

VAPORES E ESCRAVOS NO PENEDO, ALAGOAS, NA DÉCADA DE 1850

Luana Teixeira¹

Penedo oferece ao longe um aspecto risonho e ao mesmo tempo melancólico; erguida sobre a colina esta cidade parece a esposa abandonada nos desertos do rio gigante a dizer-lhe a última palavra de um afeto que vai quebrar-se sobre a lousa de um túmulo; porque tomba de ruína em ruína cada ano... Em alguns pontos de vista dá uns ares da bela e voluptuosa Olinda; em outros se mostra graciosa e pitoresca como a nobre e altiva Bahia.

Bernardo Xavier Pinto de Souza.²

A Cidade do Penedo, localizada às margens do Rio São Francisco, começou a ser ocupada no início do processo de colonização do Brasil; era, portanto, uma vila antiga no raiar do século XIX. Ao longo do oitocentos, consolidou-se como a segunda maior praça comercial da Província de Alagoas e principal entreposto comercial da região que ligava o interior do São Francisco às rotas nacionais de cabotagem. Apesar da importância regional alcançada ao longo do século XIX, muito pouco se sabe sobre essa região do Império³. Esse artigo busca contribuir para a produção de conhecimento sobre Penedo a partir de um tema que dialoga diretamente com a historiografia do Império: o comércio interprovincial de escravos. O objetivo é demonstrar que a cidade foi fundamental para a articulação de uma rota do comércio interprovincial de escravos que abrangia uma ampla região do Nordeste – notadamente o Baixo e Submédio São Francisco e o Agreste Pernambucano – e levou centenas de cativos para o sudeste do Brasil, especialmente para o Porto do Rio de Janeiro. Desse modo, aponta para a importância que o comércio interno de escravos alcançou nos anos 1850, momento em que iniciava na região um

¹ Doutora em História pela Universidade Federal de Pernambuco. E-Mail: <luateixeira1@yahoo.com.br>.

² Bernardo Xavier Pinto de Souza, que acompanhou a viagem de D. Pedro II às cachoeiras de Paulo Afonso, publicando anos depois, sob o pseudônimo P. de S., a obra *Memória da viagem de Suas Majestades Imperiais à província da Bahia*. Todas as citações tiveram a ortografia corrigida, mantendo-se a pontuação original. Ver: S., P. de (Bernardo Xavier Pinto de Souza). *Memória da viagem de Suas Majestades Imperiais à província da Bahia coligidas e publicadas por P. de S.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1867, p. 72.

³ Sobre a história do Penedo no século XIX, ver: MORENO, Brandão. *História de Alagoas*. Penedo: Arthes Graphics Typografia e pautação, 1909. CAROATÁ, José Prospero Jeovah da Silva. “Crônica do Penedo”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Alagoano*, vol. 1, 1872, p. 2-7. CAROATÁ, José Prospero Jeovah da Silva. “Crônica do Penedo”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Alagoano*, vol. 2, 1873, p. 2-8. CAROATÁ, José Prospero Jeovah da Silva. “Crônica do Penedo”. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Alagoano*, vol. 3, 1874, p. 33-42. MÉRO, Ernani Otacílio. *O perfil do Penedo*. Maceió: Sergasa, 1994. VALENTE, Aminadab. *Penedo: sua história*. Maceió: s.r., 1957. Além da referência em outras obras, Abelardo Duarte e Sávio de Almeida tem trabalhos em que tratam especificamente do Penedo: ALMEIDA, Luiz Sávio de. *Alagoas nos tempos do cólera*. São Paulo: Escrituras, 1996. DUARTE, Abelardo. “Notas sobre a população da Vila do Penedo (1828)”, *Jornal de Alagoas*, Suplemento, Maceió, 26 jul. 1953.

processo de desenvolvimento técnico e econômico impulsionado pela introdução da navegação regular a vapor, simbolicamente marcado pela visita do Imperador em 1859.

