

Comércio de cabotagem e tráfico interno de escravos em Salvador (1830-1880)

Valney Mascarenhas de Lima Filho*

Resumo

O tráfico interprovincial de escravos foi muito lucrativo, principalmente na segunda metade do século XIX, em que escravos do Nordeste e Sul foram vendidos, com ampla margem de lucro, para o Sudeste, região em expansão econômica impulsionada pelas lavouras de Café. Neste artigo abordo a atuação de traficantes internos de escravos em Salvador entre 1830-1880, tendo em vista a articulação com outros ramos do comércio em contexto com as modernizações capitalistas do período. Antonio Francisco Brandão e sua firma *Brandão & Irmãos*, por exemplo, aturam no comércio de cabotagem, remeteram escravos de Salvador para os portos de Santos e Rio de Janeiro, assim como possuíram ações em bancos e negócios no mercado financeiro da Bahia. Outros negociantes envolvidos no tráfico interno de escravos, assim como Brandão, mantiveram atuação diversificada e, oportunamente, compraram e venderam escravos. Na pesquisa para os anos de 1830-1850 utilizei periódicos, processos cíveis e inventários que possibilitaram rastrear alguns negociantes dedicados ao comércio de cabotagem e de escravos. Para os anos 1850-1880 construí banco de dados com registros de passaportes de escravos remetidos do porto de Salvador, ao todo foram 1.484 registros de passaportes, 1.184 para os anos entre 1852-54, e 300 para os anos entre 1873-75, dados que foram articulados com processos cíveis, inventários e periódicos do período.

Palavras-chave: Tráfico interprovincial, Cabotagem, Comércio de escravos.

Abstract

Interprovincial slave trade was very lucrative, especially in the second half of the 19th century, when slaves from the Northeast and South were sold to the Southeast, an expanding region driven by coffee plantations. In this article I discuss the role of internal traffickers of slaves in Salvador between 1830-1880, in view of the articulation with other branches of commerce, in the context of modernization and advance of capitalism, and the levels of fortune reached. For the years 1830-1850 I used periodicals, civil processes and inventories that made it possible to track down some traders dedicated to the cabotage and slave trade. For the years 1850-1880 I used a database with passport records of slaves sent from the port of Salvador. In all, there were 1,484 passport records, 1,184 for the years 1853-54, and 300 for the years 1873-75. Data that were articulated with civil proceedings, inventories and periodicals of the period. It is evident that the business of slavery was, throughout the nineteenth century, increasingly linked to the process of modernization and capitalist development..

Keyword: Interstate Slave trade, Cabotagem, Slave trade.

* Graduado em História pela Universidade Federal da Bahia. Mestre em História Social pela Universidade Federal da Bahia (2019). E-mail: valney.mfilho@gmail.com.

Neste artigo abordo alguns aspectos do tráfico interno de escravos, principalmente interprovincial, e sua relação com o comércio de gêneros e o tráfico atlântico, na cidade de Salvador no período entre 1830-1880. As transações intraprovinciais envolveram deslocamentos de escravos no interior de uma mesma província, enquanto as interprovíncias foram de uma província para outra. Tendo em vista que o tráfico interprovincial e intraprovincial de escravos passou a ter importância estratégica após a lei Euzébio de Queiroz, em 1850, que aboliu o tráfico atlântico de africanos, esse artigo contribui para o entendimento das relações comerciais entre negociantes de diferentes províncias e entre o sertão e o litoral, mesmo antes de 1850, que possibilitaram o crescimento e fluidez do tráfico interno de escravos ao longo do século XIX.

O comércio interno de escravos, entre o sertão e o litoral, remonta ao século XVIII. Nesse período, a descoberta do ouro, na região de Minas Gerais, intensificou esse trânsito comercial. Muitos escravos africanos, após o desembarque, principalmente nos portos de Salvador e do Rio de Janeiro, eram enviados por vias terrestres para as minas do sertão. Africanos escravizados eram comercializados para diferentes localidades do Brasil no intuito de suprir a demanda por mão de obra, seja na colheita ou nas minas do sertão. No decorrer dos séculos, os fluxos e características do tráfico interno de escravos variaram de acordo com o período e o contexto (FRAGOSO, J; FLORENTINO, M, 1993, p.34-35). No ano de 1842, o movimento de escravos entre as províncias do Nordeste e Sudeste já era suficientemente amplo para precisar de regulamentos e, em 1847, uma grande seca, na província do Ceará e em sua volta, já aumentara grandemente o fluxo espontâneo de escravos do Norte para o Sul (CONRAD, 1975, P.64-65).

No ano de 1850 a lei Euzébio de Queiroz aboliu, definitivamente, o tráfico atlântico de africanos. A partir daquela lei, sem o desembarque de novos africanos, o tráfico interno foi o principal fornecedor de mão de obra para as fazendas de café no Sudeste do Império do Brasil. Assim, o contexto econômico de crescimento na produção de café no Sudeste e as crises nas províncias do Nordeste, principalmente dedicadas ao cultivo da cana, favoreceram o deslocamento de escravos destas províncias para serem vendidos nas regiões dedicadas ao cultivo e exportação de café.

O trânsito de escravos por via da cabotagem, entre os portos do Império, se intensificou no século XIX e foi um dos meios de transporte utilizados pelo tráfico interno.¹ Como foi dito, as vias terrestres também foram utilizadas, escravos percorreram estradas pelos sertões entre o Norte e Sul. Alguns escravos também foram descolados por terra de localidades no interior da Bahia até o porto de Salvador, para depois embarcarem rumo ao Sudeste. Essa dinâmica comercial mobilizou muitas companhias comerciais e comerciantes nas diferentes províncias do Império, que mantiveram amplas redes comerciais entre as diferentes províncias. E sendo assim, a atuação desses negociantes, em Salvador, foi responsável pela circulação comercial de escravos e gêneros diversos entre os diferentes portos do país.

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

A dinâmica do tráfico interno de escravos foi diferente em cada província do Império. Na região do Pará e Amazônia, desde o período colonial, escravos foram comercializados através do tráfico interno, importante na manutenção da mão de obra escrava na região, já que não recebiam desembarques regulares de navios negreiros via Atlântico. Contudo, o tráfico interprovincial direcionado para as fazendas de café do Sudeste, após 1850, ao que parece, não impactou tanto aquela região (NETO, Bezerra; JUNIOR, Laurindo. 2018).

Outras províncias do nordeste, como Bahia, Sergipe, Alagoas, enviaram quantidades significativas de escravos para os portos do Sudeste. R. Slenes (1976) aponta número relevante de escravos baianos nas lavouras de Campinas na década de 1870. Rafael C. Scheffer (2012) em pesquisa mais recente também atesta a relevância de escravos baianos nas fazendas de café na região de Campinas, além de indicar os caminhos do tráfico interno e os intermediários traficantes que atuaram naquela região. O autor aponta que a província do Rio Grande do Sul também forneceu escravos para região de Campinas, após 1850.

