *Uma associação de algodoeiros*. Maceió: Benedito Ramos Amorim Editor, 2013.

REVEL, Jaques (Org.). *Jogos de escala: a experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

ROCHA, Cristiany Miranda. *História de famílias escravas*. Campinas, SP: Editora Unicamp, 2004.

ROCHA, Cristiany Miranda. A morte do senhor e o destino das famílias escravas nas partilhas. Campinas, século XIX. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 26, n. 52, p. 175-192, 2006.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, Cecult, 2000.

ROSSINI, Gabriel Almeida Antunes. Apreciações acerca do tráfico interno de escravos no oeste da Província de São Paulo (Rio Claro, 1861-1869). *Revista História Econômica & História de Empresas*, v. 16, p. 301-341, 2013.

SALES, Francisco Alberto. *Arruando pelo forte: roteiro sentimental da cidade do Penedo*. Penedo: Casa do Penedo, 2003.

SALLES, Ricardo. *E o vale era escravo: Vassouras, século XIX. Senhores e escravos no coração do Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SAMPAIO, Marcos Guedes Vaz. *Uma contribuição à história dos transportes no Brasil: a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor (1839-1894)*. Tese (Doutorado em História Econômica), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

SANT'ANA, Moacir Medeiros de. *Mitos da escravidão*. Maceió: Secretaria de Comunicação Social, 1989.

SANT'ANA, Moacir de Medeiros. *Contribuição à história do açúcar em Alagoas*. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos; Cepal, [1970] 2011.

SANTOS, Jocélio Teles dos. De pardos disfaçados a brancos pouco claros: classificações raciais no Brasil dos Séculos XVIII-XIX. *Afro-Ásia*, 32, p. 115-137, 2005.

SANTOS, Monica Luise. *A educação de meninos negros na Escola Central em Maceió (1881-1893)*. Trabalho de Conclusão de Curso (Pedagogia), Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2008.

SCHEFFER, Rafael da Cunha. *Tráfico interprovincial e comerciantes de escravos em Desterro, 1849-1888*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006;

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

SCHWARTZ, Stuart. *Escravos, roceiros e rebeldes*. Bauru: EDUDSC, 2001.

SCOTT, James. *A dominação e a arte da resistência: discursos ocultos*. Lisboa: Livraria Letra Livre, 2013.

SILVA, Moisés Sebastião. Vida na fronteira: a experiência dos africanos livres em Alagoas (1850-1864). In: MACIEL, Osvaldo Maciel (Org.). *Pesquisando na província: economia, trabalho e cultura numa sociedade escravista*. (Alagoas, século XIX). Maceió: QGráfica, p. 19-50, 2011.

SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. A participação da Bahia no tráfico interprovincial de escravos (1851-1881). In: *Anais 3º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Florianópolis, 2007.

SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. Memórias do tráfico ilegal de escravos nas ações de liberdade: Bahia, 1885-1888. *Afro-Ásia*, v. 35, p. 37-82, 2007.

SILVA, Wellington José Gomes da. *A busca de um novo destino: os escravos e a conquista da liberdade na Alagoas Provincial*. Trabalho de Conclusão de Curso (História), Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2015.

SIQUEIRA, Ana Paula Pruner. Tutela: solidariedade aos menores ou mão de obra alternativa?. In: *Anais XXVII Simpósio Nacional de História-Anpuh*, Natal, Julho 2013.

SLENES, Robert W. A.. *The demography and economics of brazilian slavery: 1850-1888*. Ph.D. (Modern History), Stanford University, Stanford, 1976.

SLENES, Robert W. A.. Grandeza ou decadência? O mercado de escravos e a economia cafeeira da província do Rio de Janeiro, 1850-1888. In: COSTA, Iraci (org.) *Brasil: história econômica e demográfica*. São Paulo: Instituto de Pesquisas Econômicas, USP, 1986.

SLENES, Robert W. A.. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888. Regional Economies, Slave Experience, and the Politics of a Peculiar Market. In: JOHNSON, Walter. *The chattel principle: Internal slave trades in Americas*. New Haven: Yale University Press, p. 325-370, 2004.

SOBRINHO, José Hilário Ferreira. “Catirina, minha Nêga tão querendo te vendê....”, escravidão, tráfico e negócios no Ceará do século XIX (1850-1881). Fortaleza: Governo do Estado de Ceará/Secretaria de Cultura, 2012.