Esse artigo foi produzido ao longo das pesquisas de doutorado acerca do comércio interprovincial de escravos em Alagoas⁴. Trata-se de uma abordagem no âmbito da história social que prioriza analisar o comércio interprovincial a partir das relações cotidianas envolvendo senhores, comerciantes e escravos em uma província vendedora de cativos, bem como aproximar-se da experiência vivida pelos cativos envolvidos no comércio, em uma tradição historiográfica que remete aos estudos de Edward Palmer Thompson⁵. A metodologia de leitura extensiva e cruzamento de fontes aplicada com a utilização de recursos de digitais foi amplamente adotada, mas no caso deste artigo, optou-se pela análise interna de fontes específicas, a fim de produzir um texto conciso sobre o papel do Porto do Penedo nos negócios de escravos na década de 1850. Por outro lado, dada a carência de estudos historiográficos sobre Penedo, recorreu-se a documentos impressos e à iconografia para se produzir conhecimento acerca do contexto sócio-político da cidade no período.

Há décadas que o comércio interprovincial vem sendo discutido no âmbito dos estudos sobre a escravidão brasileira⁶. Emília Viotti da Costa e Robert Conrad apontaram para o papel central do comércio interno na história dos últimos anos da escravidão no Brasil⁷. A transferência de milhares de escravos das regiões Nordeste (e também do Sul) para o Sudeste cafeeiro é a face mais conhecida do comércio interprovincial, tendo sido Robert Slenes o responsável pela primeira sistematização desses fluxos e dimensionamento de seu volume⁸. Autores consagrados detiveram-se ao tema, especialmente focando os debates políticos e as mudanças econômicas que o comércio teria suscitado à época⁹. Herbert Klein e Richard Graham escreveram dois artigos em que levantam questões importantes,

⁴ TEIXEIRA, Luana. *O comércio interprovincial de escravos em Alagoas no Segundo Reinado*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2016.

⁵ THOMPSON, Edward Palmer. *A miséria da teoria ou um planetário de erros* (uma crítica ao pensamento de Althusser). Tradução de Waltensir Dutra. Rio de Janeiro: Zahar, 1981 [1978]. THOMPSON, Edward Palmer. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Organização e tradução de Antonio Luigi Negro e Sergio Silva. Campinas: Editora da UNICAMP, 2012.

⁶ Cabe notar que, assim como no Brasil, nos Estados Unidos o processo de deslocamento interno de centenas de milhares de escravos também foi fundamental na história das décadas finais da escravidão e vem sendo um tema recorrente na historiografia daquele país. Entre outros, ver: DEYLE, Steven. *Carry me back: the domestic slave trade in American life*. Nova York: Oxford University Press, 2005. JOHNSON, Walter (org.). *The chattel principle: internal slave trades in Americas*. New Haven: Yale University Press, 2005; JOHNSON, Walter. *Soul by soul: life inside the antebellum slave market*. Cambridge & Londres: Harvard University Press, 1999.

⁷ CONRAD, Robert. *Os últimos anos da escravatura no Brasil*. Tradução de Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978. COSTA, Emília Viotti. *Da senzala à colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

⁸ SLENES, Robert Wayne. *The demography and economics of Brazilian slavery: 1850-1888*. Tese (Doutorado em História Moderna). Stanford University. Stanford, EUA, 1976.

⁹ EISENBERG, Peter. *Modernização sem mudança: a indústria açucareira em Pernambuco – 1840-1910*. Tradução de João Maia. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1985. MELLO, Evaldo Cabral de. *O norte agrário e o Império, 1871-1889*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Brasília: INL, 1984.

tendo sido responsáveis pelo estímulo à ampliação dos estudos sobre o tema¹⁰.

Em certa medida, muitas das questões apresentadas por eles vêm sendo desenvolvidas recentemente no âmbito dos Programas de Pós-Graduação de História em todo o país. Alguns desses trabalhos focam as dinâmicas dos negócios de escravos, buscado compreender a organização que viabilizou a transferência de milhares de cativos das várias regiões brasileiras para os centros econômicos mais dinâmicos¹¹. Outros pesquisadores dedicaram-se a retomar a análise acerca do impacto do comércio de escravos sobre a demografia e as relações de trabalho nas regiões compradoras e vendedoras¹². Paralelamente foram desenvolvidas pesquisas focadas diretamente na experiência dos cativos inseridos no comércio, buscando compreender as negociações e conflitos envolvidos nesse momento único de suas vidas¹³.