A Bahia foi um importante entreposto comercial e local de desembarque de africanos no período do tráfico atlântico de escravos, e isso, certamente, influenciou na dinâmica no tráfico interprovincial. Não à toa, Albertina Lima Vasconcelos (2005) assinala que a província da Bahia também enviou escravos para o Rio Grande do Sul entre 1800-1850. As características demográficas desse tráfico interno foram similares ao praticado na segunda metade do século XIX, a maioria dos escravos traficados foi de crioulos e jovens. Possivelmente as redes comerciais mobilizadas para o tráfico com o Rio Grande do Sul também foram usadas para enviar escravos para o Rio de Janeiro e fazendas de café do vale do Paraíba, na segunda metade do século. Ricardo Tadeu Silva (2006) em suas estimativas baseadas nos relatórios de presidentes da província, concluiu que, entre os anos de 1851-1885, foram comercializados 30.000 cativos baianos para outras províncias. Como abordarei ao longo do texto, o tráfico interprovincial de escravos esteve articulado ao tráfico intraprovincial, bem como à ampla dinâmica comercial do período. Muitos comerciantes, além de comprar e vender pessoas escravizadas, estavam inseridos em diferentes ramos de comércio. Ademais, a articulação entre o sertão e os portos das províncias também foi fundamental na movimentação do tráfico interno. Nas próximas páginas seguiremos esses aspectos na praça comercial de Salvador na virada da primeira metade do século XIX.

Jacinto Fernandes da Costa & Cia negociantes de gêneros e escravos (1830-1850)

No ano de 1838, a companhia *Jacinto Fernandes da Costa & Cia* anunciava no Correio Mercantil (BA) a venda de toucinho e cêra importados do Rio de Janeiro.² No mesmo ano,

² Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1838\Edição 00511. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

apresentou o frete de cargas na sua sumaca *Nova Fôr* que estava a caminho da Corte.³ Além de toucinho, a companhia comercial também vendia farinha de trigo e outros gêneros que eram negociados no escritório na rua do Comércio, região portuária e centro comercial de Salvador no período.⁴

Um ano depois, em 1839, *Jacinto Fernandes Costa & Cia* anunciou o frete de cargas para a região Norte na sumaca *Conceição Felicidade do Brasil*. Essa embarcação saiu do Porto do Rio de Janeiro, passou na Bahia – onde descarregou parte das mercadorias – e depois partiu para Pernambuco.⁵ Além dos gêneros que chegavam da Corte, esses comerciantes também atuaram na venda de carne seca, muito possivelmente, importada do Sul do país.⁶

Durante a pesquisa, localizei um libelo do ano de 1858 que envolveu Jacinto Fernandes da Costa e os herdeiros do seu falecido sócio Francisco José Oliveira Campos. Por meio do processo, pode-se saber um pouco mais da prática comercial desses dois negociantes.⁷

Jacinto F. Costa e Francisco J. Oliveira Campos firmaram sociedade em 1832, e tinham escritório na rua do Comércio. É, no entanto, sugestivo que a associação tenha acontecido um ano depois da proclamação da lei de proibição do tráfico, pois é possível que estivessem à procura de novas articulações em um contexto de redefinição do tráfico de africanos. No período em que estiveram em atividade, os dois comerciantes possuíam embarcações que transportavam mercadorias entre o Norte e o Sul do Império, principalmente entre Bahia e Rio de Janeiro. A sociedade perdurou até o falecimento de Francisco J. Oliveira Campos no ano de 1858.⁸

A sociedade entre os dois comerciantes foi informal e não existiu contrato legal estabelecido. O acordo determinava que cada um ficasse com metade dos lucros, divididos no momento das transações, pois naquele período não existia lei que regulamentasse as companhias comerciais. Só no ano de 1850 foi escrito e aprovado o código comercial do Império, que passou a regulamentar sociedades, casas bancárias e todas as relações do comércio.⁹

³ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1838. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1844\Edição 00102. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁵ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849/ Ano 1839\Edição 00110. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁶ Foram encontradas cargas consignadas de carne seca aos ditos comerciantes. Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁷Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível. Classificação: 23/0823/15.

⁸ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2156/2625/21.

⁹ LEI Nº 556, DE 25 DE JUNHO DE 1850. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L0556-1850.htm . Acesso em: 01 de Julho de 2018.

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

Jacinto Fernandes da Costa com escritório nas casas de Manoel Antonio Gomes e Irmãos, à rua do Comércio, compra escravos para fora da província, com ofício e sem eles; mostrando os vendedores títulos por onde os possuem; assim como no mesmo escritório se vende todo sortimento de cera e velas, fabricadas no Rio de Janeiro, por preço cômodo.¹⁰

Interessante notar a exigência dos títulos legais do escravo a ser comprado, o que poderia ser precaução contra possíveis acusações de contrabando de africanos. Os títulos legais, como escritura pública de compra e venda ou passaportes, serviram para legalizar escravos contrabandeados. A esse respeito, Beatriz G. Momigoniam (2017, p. 64-65) aponta que a emissão de passaportes no trânsito entre as províncias foi um dos meios de camuflar africanos desembarcados pelo contrabando. Deste modo, um africano desembarcado ilegalmente na Bahia, após 1831, poderia obter passaporte e embarcar para outros portos sem levantar suspeitas. A obtenção de passaportes para africanos ilegalmente escravizados poderia ser facilitada pela corrupção sistêmica entre as autoridades. De todo modo, é certo que esses comerciantes investiram no comércio interno de escravos, um ramo que já era lucrativo na década de 1840, assim como menos arriscado que o tráfico atlântico.

Até o momento, não foi possível ter acesso à lista de escravos que Jacinto Fernandes da Costa embarcou para outras províncias, contudo, é plausível pensar que transportou também africanos boçais oriundos de contrabando em suas empreitadas para o Rio de Janeiro. Devemos considerar que outro destino possível para os escravos era o Rio Grande do Sul, pois, como indica Vasconcelos (2005), essa província importou escravos da Bahia na primeira metade do século XIX.¹¹ As rotas de cabotagem entre Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul estavam interligadas, principalmente pelo comércio de carne seca produzida nesta última província. O Rio de Janeiro, além de comprar carne seca, também foi o porto de exportação das mercadorias produzidas no Rio G. do Sul, e o contato entre as duas províncias foi fundamental para a formação do grupo mercantil rio grandense (OSÓRIO, 2000, p.100). Essa configuração possibilitou que comerciantes da Bahia estabelecessem relações com o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul, muitas embarcações saíam da Bahia, faziam escala na Corte, e depois seguiam para o Sul.

De outro modo, devemos observar que africanos também se envolveram no comércio de cabotagem. Elaine Santos Falheiros (2014), em dissertação sobre os africanos libertos Luis e Antônio Xavier de Jesus, aponta que Antônio Xavier foi um comerciante que atuou na praça de

¹⁰ Correio Mercantil: Jornal Político, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849: Ano 1841/Ed: 00235. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹¹ Luana Teixeira (2016, p.71) também aponta que, na década de 1840, a província de Alagoas enviou escravos para Rio Grande do Sul.

Salvador, teve um Armazém de carne seca, abastecido pelo comércio com o Rio Grande do Sul, e esteve envolvido com o contrabando de africanos. Como foi dito, Bahia e o Rio Grande do Sul estabeleceram dinâmica transferência de cativos, a rede de negócios estabelecida com o Sul sugere que o africano também estivesse envolvido com a venda interprovincial de escravos. Tendo em vista as nuances éticas e raciais que permeavam os centros urbanos no século XIX, Salvador era uma cidade com maioria de negros(as) e mulatos(as) entre a população livre, além de farta presença de africanos. Na província da Bahia, no recenseamento de 1808, os brancos somavam 68.504 enquanto negros(as) e mulatos (as) eram 144.549.(MATTOSO, 1992, p. 97). Assim, devemos considerar que africanos, negros e mulatos também estiveram envolvidos nesses negócios, mesmo que a maioria dos enriquecidos estivessem entre os brancos.