SOUZA, George F. Cabral de. *Tratos e mofatras: o grupo mercantil do Recife colonial (c. 1654 - c. 1759)*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.

STEIN, Stanley Julian. *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850-18900*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

SUBRINHO, Josué Modesto Passos. *História econômica de Sergipe (1850-1930)*. Aracaju: UFS, Programa Editorial da UFS, 1987.

SUBRINHO, Josué Modesto dos Passos. *Reordenamento do trabalho escravo e trabalho livre no nordeste açucareiro, Sergipe 1850-1880*. Aracajú: Funcaju, 2000.

TEIXEIRA, Luana. *Muito mais que senhores e escravos: relações de trabalho, conflito e mobilidade social em um distrito agropecuário do Sul do Império do Brasil (São Francisco de Paula de Cima da Serra, RS, 1850-1871)*. Dissertação (Mestrado em História, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

TEIXEIRA, Luana. Trabalhar de pé no chão: trabalho escravo e livre em fazendas de poucos escravos (décadas de 1850 e 1860). *Revista Latino Americana de História*, v. 3, n. 10, ago. 2014.

TEIXEIRA, Luana. Vapores e escravos no Penedo, Alagoas, na década de 1850. *Revista Saeculum*, n. 34, jan./jun. 2016, aceito para publicação.

TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996.

THOMPSON, Edward. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*. São Paulo: Sahar Editores, 1981.

TOMIC, Dale W. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

TOPLIN, Robert B.. *The abolition of Slavery in Brazil*. New York: Atheneum, 1972.

VARGAS, Jonas Moreira. Das charqueadas para os cafezais? O tráfico interprovincial de escravos envolvendo as charqueadas de Pelotas (RS) entre as décadas de 1850 e 1880. In: XAVIER, Regina Célia Lima (org.) *Escravidão e liberdade: temas, problemas e perspectivas de análise*. São Paulo: Alameda, 2012, p. 275-302.

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

VASCONCELOS FILHO, Marcos Antônio Rodrigues. *Arquivo Público de Alagoas: memórias histórico-administrativas*. Maceió: Marcos Antônio Rodrigues Vasconcelos Filho, 2012.

VERGOLINO, José Raimundo Oliveira; VERSIANI, Flávio Rabelo. Posse de escravos e estrutura da riqueza no Agreste e Sertão de Pernambuco: 1777-1887. *Estudos econômicos*, São Paulo, v. 33, n. 2, p. 353-393, 2003.

VILELLA, André. Distribuição regional das receitas e despesas do Governo Central no II Reinado, 1844-1889. *Estudos econômicos*, São Paulo, v. 37, n. 2, p. 247-274, abr./jun. 2007.

XAVIER, Patrícia Pereira. Dragão do mar: a construção do herói jangadeiro. Fortaleza: Museu do Ceará, 2011.

ZORZO. Francisco Antônio. Retornando à história da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950). *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 22, p. 99-115, jan./jun. 2000.

## APÊNDICE METODOLÓGICO

A produção de dados quantitativos nessa pesquisa trouxe alguns desafios sobre os quais julguei válido explanar em um apêndice metodológico. Tratam-se especificamente dos parâmetros metodológicos utilizados para definir os dados do Quadro 1 no Capítulo 1 e dos Quadros 5, 6, 7, 8, 9 e 10 no Capítulo 2, especialmente no que diz respeito ao tratamento dos Livros de Passaportes de Maceió.