Além dos trabalhos que tratam especificamente do tema, inúmeras obras sobre a escravidão brasileira no Segundo Reinado tocam no assunto, revelando a importância do comércio interprovincial de escravos para a História do Brasil no período. Sem querer estender mais essa breve introdução, cabe ressaltar que é notável que trabalhos fundamentais de nossa historiografia tenham relacionado a experiência do comércio de escravos ao comportamento insubordinado de cativos que foram vendidos para o sudeste¹⁴.

¹⁰ GRAHAM, Richard. “Nos tumbeiros mais uma vez? O comércio interprovincial de escravos no Brasil”. *Afro-Ásia*, n. 27, 2002, p. 121-160. 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*, vol. LI, n. 4, nov. 1971, p. 567-585.

¹¹ 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. 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. 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 microrregionais, redes de negociantes e experiência cativa*. Tese (Doutorado em História). Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2012. SILVA, Ricardo Tadeu Caíres. “A participação da Bahia no tráfico interprovincial de escravos (1851-1881)”. *Anais 3º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*. Florianópolis: UFSC, 2007, p. 1-21.

¹² 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. MOTTA, José Flávio. *Escravos daqui, dali e de mais além: o tráfico interno de cativos na expansão cafeeira paulista*. São Paulo: Alameda, 2012. 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. Importante destacar que a obra de Flávio Motta possuiu uma extensa e detalhada revisão historiográfica sobre o assunto.

¹³ PIRES, Maria de Fátima Novaes. *Fios da vida: tráfico interprovincial e alforrias nos “Sertoins de Sima” – BA (1860-1920)*. São Paulo: Annablume, 2009. FERREIRA SOBRINHO, José Hilário. “*Catirina, minha Nêga, tão querendo te vendê...*”: escravidão, tráfico e negócios no Ceará do século XIX (1850-1881). Fortaleza: Governo do Estado de Ceará/ Secretaria de Cultura, 2012.

¹⁴ AZEVEDO, Celia Maria Marinho. *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites, século XIX*. Rio de Janeiro: Annablume, 1987. CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. MACHADO, Maria Helena. *O plano e o pânico: os movimentos sociais na década da Abolição*. Rio

Desse ponto de vista, a experiência do comércio de escravos esteve diretamente ligada ao processo que levou à abolição da escravidão no Brasil. Aqui reside uma das questões mais interessantes que envolve os estudos sobre o comércio interprovincial, mas a despeito de tantas pesquisas, por tratar-se de um fenômeno ao mesmo tempo nacional e regional, é necessário que novos esforços sejam feitos para se chegar a uma compreensão abrangente do papel que teve o comércio interprovincial de escravos na história do Brasil nas últimas décadas da escravidão. Nesse sentido que esse artigo se propõe à análise sobre o Porto do Penedo, trazendo à luz uma região de exportação de escravos que ainda não havia sido abordada pela historiografia sobre o assunto.

Para estruturar a narrativa, em um primeiro momento, a partir das impressões de D. Pedro II, é apresentado um panorama geral da Cidade do Penedo e de suas relações com as principais praças comerciais do Império. Ao longo do século XIX, Penedo foi a única cidade da província de Alagoas que rivalizava com a capital, Maceió, no que diz respeito às atividades comerciais por cabotagem. Após um início de século de relativa decadência, como apontou o botânico George Gardner, em 1838, à partir da expansão das rotas de cabotagem impulsionadas principalmente pela introdução da navegação regular a vapor, Penedo conheceu um rápido desenvolvimento, que se perpetuou até fins do século XIX¹⁵.

A seguir é analisada uma fonte inédita, a lista de pagamento da taxa dos escravos das cidades e vilas, que permite uma aproximação à população cativa que vivia no interior do espaço urbano da cidade do Penedo. Por tratar-se de uma fonte ainda pouco explorada na historiografia, são tecidas algumas considerações sobre sua produção a partir dos ofícios trocados entre o responsável pela arrecadação no município e o Inspetor da Tesouraria Provincial de Alagoas. A sistematização dos dados apresentados permite observar a presença de escravos vivendo na Cidade do Penedo, bem como produzir uma estimativa mínima sobre quantos eram os indivíduos escravizados que ali habitavam nos anos 1850.