Jacinto F. da Costa, homem branco, faleceu no ano de 1868 e deixou em seu inventário uma quantia de 32:246\$000¹², sendo que boa parte de sua fortuna era constituída por escravos e imóveis urbanos na cidade de Salvador. Possuía 17 escravos, 6 homens e 11 mulheres, que foram avaliados em 6:400\$000. Entre as mulheres, sete foram descritas como crioulas, uma mulata, uma cabra e duas africanas. Entre os homens, foram três mulatos, dois crioulos e um africano. É importante notar que três entre as escravizadas estavam acompanhadas de seus filhos. Além disso, a presença de africanos foi relativamente baixa, apenas 3 entre os 17. Em relação aos bens imóveis, estavam listadas nove casas que somavam o valor de 25:700\$000. A mais valiosa estava situada na Calçada do Bonfim, avaliada em 12:000\$000, e serviu de morada para o comerciante e sua família. Possuía outras casas mais humildes, localizadas no largo do Canta Galo, que alugava para terceiros.

Tendo em vista a classificação das fortunas dos baianos, pode-se incluir o comerciante em questão entre os grupos abastados, visto que a sua condição de vida era de um rico comerciante da cidade (MATTOSO, 1992, p.608). No Almanaque de 1854, Jacinto foi registrado como comerciante estrangeiro, e muito provavelmente era português. As boas condições de vida alcançadas pelos sócios Jacinto e Francisco atestam que souberam aproveitar as oportunidades de lucro do comércio entre as províncias de gêneros e escravos, e quem sabe, do contrabando de africanos.

Moreira, Rio & C. e os primeiros passos do negociante Antonio Francisco Brandão (1830-1850)

Outros comerciantes envolvidos no comércio interno foram José Pereira do Rio e seu sócio Antonio José Moreira, que juntos formavam a companhia *Moreira, Rio & C.*, dedicada à venda

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

de gêneros alimentícios importados e nacionais. A sociedade existiu até o ano de 1839,¹³ quando foi desfeita, e José Pereira do Rio assumiu as dívidas da empresa.

Por meio de processos cíveis de cobranças, podemos entender de que maneira atuou a referida companhia. Entre os anos de 1836 e 1837, Manuel Martins de Oliveira, morador da cidade de Cachoeira, no Recôncavo baiano, foi um assíduo cliente da companhia *Moreira, Rio & C.*, e contraiu dívidas referentes a compras de diversos gêneros alimentícios.¹⁴ Alguns dos gêneros eram importados, como o bacalhau, o azeite doce, a pimenta da Índia e o queijo flamengo. Em janeiro de 1837, por exemplo, comprou seis barricas de bacalhau, uma pipa de azeite doce, dois queijos flamengos, pimenta do reino, entre outros produtos. Essas quantidades atestam que não foram compras para o consumo pessoal, e é possível que Manuel M. de Oliveira possuísse loja na cidade de Cachoeira, ou fornecesse produtos para varejistas locais. De todo modo, essas negociações estiveram inseridas na articulação entre o mercado atlântico e o consumo interno de alimentos importados. Casas comerciais estrangeiras consignavam cargas importadas e repassavam para negociantes locais de grosso trato, que por sua vez reabasteciam o mercado varejista de Salvador e do sertão.

Portanto, a empresa *Moreira, Rio & C.* importou ou redistribuiu esses produtos na praça comercial da Bahia. Nos registros da alfândega da Bahia, no ano de 1838, encontrei navios carregados de bacalhau oriundos de Jersey, New Foundland, Porto de Harbor Briton e Terra Nova, com as cargas consignadas às companhias estrangeiras.¹⁵ Nesse sentido, é provável que Pereira do Rio tenha atuado na compra de gêneros importados e na venda por atacado no comércio local.

Essa companhia também possuiu embarcações e atuou no comércio de cabotagem. No ano de 1832, *Moreira, Rio & C.* comprou a embarcação brigue *S. José Vencedor*.¹⁶ Essa embarcação, antes de ser vendida para os comerciantes baianos, pertenceu ao negociante e traficante de escravos residente na Corte João Gomes Neto.¹⁷ No banco de dados *Slave Voyages*, entre os anos de 1827 a 1830, Gomes Neto é apontado como proprietário de sete embarcações que se dedicaram ao tráfico entre a África centro-ocidental e o sudeste do Brasil¹⁸. Nesse sentido, não podemos descartar a possível participação da empresa no contrabando de africanos após 1831.

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

¹³ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Libelo. Classificação: 54/1909/39.

¹⁴ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Libelo. Classificação: 54/1909/39.

¹⁵ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. Correio Mercantil (BA). Ano 1838. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹⁶ *Jornal do Commercio (RJ) - 1830 a 1839 - Ano 1832*\Edição 00028. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

¹⁷ Idem.

¹⁸ Banco de dados *Slave Voyages*. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 01 de junho 2018.

Para a Bahia- O brigue S. José Vencedor Novo, da primeira viagem, muito bom de vela, e com excelentes cômodos para passageiros, dirija-se a rua da Quitanda n. 2015, casa de João Gomes Neto, cujo brigue pretende sair no dia 4 de dezembro.¹⁹

O brigue saiu no dia 7 de dezembro, três dias depois do previsto, com passaporte para a cidade da Bahia. O capitão responsável pela tripulação foi Manuel Ferreira Nunes. Esse mesmo capitão, no ano de 1841, comandou o brigantine *Luísa*, que foi capturado e condenado por contrabando pela esquadra britânica.²⁰ Sabe-se que o passaporte de cabotagem foi umas das estratégias para burlar fiscalização na prática do contrabando. Sendo assim, não se descarta, nessa viagem, a possibilidade do emprego do Brigue S. *José Vencedor* no tráfico atlântico de escravos. De todo modo, a empresa de José P. do Rio, *Moreira, Rio & C*, estava inserida no comércio marítimo, que na década de 1840 esteve relacionado com o contrabando de africanos. Existe dificuldade em mapear nas fontes as atividades de contrabando de africanos, por conta do seu caráter clandestino. Na maioria dos casos restaram apenas frágeis indícios da atuação dos contrabandistas.

Por outro lado, esses comerciantes da *Moreira, Rio & C* estiveram enredados com o comércio interno de escravos e essas embarcações, muito provavelmente, também serviram para o transporte de escravos entre os portos do Império.²¹ Não à toa, José Pereira do Rio manteve relações comerciais com Antonio Pereira Espinheira que recebia escravos consignados para serem vendidos no Rio Grande do Sul.²²

No ano de 1839, a sociedade *Moreira, Rio & C*. foi desfeita, e José Pereira do Rio entrou em sociedade com Antônio Francisco Brandão, sob a forma social *Rio, Brandão e Cia*.²³ Essa associação também foi familiar, pois Antonio Brandão casou-se com D. Emilia Maria Roza Brandão, filha legítima de Pereira do Rio. Os primeiros passos comerciais de Brandão podem ter passado por aprendizagem ao lado de seu sogro. Não foi incomum negociantes que buscaram melhores condições com a ajuda de outros mais experientes. Além disso, Brandão era português, e ao se casar com uma brasileira poderia ganhar mais legitimidade e honra enquanto comerciante.