Foram produzidos oito livros pela Secretaria de Polícia de Alagoas nos quais foram registrados os vistos e passaportes passados naquela repartição, a maioria relativos a escravos. O maior desafio foi classificar quais passaportes estavam sendo expedidos para escravos exportados e quais eram passaportes para escravos em transporte ordinário, ou seja, que estavam saindo da província a serviço ou em mudança de residência junto aos senhores, que estavam de passagem pela província ou ainda outros motivos, como viajando para cuidar da saúde. A análise de uma fonte relativa à entrada e saída de escravos na província (ver Quadro 3) revelou que embora o número de saídas de escravos superasse o de entrada, esse último não era insignificante, produto justamente desses fluxos ordinários de movimentação de cativos. Essa relação alterava-se substancialmente conforme o aquecimento do mercado de escravos, podendo ser verificada em um ano de baixa intensidade uma relação de 3,57 escravos saídos para cada escravo entrado e em anos de alta intensidade 16 saídos para cada escravos entrado. Pode-se observar no quadro, no entanto, que a variação deveu-se ao aumento do número de escravos saídos, sendo bem menor a variação relativa a escravos entrados. Se assumirmos que os números de escravos entrados referiam-se apenas aos movimentos ordinários de escravos e que podem, portanto, serem espelhados para estimar-se o movimento ordinário de escravos saídos, os dados do Quadro 3 indicam que em momentos de baixa do mercado interprovincial 78% dos passaportes expedidos eram para escravos exportados e em momentos de alta do mercado 94% os passaportes eram para exportação de cativos.

A relação, especialmente em momentos de baixa de mercado, era suficientemente significativa para que fosse necessário um procedimento de classificação caso a caso para definir-se o perfil dos escravos exportados. Por exemplo, geralmente eram escravos homens que viajavam junto a políticos e comerciantes em viagens de negócios. Desse modo, tenderia a haver mais homens entre o total de escravos que entre aqueles exportados. Ou em caso de mudança de residência, no qual o senhor levava consigo todos os seus escravos, haveria tanto cativos muito jovens como muito velhos, levando a uma relação entre as faixas etárias diferente daquela dos cativos do comércio. De fato, depois de realizado o procedimento para selecionar apenas cativos efetivamente exportados, a relação proporcional de homens entre o total de escravos e apenas entre exportados chega a alcançar a diferença de 10 pontos percentuais em alguns anos, o que é bastante significativo.

Entre os 6.080 escravos que tiveram o passaporte registrado nos Livros de Passaporte de Maceió entre 1842 e 1882 foi necessário analisar caso a caso para selecionar apenas os passaporte emitidos para exportação. Para tanto, foram, excluídos todos os passaportes visados (ou seja, de escravos que tiveram o passaporte expedido em outra cidade ou

província), bem como os escravos autorizados a saírem da província por deliberação do Chefe de Polícia (portaria ou ofício de deixe passar). Os passaportes visados, via de regra, também se referiam a escravos exportados, mas além de muitas vezes se referirem a cativos que vinham de outras províncias e apenas passavam por Maceió, geralmente os vistos não anotavam os detalhes sobre o escravo. As autorizações do Chefe de Polícia também não informam detalhes sobre o escravos, e embora muitas vezes devam ter sido passadas para escravos exportados, via de regra, referiam-se a escravos que acompanhavam os senhores ou viajavam em regresso.

Também foram excluídos escravos que viajavam em companhia de seus senhores, salvo quando os senhores eram identificados como comerciantes. Escravos com passaporte emitido para regressar à residência e que se destinavam para outros portos de Alagoas também saíram do cômputo de escravos exportados. No entanto, em qualquer um dos casos anteriormente referidos, caso houvesse a identificação do pagamento do imposto de exportação, os escravos foram incluídos (65 ocorrências). O registro do pagamento do imposto de exportação foi a principal forma de identificar um escravo exportado. Classificou-se, portanto, como escravos do comércio aqueles que tiveram o documento de passaporte registrado e:

1. Tiveram a indicação do pagamento do imposto de exportação ou deliberadamente foi anotado que estavam sendo exportados;
2. Estavam consignados ou remetidos pelos senhores por procuração ou carta de ordem;
3. Quando o senhor era notório comerciante de escravos e não se indicou que o escravo tenha entrado anteriormente na província, nem tenha sido prestada fiança;
4. Escravos que viajaram sós - ou que não conste a informação sobre estarem sós ou acompanhados - e não foi registrada qualquer explicação que indicasse não tratar-se de exportação

Deste modo não foram considerados como escravos exportados quando:

1. Foi emitido o passaporte e os escravos viajavam acompanhados dos senhores sem indicação sobre o pagamento do imposto de exportação e os senhores não eram notórios comerciantes de escravos;
2. Foi emitido o passaporte e feita fiança ao imposto de exportação;
3. Foi emitido o passaporte e registrado que os escravos estavam sendo remetidos para os senhores ou para herdeiros de senhores;
4. Escravos saíram da província com vistos, emissão de portaria ou ordem de 'deixe passar livremente' inexistindo qualquer um dos critérios de inclusão como escravo exportado acima citados;
5. Foi emitido documento de legitimação para marinheiros;
6. O registro do passaporte foi anotado como 'sem efeito' ou foi duplicado (nesse caso, excluíram-se as duplicatas apenas);
7. O destino dos escravos foi anotado como outro município da província de Alagoas;

Uma última circunstância em que não considerei tratar-se de escravos do comércio foi no caso de cativos de militares, políticos ou bacharéis que viajavam sem os senhores mas que

não pagaram o imposto. Nesse caso, embora a fonte não explicita, julguei tratar-se de mudança de residência temporária dos senhores.

Tendo feitas essas considerações, foram identificados 3.569 escravos exportados, ou seja, 59% dos escravos com passaporte expedidos ou visados na Secretaria de Polícia de Maceió. Ou seja, um número bastante inferior, mesmo em relação àquele identificado anteriormente para momentos de baixa do mercado de escravos (78%). Influuiu bastante para essa diferença os casos de mudança de residência, quando foram emitidos passaportes para dezenas de cativos simultaneamente. De qualquer forma, pode-se asseverar que se chegou a uma estimativa mínima sobre os escravos exportados no conjunto dos passaportes passados ou visados para escravos na Secretaria de Polícia de Maceió. É possível afirmar que ela é bastante representativa do grupo dos cativos que entraram no comércio interprovincial desde o Porto de Maceió, qualificando a análise interna dos dados, ou seja, a proporção entre os sexos, as faixas etárias e os outros dados analisados.

Os dados produzidos sobre os Livros de Passaportes de Maceió foram utilizados posteriormente para completar as lacunas sobre a exportação total da província. Para a maior parte dos anos, é possível encontrar nos documentos da Presidência da Província ou nos orçamentos apresentados na Assembléia Provincial o volume de exportação de escravos ou o valor arrecadado com o imposto de exportação. No entanto, para alguns períodos essa informação não pôde ser levantada. Nesses casos, procedi a uma estimativa do volume provincial a partir da exportação do Porto de Maceió.

Para tanto, busquei estabelecer a relação histórica entre as exportações no Porto de Maceió e as exportações na Província. Como ambas as séries são relativas a estimativas mínimas, é possível colocá-las lado a lado vislumbrando uma margem pequena de erro. Entre 1852-1853 e 1881-1882 a relação “escravos exportados por Alagoas/escravos exportados por Maceió variou entre 1,1 e 6,3 - sendo que em apenas dois anos ela foi superior a 4,0. A partir dessa relação foi possível estimar o volume dos cativos exportados pela província nos anos sobre os quais não havia esse dado, tomando-se a média da relação do ano imediatamente anterior e imediatamente posterior e multiplicando-se pelo número de escravos exportados pelo Porto de Maceió. Apenas para os anos de 1879-1880 e 1880-1881, por tratarem-se dos anos anteriores ao fim do fluxo do comércio interprovincial, tomou-se unicamente a relação do ano imediatamente anterior para se estimar o volume de escravos exportados pela província.

Resolvido o cálculo para os anos após 1852, restava definir o método para calcular o volume de exportação da província nos anos anteriores, visto que para estes as estimativas provinciais eram inexistentes ou inexatas, mas havia dados para Maceió. Inicialmente pensei em utilizar média geral da relação de toda a série: 2,2806. Apenas para evitar que anos excepcionais pudessem interferir nos cálculos, exclui os três anos nos quais a relação foi mais baixa e os três em que foi mais alta, obtendo uma média de 2,08, ou seja, praticamente a cada escravo que era exportado por Alagoas, um saía de Maceió. Em vista das pesquisas realizadas, considerando a força do Porto de Penedo nas exportações de escravos e o Quadro 4, o valor pareceu bastante plausível. Assim sendo, para se estimar a exportação das exportações de

cativos desde Alagoas entre 1842-1843 e 1851-1852 foi tomado o número de escravos exportados obtidos pela análise dos Livros de Passaportes de Maceió multiplicados por 2,08.