Por fim, através de duas fontes já tratadas pela historiografia, o Livro de Entrada de Escravos no Porto do Rio de Janeiro em 1852 e os dados sobre a arrecadação do Imposto de Exportação de Escravos em Alagoas divulgados pelos presidentes das províncias, em suas falas anuais à Assembleia Provincial, são apresentados elementos que permitem comprovar que Penedo foi, já na década de 1850, um entreposto do comércio interprovincial de escravos. Cruzados com as informações sobre a população escrava da cidade, estes dados revelam não apenas a amplitude das rotas comerciais que envolviam o negócio de escravos desde o Porto do Penedo, como também o impacto que ele teve sobre a cidade, visto que o volume das transações em apenas quatro anos superou o total da população cativa que ali vivia. A forte presença de escravos na cidade, portanto, fazia parte da paisagem risonha e melancólica vislumbrada por Bernardo Souza quando ali chegou junto à comitiva que levava Sua Majestade, o Imperador Dom Pedro II.

de Janeiro: Editora da UFRJ; São Paulo: EDUSP, 1994.

¹⁵ 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: EDUSP, 1975.

Uma Cidade Imperial

A epígrafe que abre este artigo foi escrita pelo mordomo do Imperador quando de sua visita ao Rio São Francisco, em 1859. O olhar sobre a decadência e a imponência, a pequena cidade e o grande rio, a volúpia e o pitoresco; a impressão sobre o contraste, sobre o desalinho, sobre um algo fora do lugar, assim foi vista a cidade do Penedo por muitos daqueles que a visitaram em meados do século XIX. “Reminiscência da nossa história dos tempos coloniais”¹⁶, a cidade, em 1859, se revelava aos coevos como uma conexão entre o passado – na qual foi ereta e deu-lhe a forma urbana no traçado das ruas calçadas e na grandeza de algumas de suas edificações – e o futuro – que se lhe abria com a possibilidade de progresso na região São-Franciscana. Sua importância para o Baixo São Francisco colocou-a na rota de D. Pedro II, em viagem realizada no fim dos anos 1850. Em 11 de setembro de 1859, na Fala do Trono, o Imperador avisou sobre o desejo de melhor conhecer as províncias do Império ao Norte do Rio de Janeiro, planejando percorrer, por falta de maior tempo, Espírito Santo, Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Paraíba¹⁷.

No dia 1º de outubro partiu da Corte e, tendo atracado em alguns portos da Bahia, chegou em 13 daquele mês à Barra do São Francisco, a qual adentrou sem problemas. A Imperatriz, D. Leopoldina, que acompanhava o marido, não realizou a parte São-Franciscana da viagem. Sabia-se que as condições de hospedagem e alimentação rio adentro não seriam as mais agradáveis – de fato, o Imperador sofreu com as pulgas, o calor e a água de má qualidade. Mas escreveu, satisfeito, que apesar de péssimas acomodações a que teve que se submeter, ao menos tinha podido dormir sempre em camas, não em redes, como era hábito generalizado por ali.

Em Penedo, no entanto, as condições foram mais confortáveis. Acomodado no sobrado em frente ao cais, casa do Comendador José Antônio de Araújo¹⁸, D. Pedro II cumpriu os cerimoniais: recebeu a chave da cidade, foi ao *Te Deum* no Convento Franciscano, cavalgou pelas ruas, adentrou as igrejas, conheceu os estabelecimentos industriais (fábricas de óleo de mamona, de pilar arroz e alambiques) e visitou as aulas.

¹⁶ S. de P., *Memórias da viagem...*, p. 72.

¹⁷ LACOMBE, Lourenço Luiz. “Prefácio e notas”. In: PEDRO II, Imperador do Brasil. *Viagens pelo Brasil: Bahia, Sergipe, Alagoas, 1859/1860*. Rio de Janeiro: Letras & Expressões, 2003, p. 25.

¹⁸ Em 1869, o sobrado pertencia ao Cel. Moreira Lemos, quando foi mandado comprar, por ordem do presidente da província José Bento Figueiredo Júnior, para servir de instalação para a Mesa de Rendas. Hoje funciona como Museu do Paço Imperial, cuja exposição remete à visita do Imperador. INSTITUTO Histórico e Geográfico Alagoano. *Viagens de José Bento da Cunha Figueiredo Júnior à Província das Alagoas*. 2. ed. Maceió: Grafmarques, 2010, p. 90.