Isso posto, pode-se perguntar em que e como atuou a nova companhia *Rio, Brandão & Cia*. Em anúncios publicanos no *Correio Mercantil*²⁴, localizei dois estabelecimentos vinculados aos negociantes, sendo uma loja e um escritório. Em um dos anúncios, foi feita a propaganda de

¹⁹ Jornal do Commercio (RJ) - 1830 a 1839- Ano 1831\Edição 00069 e 00073. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

²⁰ Banco de dados Slave Voyages. Disponível: <http://www.slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 01 de junho 2018.

²¹ Jornal do Commercio (RJ) - 1830 a 1839. Ano 1832\Edição 00028 (1). Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

²² O Mercantil (s.l.) - 1844 a 1845. Ano 1832. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

²³ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. *O Comércio (BA)*, 1839 Edição 00200. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

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

muito boa marmelada chegada de Minas Gerais e estava à venda na loja situada na rua do Coberto Grande. Já a venda de sacas de farinha e frete ou venda de duas embarcações indicavam para o escritório da empresa na rua do Comércio, nº 78. Ao que parece, os negócios da companhia estavam divididos em dois escritórios.

O anúncio da marmelada chegada de Minas Gerais é indício da atuação desses negociantes nas rotas comerciais do Sertão. Os caminhos que interligavam Minas e Bahia passavam por importantes cidades que foram entrepostos comerciais. Assim, as cidades Rio de Conta e Caetitê estiveram incluídas nessas rotas comerciais e no tráfico interno de escravos. Não à toa, o comerciante Antonio Francisco Brandão manteve estreitas relações com ricos proprietários do Sertão e participou do tráfico interprovincial, como é demonstrado na historiografia sobre o tema (PIRES, 2009, p.51).²⁵

No ano de 1839, a companhia *Rio, Brandão e Cia* anunciou a venda ou frete do brigue S. *José Vencedor*, preparado para navegar para qualquer parte. Em outra ocasião, no mesmo ano, divulgou a venda da sumaca *Temeraria*, chegada do Rio Grande do Sul e igualmente pronta a navegar para qualquer parte.²⁶ Deste modo, percebe-se que a empresa de Pereira do Rio, depois da associação com Brandão, continuou inserida no circuito do comércio de cabotagem. Interessante notar que o brigue S. *José Vencedor*, adquirido no ano de 1832 pela extinta empresa *Rio, Moreira & C.*, estava na posse da nova companhia no ano de 1839.

A associação *Rio, Brandão e Cia* permaneceu até 28 de novembro de 1843, quando Brandão ficou responsável pelos ativos e passivos da empresa e tornou-se herdeiro do negócio. José Pereira do Rio faleceu no ano de 1850, e durante sua vida foi casado com Joana Maria Rosa do Rio e teve cinco filhos legítimos. Sua casa de morada situava-se na Baixa do Sapateiro e lhe proporcionou conforto considerável, sendo em seu inventário avaliada em 14:000\$000.²⁷ O sobrado tinha três andares, sótão e 12 quartos, cômodos suficientes para acomodar o casal e seus cinco filhos. A mobília ostentava móveis de valor, compatível com o padrão de vida das pessoas ricas da cidade, pois tratava-se de um negociante bem-sucedido, em um patamar similar ao de Jacinto Fernandes da Costa.

O negociante Pereira Rio faleceu no mesmo ano da aprovação da Lei Euzébio de Queiroz. Viveu sua experiência comercial na primeira metade do século XIX, momento em que o tráfico ilícito de escravos fazia parte do cotidiano em Salvador. Seu genro Antonio Francisco Brandão, contudo, continuou no comércio até o ano de 1874, data de seu falecimento. Na segunda metade do século, a firma *Brandão & Irmãos*, que era composta por sobrinhos, filhos e genros de Antonio

²⁵ Ver: PIRES, Maria de Fátima Novaes (2003). SANTOS, Paulo Henrique Duque (2014)

²⁶ Correio Mercantil: Jornal Político, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1839. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

²⁷ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/1616/2085/09.

Francisco Brandão, foi ativa no tráfico interno de escravos para ao Rio de Janeiro e São Paulo, principalmente na década 1870, e negociou escravos nos sertões e no litoral da Bahia.²⁸

Desse modo, percebemos que, na década de 1840, o tráfico interno de escravos esteve atrelado ao comércio de gêneros e em estreita relação com a praça comercial do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul. No próximo tópico serão abordados aspectos da segunda metade do século XIX.

Fim do contrabando e crescimento do tráfico interno (1850-1880)

Ao longo da segunda metade do século XIX, o contrabando foi definitivamente extinto, o que ocasionou a liberação dos capitais antes empregados no tráfico. No entanto, a principal mão de obra empregada nas lavouras era escrava e o tráfico interno foi o principal meio para suprir a demanda de trabalhadores das fazendas de café do Sudeste do país. Como foi dito, muitos escravos foram enviados para essa região no intuito de suprir a demanda por mão de obra. Deve-se considerar que o crescimento do comércio de cabotagem, na década de 1840, contribuiu para a fluidez do tráfico interprovincial já nos primeiros anos da década de 1850.²⁹ Como foi demonstrado, alguns comerciantes da Bahia estiveram dedicados ao comércio de cabotagem e negociaram escravos.

Findo o contrabando, o tráfico interprovincial de escravos despontou como oportunidade de lucro e enriquecimento, e os comerciantes de escravos de diferentes províncias intensificaram suas atuações. Contudo, devemos considerar as particularidades de cada localidade exportadora de cativos. Luana Teixeira (2016), em estudo sobre Alagoas, aponta que foram comerciantes dedicados ao comércio de cabotagem que mais se dedicaram ao tráfico interno de escravos após 1840. Segundo a historiadora, esses comerciantes de escravos alagoanos, possuíram um novo perfil de atuação ligado aos avanços capitalistas do período. Esses apontamentos confluem com os achados sobre os comerciantes que atuaram na Bahia e que também estavam envolvidos com diferentes áreas do comércio ligadas à modernização capitalista. Contudo, a historiadora conclui que esse grupo estava apartado da elite agroexportadora e que, apesar de não serem os protagonistas nos negócios diretos com o exterior, dominavam o comércio de cabotagem entre Alagoas e outras províncias do Império (TEIXEIRA, 2016, p. 142). Essa afirmação, ao que parece, não se aplicava no caso da província

²⁸ A firma enviou emitia passaportes para escravos remetidos para São Paulo e Rio de Janeiro, nos anos 1873-74. Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5903.

²⁹ Na província da Bahia, o funcionário da Alfândega relatou que o comércio interno entre as províncias crescia de dia em dia. No ano de 1841, foram empregados 55 navios nacionais dedicados à cabotagem de gêneros estrangeiros entre as províncias. No ano de 1848, os números tinham aumentado consideravelmente, e foram 111 navios nacionais dedicadas ao comércio de gêneros estrangeiros, entre as províncias, e 480 que transportavam gêneros nacionais. No ano de 1851 já foram registradas 577 entradas de navios vindos de outras províncias com gêneros nacionais (Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Ano 1854).

da Bahia, pois os avanços nas estruturas da navegação de cabotagem também foram protagonizados por conhecidos contrabandistas de africanos, como o Antonio Pereira Albuquerque que, na década de 1850, ficou responsável pela organização de uma companhia de barcos a vapor com rotas entre o sul da província, até cidade de Caravelas, e ao norte, até a cidade de Maceió.³⁰ Albuquerque esteve envolvido com negócios de cabotagem e de exportação, além de manter contato com a elite agroexportadora. Outros comerciantes internos de escravos que atuaram na Bahia também mantiveram laços comerciais com a elite agroexportadora e exportaram mercadorias.