Uma última questão sobre a qual julgo importante explicar diz respeito ao cálculo para o ano fiscal de 1852-1853. Esse ano foi um caso à parte porque o relatório do presidente da província de 1862 informou que dali até 1856-1857 foram exportados 1.598 escravos. Como outras fontes indicavam a exportação anual para todos os anos nesse intervalo de tempo, exceto para 1852-1853, simplesmente subtrai de 1.598 o total da soma dos outros anos do total, chegando ao número de 205,2 escravos, que teriam sido exportados por Alagoas em 1852-1853. No entanto, confrontando com os dados de exportação de Maceió, constatei que esse período era o único em toda a série em que o número total de exportações da província era inferior ao de Maceió. Ou seja, havia um erro a ser apurado. Avaliando que os registros dos passaportes de Maceió eram bastante explícitos em relação ao pagamento do imposto de exportação nesse período, julguei que o equívoco deveria estar no cálculo do presidente da Província em 1862. Efetivamente, analisando as fontes, pude observar que a diferença estava no fato de que havia dois cálculos para o pagamento do imposto em 1854-1855, diferindo um do outro em 75 escravos que pagaram o imposto em Mata Grande e que o presidente da Província em 1858 considerou e aquele em 1859 não. Concluí, portanto, que o presidente em 1862 teve por base a estimativa menor. Refazendo os cálculos e subtraindo de 1.598 escravos aqueles exportados nos outros anos fiscais e desconsiderando os 75 de Mata Grande foi possível chegar a um número de escravos exportados na província em 1852-1853 superior aqueles que saíram por Maceió. O resultado da relação foi o mais baixo de toda série, 1,12, ou seja, a cada 112 escravos que saíram da província, 100 teriam sido por Maceió, mas, diante das limitações pareceu um valor viável.

De modo geral, foram esses os procedimentos adotados para os dados dos Quadros 1, 5, 6, 7, 8, 9 e 10 dessa tese. Não é demais recolocar que em qualquer um dos casos trata-se de estimativas mínimas. O volume de escravos exportados, tanto pelo Porto de Jaraguá, como pela Província de Alagoas devem ter sido consideravelmente maiores a essas projeções, no entanto, elas são significativas para estabelecer um parâmetro com o qual pude balizar esta pesquisa.

Para finalizar cabem algumas considerações sobre a construção do Quadro 13. Ao longo da pesquisa foi possível encontrar alguns Livros de Notas e Transmissões, Escrituras e Notas e Compra e Venda de Escravos de Penedo e de Maceió. Para formar o quadro relativo ao preço dos escravos, incluí, além desses registros, documentos de compra e venda dispersos entre a documentação, com o critério de que se tratassem de cópias de transações escrituradas de compra e venda dentro da província de Alagoas. Tanto no caso dos livros cartoriais, como dos documentos avulsos, incluí no Quadro 13 apenas o valor de escravos sem defeitos físicos (ou outras características que pudessem influir sobre o valor do negócio) registrados exclusivamente em escrituras de compra e venda com pagamento em moeda corrente no ato da transmissão de propriedade.

Cabe ainda notar que, havia ao longo de todo o período, uma pequena variação no preço dos cativos negociados em Penedo e em Maceió, sendo os valores de Maceió

geralmente um pouco mais elevados, como se pode observar nos anos 1874 e 1875, nos quais a média de um escravo homem entre 15 e 29 anos na capital foi de 1.115 mil réis e em Penedo 1.016. No entanto, de um modo geral foi possível observar uma regularidade nos preços de cativos em toda a província. Como a amostragem é pequena e o intervalo etário grande, optei por deixar registrado na lista abaixo o nome e a idade do escravo nos casos de baixa frequência para que pudesse ficar claro ao leitor as alterações que porventura o valor de um indivíduo gerasse na média geral.

Referências para média de preços do Quadro 13:

**1854-1855:** 3 homens e 4 mulheres. Homens: Anselmo, 22 anos, 500 mil réis, Manoel, 21 anos, 700 mil réis, Antônio, 24 anos, 650 mil réis; Mulheres: Maria, 29 anos, 700 mil réis, Maria, 24 anos, 700 mil réis, Rita, 24 anos, 750 mil réis, Delfina, 24 anos, 825 mil réis. Fontes: CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DE NOTAS E 1º CARTÓRIO DE PROTESTOS DE MACEIÓ. Livro de notas número 14, tabelião Manoel Esteves Alves, Maceió, Alagoas, setembro de 1852 - setembro de 1855.