Fig. 1 – Fotografia de Abílio Coutinho, tomada em 1869, por ocasião da visita do presidente da província, José Bento Figueiredo Júnior, a Penedo¹⁹.

A imagem, registrada por Abílio Coutinho quando da visita do presidente da província José Bento Figueiredo Júnior, dez anos depois, coloca em primeiro plano o sobrado no qual se hospedou o Imperador. A construção foi erigida à beira do cais. Vê-se que ela não estava isolada, seguindo pela Rua da Corrente (depois Rua da Matriz), pode-se observar uma pequena casa de pedra e cal, ao lado de dois pequenos sobrados (um deles em reforma) e mais dois grandes sobrados de três andares. Todos estes e mais quantos seguiam Rua da Corrente acima, estavam eretos quando da visita de D. Pedro II. A cidade possuía dois desembarcadouros ou cais²⁰. Um deles, o menor, está registrado na foto acima. Do outro, o Imperador fez um singelo desenho. Chamou a atenção de D. Pedro II, a paisagem idílica das canoas apoutadas no rio e atracadas na praia; ele contemplou esta visão ao buscar um panorama de Villa Nova desde o Penedo.

¹⁹ Fonte: INSTITUTO, *Viagens de José Bento...*, p. s/n.

²⁰ D. PEDRO II, *Viagens pelo Brasil...*, p. 107.

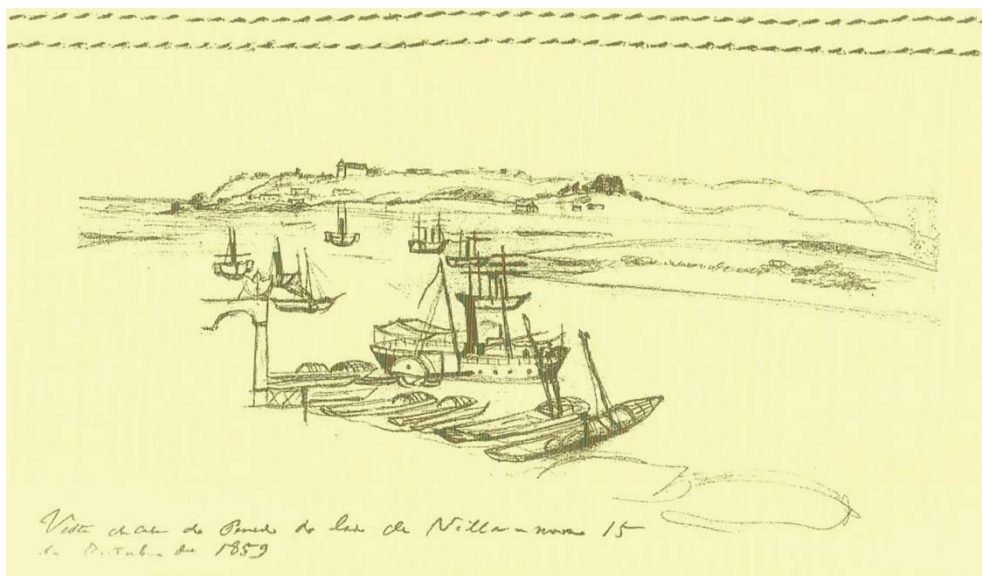


Fig. 2 – Vista da vila do Penedo do lado da Villa Nova 15 de outubro de 1859, esboço do próprio punho de D. Pedro II, feito em uma de suas cadernetas de viagem, quando de sua visita ao São Francisco em 1859²¹.

Notem-se no primeiro plano as embarcações, entre as quais um dos vapores da comitiva que lhe acompanhava. Observa-se também que ele destacou as velas e as toldas das canoas, forma típica do Baixo São Francisco. Talvez seja este desenho o primeiro registro visual destas embarcações, dignas de notas de muitos dos viajantes que por ali andaram no século XIX²². A arte de D. Pedro II, peca em perspectiva e em tantos outros aspectos técnicos, mas revela com singeleza a singularidade da margem fluvial da cidade ribeirinha.