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

Nessa pesquisa, os registros de passaportes foram a principal fonte utilizada para identificar os comerciantes interprovinciais de escravos entre as décadas de 1850-1870. Parte dessa documentação foi organizada em um Banco de Dados. Ao todo foram 1.484 registros de passaportes, 1.184 para os anos entre 1853-54, e 300 para os anos entre 1873-75. A metodologia utilizada para identificar comerciantes e companhias comerciais de escravos foi similar a apresentada por R. Slenes (1976) e Scheffer (2012).³¹ Foram selecionados aqueles negociantes que enviaram mais de quatro escravos para fora da província em diferentes ocasiões. Além disso, estabeleci cruzamentos com outras fontes, o que possibilitou ampliar o conhecimento sobre comerciantes e companhias que negociaram escravos.

Devemos apontar que foram pesquisadas apenas uma pequena amostra dos registros de passaportes emitidos pela Polícia do Porto da Bahia e foram localizados apenas alguns comerciantes e parte de sua atuação ao longo dos anos analisados. A continuidade da pesquisa nos registros de passaportes, certamente, ampliará o entendimento dessas redes de comerciantes envolvidos.

Desse modo, nos primeiros anos da década de 1850, cresceu consideravelmente o número de emissão de passaportes para escravos.³² Entre aqueles que mais remeteram escravos para o Rio de Janeiro, entre 1851-1854, esteve o comerciante Manoel Pinto Leite, que no ano de 1852, atuou como procurador em 26 registros de envio de escravos para o Rio de

³⁰ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Ano 1854. Edição 00001. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=130605&pesq=Antonio%20pedroso%20albuquerque&pasta=ano%20185>. Acessado em 08 de novembro de 2018.

³¹ R. Slenes (1976), em sua tese, definiu a estratégia de considerar comerciantes de escravos aqueles que comerciaram através de procurações mais de quadro cativos, em mais de uma participação no mercado e em diferentes anos. Rafael da C Scheffer (2012) seguiu essa mesma metodologia para definir comerciantes envolvidos no comércio de escravos no município de Campinas (SP) e Desterro (RS), através dos registros de compra e venda e registros de pagamentos de meia sisa.

³² Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894.

Janeiro; 20 no ano de 1853; e 8 no ano de 1854. No total, enviou, ao menos, 54 escravos para o Rio de Janeiro nesse período.³³

No Almanaque da Bahia de 1855, Pinto Leite esteve matriculado como negociante com loja na rua da Louça,³⁴ além disso participou da direção da Companhia de Seguros Contra Fogo e da Companhia de Seguros Marítimos. Como foi dito, essas atividades estiveram atreladas ao novo contexto comercial do período, em que surgiram estabelecimentos bancários e de seguros no intuito de facilitar as relações de crédito e segurança comercial.

As atividades das seguradoras e companhias de comércio foram regulamentadas pelo Código Comercial de 1850.³⁵ No segundo reinado, aumentaram os esforços para a organização do estado nos diferentes segmentos da vida social, inclusive no comércio. Até então, as companhias comerciais e bancos atuavam sem parâmetros legais estabelecidos. No código também foram atribuídas as obrigações e prerrogativas de cada comerciante devidamente matriculado no Tribunal do Comércio.

O negociante Manoel Pinto Leite, natural de Santo Amaro, recôncavo baiano, esteve inserido entre os negociantes matriculados e com prestígio na praça comercial de Salvador. Além do seu envolvimento no comércio de escravos, manteve estreitas relações comerciais entre Salvador e Recôncavo, emprestou letras de crédito a senhores do Recôncavo e a pessoas residentes em Salvador.³⁶ No ano de 1855, esse comerciante entrou com processo de cobrança de hipoteca contra Dionísio José da Fonseca e sua mulher.³⁷ A dívida foi proveniente de duas letras de crédito, e como garantia o devedor hipotecou a escravizada Josefa e seu filho Leno, de vinte meses; Roza e sua filha Orida, de vinte e seis meses; seus instrumentos de trabalho de ourives e a mobília de sua casa. A dívida comprometeu praticamente todos os bens do casal. Nesse processo, tem-se um embate desleal entre um poderoso comerciante e um ourives.

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

A atitude usurária, desonrosa e especulativa dos negociantes desse período não foi incomum. Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes (1999), em sua dissertação sobre Joaquim Pereira Marinho, aponta que a origem da fortuna desse negociante, além do contrabando de africanos, foi construída em práticas de exploração de juros e do monopólio. Esses negociantes colocaram

³³ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894.

³⁴ Almanaque da província da Bahia 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

³⁵ LEI Nº 556, DE 25 DE JUNHO DE 1850. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L0556-1850.htm. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

³⁶ Correio Mercantil: Jornal Político, Comercial e Literário (BA) Ano 1839/ed 00163. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

³⁷ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível-Ação de Letra. Classificação: 51/1803/10.

o lucro e o enriquecimento em primeiro plano para alcançar seus objetivos. Além da usura, investiram em diferentes modalidades do comércio, participaram das instituições do estado e financiaram a produção nas propriedades rurais.

No ano de 1855, Luís Paulino Valente Andrade também fez escritura ao negociante Manuel Pinto Leite.³⁸ Nessa ocasião, hipotecou sua propriedade rural, em Santo Antônio do Rio Fundo, com todos os utensílios, engenho e escravos, referente ao valor de 13:700\$000. Tal como no processo anterior, o devedor hipotecou toda sua propriedade e utensílios. Apenas conseguiu encontrar a escritura de hipoteca, e não se sabe se existiu algum processo de cobrança referente a essa dívida. O valor do empréstimo é um indício da atuação do negociante, que nessa ocasião possivelmente forneceu o capital necessário para a produção do engenho.

Encontrou-se, também, um anúncio no *Jornal Correio Mercantil*³⁹ de venda de bilhetes de loterias na Matriz de S. Pedro do Rio Fundo, assinado pelo Comerciante Pinto Leite.

Os bilhetes da 1º Loteria em beneficio da Matriz de S. Pedro do Rio Fundo, a 1º que tem de extrair-se, acham-se a venda as lojas do Sr. Francisco José Godinho e João Pinto Leite e C. [...] (Anúncio assinado por Manoel Pito Leite)⁴⁰

Observamos que esses negócios envolveram uma articulação familiar, pois João Pinto Leite era irmão de Manoel Pinto Leite. Nessa ocasião, ao que parece, os dois irmãos estavam em parceria na venda de bilhetes lotéricos. Além disso, nos processos de hipotecas, com autoria de Manoel Pinto Leite, foram passadas procurações em nome de João Pinto Leite,⁴¹ certamente os dois irmãos também estiveram juntos na prática de negociantes de escravos, pois localizei três registros de emissão de passaportes de escravos, remetidos para Corte, assinados por J. Pinto Leite.⁴²

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

Nesse período, outros comerciantes sediados na Corte também remeteram escravos pelo porto de Salvador. Foi o caso da companhia comercial *João Vaz Ferreira Costa & C.*, que no ano de 1853 enviou 14 escravos pelo porto de Salvador para o Rio de Janeiro, sendo que três desses

³⁸ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível-Escritura de Hipoteca. Classificação: 84/3013/09.