**1856-1857:** 2 homens e 3 mulheres. Homens: Manoel, 22 anos, 1.000 mil réis, Felisberto, 22 anos, 1.000 mil réis. Mulheres: Catharina, 18 anos, 1.000 mil réis, Felicidade, 25 anos, 1.000 mil réis, Francisca, 27 anos, 860 mil réis. Fontes: APA. Caixa 241: Atos e requerimentos do chefe de polícia (passaportes), 1857-1858; APA. Caixa 1587: Presidência da Província de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1881 e Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1857.

**1858-1859:** 1 homem e 5 mulheres. Homem: Agostinho, 22 anos, 1.000 mil réis. Fontes: ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Livro de registros de escrituras e notas, Cartório do 1º Tabelião do Penedo [provável], 1855-1859. ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Livro de registros de escrituras e notas, Cartório do 1º Tabelião do Penedo [provável], 1859-1861.

**1860-1861:** 4 homens e 4 mulheres. Fontes: ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Livro de registros de escrituras e notas, Cartório do 1º Tabelião do Penedo [provável], 1859-1861. ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Livro de registros de escrituras e notas, Cartório do 1º Tabelião do Penedo, 1861-1863.

**1862-1863:** 2 homens e 8 mulheres. Homens: Severino, 25 anos, 1.300 mil réis, Felipe, 18 anos, 800 mil réis. Fonte: ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Livro de registros de escrituras e notas, Cartório do 1º Tabelião do Penedo, 1861-1863.

**1864-1865:** 5 homens e 3 mulheres. Mulheres: Rita, 16 anos, 1.200 mil réis, Carlota, 23 anos, 1.200 mil réis, Joaquina, 20 anos, 1.000 mil réis. Fontes: ACERVO DO FÓRUM DE PENEDO. Livro de compra e venda de escravos, Cartório do 1º Tabelião de Penedo, 1865-1867.

**1866-1867:** 14 homens e 11 mulheres. Fontes: ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Livro de Compra e Venda de Escravos, Cartório do 1º Tabelião de Penedo, 1865-1867; ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO, Fragmento de livro de compra e venda de escravos, Cartório do

1º Tabelião de Penedo, 1867; ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO, Fragmentos de autos. Cópia de escritura de compra e venda da escrava Vicência, 1867; APA. Caixa 241: Atos e requerimentos do chefe de polícia (passaportes), 1857-1858.

**1868-1869:** 2 homens: Pedro, 19 anos, 1.300 mil réis e José, 20 anos, 1.500 mil réis. Fontes: Acervo do Fórum de Penedo, Petição de passaporte para o escravo Pedro de Augusto Cesar Sangreman de Oliveira, 1869; ACERVO DO FÓRUM DO PENEDO. Escritura de compra e venda do escravo José, 1868.

**1874-1875:** 33 homens e 24 mulheres. Fonte: IIHGAL. Livro de Compra e Venda de Escravos, distrito de Jaraguá, Maceió. Caixa 10, Pacote 04, Documento 18; CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DO PENEDO. Livro de lançamento de compra e venda de escravos, 1873-1877; APA. Caixa 1423: Secretaria de polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1876; APA. Caixa 960: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1878.

**1876-1877:** 3 homens e 5 mulheres. Homens: Luís, 16 anos, 1.100 mil réis, Felizardo, 25 anos, 1.025 mil réis e Manoel Thomaz, 21 anos, 540 mil réis. Fontes: CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DO PENEDO. Livro de Lançamento de Compra e Venda de Escravos, 1873-1877; APA. Caixa 1423: Secretaria de Polícia de Alagoas, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1876.

**1878-1879:** 3 homens e 1 mulher. Homens: Domingos, 15 anos, 800 mil réis, Antônio, 16 anos, 550 mil réis, Caetano, 22 anos, 1.225 mil réis. Mulher: Virginia, 16 anos, 650 mil réis. Fontes: CARTÓRIO DO 1º OFÍCIO DO PENEDO. Livro de Lançamento de Compra e Venda de Escravos, 1879-1882; APA. Caixa 1651: Secretaria de Polícia, ofícios recebidos de diversas autoridades, 1877.