³⁹ Biblioteca Nacional Digital (Brasil). Material: Periódico. Correio Mercantil, e Instructivo, Politico, Universal (BA). Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴⁰ Correio Mercantil: Jornal Politico, Commercial e Litterario (BA) - 1836 a 1849. Ano 1844/Edição 00120. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴¹ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Processo Cível-Ação de Letra. Classificação: 51/1803/10.

⁴² Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894.

cativos saíram do porto de Alagoas, passaram por Salvador e depois foram para Corte.⁴³ Essa companhia também esteve envolvida no comércio de cabotagem de diversos gêneros e circulou entre os portos de Salvador, Maceió e Penedo.⁴⁴ Certamente, a articulação dessa companhia comercial com o tráfego de cabotagem facilitou a sua atuação como intermediária no tráfico interprovincial de escravos.

Na década de 1870, outro comerciante envolvido no tráfico interno de escravos foi Antonio Francisco Brandão, que foi apresentado na seção anterior, e, como foi dito, manteve, na primeira metade do século, parceria com seu sogro e comerciante José Pereira do Rio. Eivaldo Fagundes (2000) aponta a participação da firma *Brandão & Irmãos*, sediada em Salvador, na compra e venda de escravizados no sertão da Bahia, na segunda metade do século XIX.⁴⁵ Para o autor, essa companhia poderia ser a responsável pela ligação entre os sertões e o porto de Salvador. Maria de Fátima N. Pires (2009, p.51) indica que a firma de Brandão também esteve envolvida em negócios com abastados proprietários do sertão, como por exemplo a família Gomes Neto (Barão de Caetité). Nos registros de emissão de passaportes de escravos, nos anos de 1873-4, a firma *Brandão & Irmãos* aparece remetendo alguns escravos do porto de Salvador para a cidade de Santos, província de São Paulo, e Rio de Janeiro, o que coincide com a hipótese de Fagundes.⁴⁶ No ano de 1875, *Brandão & Irmãos* emitiu passaporte do escravizado Joaquim, crioulo, para o Rio de Janeiro; entre os dias 24 e 25 de agosto de 1874 emitiu 15 passaportes para escravos remetidos para São Paulo, e entre eles estava José, crioulo, com apenas 16 anos de idade.⁴⁷

A partir desses índicos, busquei outros aspectos da atuação da firma *Brandão & Irmãos* e de seu fundador, o comerciante Antonio Francisco Brandão, nascido em Portugal na freguesia de Beiriz. Foi como homem de negócios no Brasil que construiu sua riqueza, e em seu testamento, redigido em 1874, afirmou possuir um montante de bens no valor de 690:000\$000 contos de réis.⁴⁸ Redigiu seu testamento em sua casa na freguesia da Penha, local afastado do centro da cidade. Ana Amélia Nascimento (1986, p.158) indica que essa freguesia foi morada de pescadores, pessoas modestas e pobres, tanto brancos como negros, mas também habitou ali pessoas ricas, o que indica a existência de casarões confortáveis.⁴⁹

⁴³ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5894.

⁴⁴ Jornal do Commercio (RJ) Ano 1851\Edição 00256. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

⁴⁵ Laiane Fraga da Silva (2018) em pesquisa sobre a família Faria Fraga, na região de Caetité-Ba, interior da Bahia, indicou a articulação de empresas formadas por integrantes da família com o tráfico interno de cativos, além de relações estabelecidas entre os Farias Fragas e firmas sediadas em Salvador, entre elas a *Brandão & Irmãos*.

⁴⁶ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5903.

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2178/2647/04.

⁴⁹ Ver Anna M. V. Nascimento (2007).

Como constatamos na seção anterior, na década de 1830 Brandão contou com a ajuda de José Pereira do Rio, comerciante estabelecido na praça comercial da Bahia e experiente. Acabou casando-se com uma das filhas de Pereira e consolidou sua entrada na família e nos negócios do sogro. Na segunda metade do século XIX, Antonio Francisco Brandão já estava estabelecido como negociante de grosso trato, e, com prestígio e boas relações, manteve contato entre os sertões da Bahia, Salvador, Rio de Janeiro e o mundo Atlântico. Comprou e exportou algodão e diamantes do sertão, emprestou dinheiro a prêmio e obteve consideráveis lucros com tráfico interprovincial de escravos, que levou à força muitas pessoas, deslocadas do Sertão para as províncias do Sudeste.⁵⁰

No Almanaque da Bahia de 1855, Francisco Brandão foi matriculado como negociante com loja de fazendas e miudezas situada na Rua do Coberto Grande, Freguesia da Conceição da Praia, centro comercial da cidade da Bahia.⁵¹ A rua é a mesma em que esteve a loja de sua antiga companhia *Rio, Brandão e Cia*, e possivelmente deu continuidade a mesma casa comercial. A maioria dos negociantes de grosso trato frequentava e tinha estabelecimentos nessa freguesia. As ruas do Coberto Grande, Coberto Pequeno, rua Direta do Comércio, entre outras, estiveram repletas de lojas, escritórios e estabelecimentos bancários, onde encontravam-se infinidades de produtos como livros, arreios para montaria, linho para vestimentas etc. Além disso, foi um local de articulação, pois bastavam boas relações e um nome honrado na praça para obter crédito ou fechar bons negócios. No mapa da figura 1, podemos observar o quanto a rua do Coberto Grande estava em localização estratégica, próxima do Cais do Ouro, Cais das Amarras e da Praça do Comércio. O Cais do Ouro estava na freguesia do Pilar, vizinha da Conceição da Praia, e foi uma região portuária e de comércio, onde residiam habitantes de diferentes perfis e muitos comerciantes portugueses. Nos quarteirões mais distantes do Pilar habitavam as famílias mais ricas, enquanto na parte próxima da conceição da Praia estavam segmentos mais empobrecidos. (NASCIMENTO, 2007. p.153.) A região do comércio era local de muita movimentação, lojas dividiam espaço com sobrados, nas ruas circulavam mercadorias, trabalhadores livres e escravizados e negociantes. Antonio Francisco Brandão, Manoel Pinto Leite e outros negociantes traficantes de escravos, que foram apresentados nesta pesquisa, negociavam e circulavam por essa região.

⁵⁰ Rômulo de Oliveira Martins (2013, p. 61) indica que no ano 1877 a firma *Brandão & Irmãos* exportou 178 quilogramas de diamante pelo porto da Bahia. Ver: MARTINS, Romulo de Oliveira. **“Vinha na fé de trabalhar em diamantes”**. Escravos e Libertos em Lençóis, Chapada Diamantina-Ba (1840-1888). Dissertação (Mestrado em História), Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2013.

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

⁵¹ Almanaque da província da Bahia 1855. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

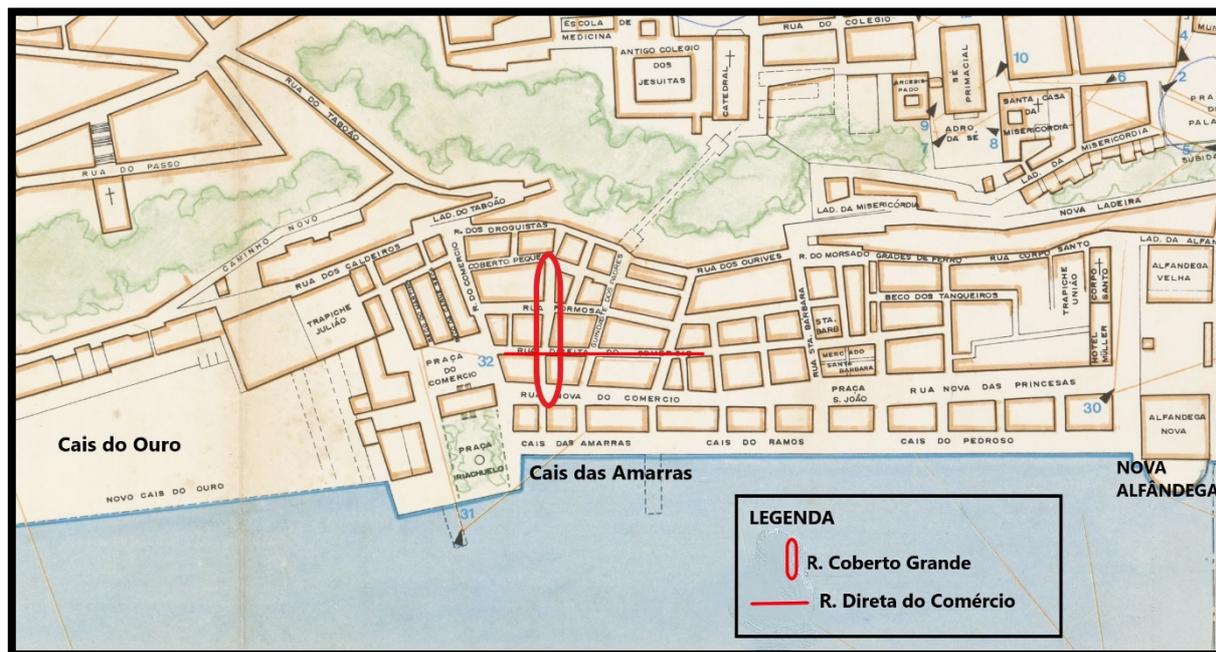


Figura 1: Mapa adaptado do Comércio Salvador, 1894 (recorte, grifos e adaptações do autor). Mapa organizado pelo engenheiro espanhol Adolfo Morales de los Rios e impresso no ano de 1894. Arquivo Nacional. Fundo Mário Lago.

Fonte: <https://www.flickr.com/photos/arquivonacionalbrasil/28850129337>

Nesse período, não existia um banco estatal forte responsável pela emissão de moeda e regulação do mercado, por sua vez, surgiram sociedades anônimas que funcionaram como bancos privados.⁵² As letras de crédito, emitidas por tais sociedades, equivaleram a uma moeda corrente no dinamismo do comércio. Um dos estabelecimentos bancários da cidade de Salvador foi a Sociedade Comércio, criada em 25 de setembro de 1848. O comerciante Antonio Francisco Brandão participou do grupo de acionistas que compuseram a direção dessa instituição. A sede do Banco esteve situada na rua do Coberto Grande, mesma rua do seu estabelecimento.

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

A Sociedade Comercio, de todas a mais moderna, possui um fundo de 700 contos, dos quais 45 apenas tem em ser; sua reserva se aproxima de 12 contos, e seu dividendo excede de 11 por cento.⁵³

⁵² Ver: GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **O Banco Commercial e Agrícola no Império do Brasil: o estudo de caso de um banco comercial e emissor (1858-1862)**. *Sæculum—Revista de História*, n. 29, 2013; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. **Bancos, economia e poder no Segundo Reinado: o caso da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Companhia (1854-1866)**. 1997. Tese de Doutorado.

⁵³ Relatório dos Trabalhos do Conselho Interino de Governo (BA) - 1823 a 1889. Ano 1852/Edição 00001. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de Julho de 2018.

O fundo de 700 contos de reis era menor que de outros estabelecimentos. Contudo, essa instituição estava entre os maiores bancos da Bahia no período e devemos considerar que a participação da Sociedade Comércio na circulação de capitais na praça comercial da Bahia foi significativa. Como foi dito, além da participação no comércio e mercado financeiro, a *companhia de Brandão* articulou o tráfico interprovincial de escravos à sua dinâmica comercial diversificada. (PIRES: 2010, P.50) Certamente, foram mobilizados muitos sujeitos dentro dessas redes de comércio, pois procuradores e agentes do comércio foram empregados na intermediação entre as diversas partes envolvidas. Grandes comerciantes, detentores de crédito e prestígio, foram os responsáveis pela articulação e financiamento do comércio local e interprovincial de escravos.

Vamos seguir uma das relações estabelecidas pela *Companhia Brandão* entre o sertão e o litoral. No ano de 1855, Antônio Francisco Brandão efetuou a compra de Filomena, uma parda muito provavelmente vinda da região da Chapada Diamantina, no tabelionato da freguesia da Sé.⁵⁴ Brandão estava como procurador de José Antonio Maria, do outro lado, o vendedor Emilio Victor Almeida foi representado por Antonio Pereira. Essa transação envolveu procurações de ambas as partes, e foi o único registro encontrado no tabelionato da Sé para essa pesquisa, referente ao comerciante Brandão. Naquela freguesia, a maior parte das compras e vendas foram de caráter local ou intraprovincial, contudo, encontramos alguns casos de vendas interprovinciais, e não seria impossível que Filomena tenha embarcado com destino ao Rio de Janeiro.⁵⁵

Emilio Victor Almeida, vendedor na referida escritura, foi secretário administrativo dos terrenos diamantinos no ano de 1877. Além disso, esse mesmo Emilio esteve como testemunha no ato de testamento de Jacinto Antonio de Britto, comerciante de Caetité que atuou no comércio intra e interprovincial de escravizados.⁵⁶ Essas ligações indicam redes que se estabeleceram em torno do comércio de escravos e possibilitaram a fluidez de seus negócios. O comércio interprovincial esteve articulado com o intraprovincial, que por sua vez integraram rotas de circulação do comércio interno do país e de exportação.

Os fragmentos sobre a atuação dos negociantes *Brandão & Irmãos* apontam para a diversificação na atuação comercial, pois a compra e venda de escravizados esteve integrada oportunamente a amplas transações. Na segunda metade do século XIX, apesar da permanência

⁵⁴ Fonte: Arquivo Municipal de Salvador. Livro de Compra e Venda de Escravos, Freguesia da Sé, 1852 a 1854.

⁵⁵ A maioria das transações interprovinciais foram feitas com o uso de procurações passadas pelos vendedores aos compradores, no intuito de evitar pagamento de impostos. Assim, certamente, os escravos que foram comprados e remetidos pelo porto de Salvador não foram registrados nas escrituras de compra e venda nos cartórios da Bahia, mas sim no destino final onde fossem comprados. A escravizada Filomena, no momento da escritura na Sé, foi vítima do tráfico intraprovincial. Se o plano de Brandão fosse enviar Filomena para o Sudeste o mais provável seria evitar a escritura de compra e venda na Bahia. Contudo, como nessa negociação Brandão estava como procurador, não podemos descartar a possibilidade que Filomena tenha sido remetida para outra localidade, inclusive fora da Bahia, para seu verdadeiro comprador.

⁵⁶ Caetité é um município localizado no interior do estado da Bahia. Jacinto A. Britto, entre os anos de 1855-1856 passou escritura de compra de dez escravos na freguesia Sé em Salvador, todos jovens e crioulos, perfil preferido para o tráfico interno. Em seu inventário passado no ano de 1868, não encontrei nenhum dos escravos comprados na Sé, indício que aquelas negociações foram feitas para fins comerciais.

da escravidão, outro contexto de relações comerciais foi estabelecido, tendo em vistas transformações no âmbito cultural, político e econômico. Muitos daqueles que estiveram envolvidos com o tráfico interprovincial ostentaram o título de homem de negócios honrado e próspero, ou capitalista empenhado na modernização e melhoramento do país, longe do estigma de traficante de escravos. No inventário de Antonio F. Brandão, por exemplo, identificaram-se investimentos nas ações da Companhia de Veículos Econômicos, Banco Mercantil, Casa Hipotecaria, Sociedade Comércio, Banco do Brasil, Banco da Bahia, Companhia de Seguros Interesse Público, Companhia das Águas de Lisboa e apólices da dívida pública Brasileira e da província da Bahia. Além disso, foram registradas três casas na freguesia do Passo, três casas na freguesia do Pilar, duas na freguesia dos Mares, duas na freguesia da Sé, uma na Conceição da Praia e uma em Santo Antônio Além do Carmo.⁵⁷

Do mesmo modo, podemos identificar a atuação de outras companhias comerciais que participaram do tráfico interprovincial de escravos e mantiveram diversificada atuação comercial. A sociedade *Barbosa & Irmãos*, dos sócios Guilherme Barbosa d'Andrade e Francisco Barbosa d'Andrade, possuiu loja na Villa da Capela, na província de Sergipe, na qual vendia cortes de calças, meias e camisas francesas, além de outros produtos. Empréstava dinheiro a juros e enviou quantidade considerável de escravos para o Rio de Janeiro na década de 1870.⁵⁸ A região de Sergipe manteve estreitos laços comerciais com a Bahia, Josué Modesto dos Passos Sobrinho (1983) aponta que até a década de 1860 parte do açúcar produzido naquela província era exportado para o exterior pelos portos baianos. Existiu articulação dessas províncias também no comércio de escravos, pois muitos escravos saíram daquela província, passaram pelo porto de Salvador, e depois rumaram para o Rio de Janeiro. A sociedade *Barbosa & Irmãos*, sediada em Sergipe, também manteve relações com negociantes baianos, inclusive contraiu empréstimos com *Brandão & Irmãos*, outro fato que aponta para ampla articulação nessas redes de comerciantes.⁵⁹

Nesse período, estava em curso a valorização dos investimentos em áreas da indústria e modernização dos meios de comunicação. Alguns dos mais abastados traficantes de escravos investiram na formação de fábricas, na navegação a vapor, bancos e companhias de seguros.⁶⁰ Essa dinâmica esteve inserida em um contexto de aumento do comércio de cabotagem,

⁵⁷ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Judiciário; Série Inventário. Classificação: 05/2178/2647/04

⁵⁸ Fonte: Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB); Sessão Provincial; Série Polícia do Porto, Registros de Passaportes. Maço: 5903.

⁵⁹ Jornal O monitor (BA). 1876 a 1881. Ano 1878/ ed 00143. Disponível em: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>. Acesso em: 01 de julho de 2018.

⁶⁰ No século XIX, o desenvolvimento do capitalismo esteve relacionado com a escravidão. O termo “segunda escravidão” tem sido adotado por historiadores dos regimes escravistas que floresceram nas Américas no século XIX, sobretudo no Sul dos EUA, no Brasil e em Cuba entre 1800 e 1860, tal termo evidencia o fato de que a escravidão nas Américas não se enfraqueceu e terminou no período pós-colonial. (BLACKBURN, 2016). O termo foi criado por Dale Tomich num ensaio de 1988, republicado no livro *Through the Prism of Slavery: Labor, Capital and World Economy*, Boudier, em que o autor aborda a formação e reformulação das relações escravistas dentro dos processos históricos da economia capitalista mundial. Entre os historiadores brasileiros que empregam esse conceito em seus trabalhos estão Rafael Marquese (2016), Márcia Berbel(2010), Tâmis Parron (2011) entre outros.

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

Assim, como abordamos ao longo desse artigo, muitos dos negociantes que estiveram envolvidos no comércio interno de escravos também atuaram no comércio de gêneros diversos e na modernização comercial. Para a primeira metade do século, foi o caso de Jacinto Fernandes da Costa, que fretou viagens em navios, importou mercadorias do Rio de Janeiro e remeteu escravos para o Sudeste. Já na segunda metade do século, Manoel Pinto Leite enviou muitos escravos para a Corte entre os anos de 1852-54, emprestou dinheiro a juros, possuía lotérica e ações em seguradoras e Antonio Francisco Brandão & C. que comercializou escravos nos sertões e em Salvador para o tráfico interprovincial, emprestou dinheiro a juros e foi acionista em diversas instituições.

Referências

BERBEL, Marcia Regina; MARQUESE, Rafael de Bivar; PARRON, Tâmis. *Escravidão e política: Brasil e Cuba, c. 1790-1850*. São Paulo: HUCITEC, 2010.

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

FRAGOSO, José. FIORENTINO, M. *O Arcaísmo como Projeto: Mercado Atlântico, Sociedade Agrária e Elite Mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790–c. 1840*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1993.

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

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

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

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

MARQUESE, Rafael de Bivar. *Capitalismo, escravidão e a economia cafeeira do Brasil no longo século XIX*. *Saeculum*, n. 29, p. 289-321, 2013.

MARQUESE, Rafael de Bivar; SALLES, Ricardo (Org). *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX. Cuba, Brasil e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

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

MATTOSO, Kátia de Queirós. *Bahia, século XIX: uma província no Império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX. Salvador: EDUFBA, 2007.

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

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

PARRON, Tâmis Peixoto. A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865. (Tese de Doutorado em História). Universidade de São Paulo(USP), São Paulo, 2011.

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

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

PIRES, Maria de Fátima Novaes. O crime na cor: escravos e forros no alto sertão da Bahia (1830-1888). São Paulo: Annablume/FAPESB, 2003.

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

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

SILVA, Laiane Fraga da. “É preciso deixar alguma conversa para testificar que vivemos”: a trajetória da família Faria Fraga no alto sertão da Bahia (Caetité 1842-1889). 2018. 165 f. Dissertação (Mestrado Acadêmico em História) - Universidade Estadual de Feira de Santana, Feira de Santana, 2018.

SLENES, Robert W. et al. The Brazilian Internal Slave Trade, 1850-1888 Regional Economies, Slave Experience, And The Politics Of A Peculiar Market. The chattel principle: Internal slave trades in the Americas, 2005.

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

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

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

XIMENES, Cristina F. Lyrio. Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 1999.

Artigo recebido em 17/10/2019 e
aprovado para publicação em 28/03/2020