Dentre outros aspectos simbólicos, como levar a presença do Estado às regiões distantes da Corte, a visita teve como principal consequência sacramentar a era dos vapores na cidade do Penedo. Há décadas que Penedo estava conectado aos principais portos do Império, havendo inclusive rotas frequentes executadas por embarcações a vela do Penedo à Maceió e à Salvador. Em princípios dos anos 1850, no mínimo oito veleiros oceânicos faziam viagens regulares à Penedo. Durante nove meses entre 1853 e 1854, 35 embarcações empregadas no comércio de cabotagem entraram no Rio São Francisco para ancorar em Penedo. Eram sumacas, *hiates*,

²¹ Fonte: D. PEDRO II, *Viagens pelo Brasil...*, p. s/n.

²² George Gardner, que ali esteve em 1838, faz uma descrição bastante cuidadosa dessas canoas. Segundo o botânico: “A canoa em que embarquei era bastante grande, com cerca de quarenta pés de comprimento por quatro de largura. É raro que uma só árvore tenha dimensão suficiente para se fazer uma canoa deste tamanho; mas, quando uma não basta, escava-se a maior que se puder encontrar, serrando-a em duas de popa à proa, e dando-se a largura necessária pelo acréscimo de uma ou mais pranchas entre as duas metades. A nossa fora feita assim. Uma das extremidades era coberta, numa largura de dez pés, com folhas de coqueiro, como o teto de uma casa, e assim tanto servia de abrigo do sol durante o dia, como de cabina de dormir à noite. Havia apenas um mastro que levava duas grandes velas triangulares, de algodão grosseiro, fabricado no país, e que se abriam de cada lado por meio de uma vara comprida”. GARDNER, *Viagem ao interior...*, p. 66.

patachos e barcaças vindas de Maceió e Salvador, principalmente²³. Tamaña movimentação era justificada pelo volume da produção que chegava naquele porto, principalmente, através do Rio São Francisco. Henrique Halfeld indica que no ano fiscal de 1852-1853 saíram do Penedo quase 11 mil sacas e 54 mil arrobas de algodão, boa quantidade de açúcar (555 caixas, 172 barricas, 220 sacos e 22.968 arrobas), 14 mil meias solas, sete mil peles, além de farinha, feijão, milho, arroz, caruá (acordamento), fibras vegetais (lã barriguda e lã caiana), mamona e grande quantidade de óleos – principalmente da fábrica Araújo & Filhos, primeira da província²⁴. Sozinha a exportação de algodão gerou mais de 13 contos e 500 mil réis em impostos, enquanto os outros produtos em conjunto renderam cerca de três contos e 300 mil réis.

A movimentação do Porto do Penedo no início da década de 50, fez com que a cidade rapidamente fosse integrada nas rotas regulares de navegação a vapor, que se expandiam naquela década. Os vapores, cuja tecnologia vinha se desenvolvendo desde o século anterior, foram introduzidos na navegação brasileira em 1818 e começaram efetivamente a operar linhas costeiras no Brasil em 1837 com a criação da Companhia Brasileira de Navegação a Vapor. Tocando apenas os principais portos do Império, chegaram pela primeira vez em Maceió em 1839. Com o objetivo de realizar rotas regionais não cobertas por essa empresa, no início da década de 1850, foram fundadas a Companhia Pernambucana e a Companhia Santa Cruz²⁵. Tão logo foram inauguradas, ambas começaram a operar no Porto do Penedo, colocando a cidade definitivamente na rota da navegação de cabotagem do Império. Em 1854, a Sociedade Santa Cruz de vapores da Bahia começou a fazer viagens regulares de Salvador à Maceió, fundeando em portos de Sergipe e em Penedo. A Companhia – que em 1858 foi fusionada com a Companhia Bonfim formando a Companhia Bahiana de Navegação a Vapor –, contava com subvenção das três províncias²⁶. O contrato com Alagoas havia sido celebrado em 1853 e os navios começaram a navegar no segundo semestre de 1854²⁷. A embarcação

²³ Foram pesquisados os dados sobre o manifesto de cargas do porto do Penedo para nove meses seguidos, entre outubro de 1853 e junho de 1854. Considerei viagens regulares as embarcações que no período de nove meses estiveram mais de uma vez no porto fazendo a mesma rota. As informações sobre as embarcações estão em: Arquivo Público de Alagoas (doravante APA). Caixa 1010, Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856. Manifestos de embarcações do porto do Penedo 1º trimestre de 1853, 1º e 2º trimestre de 1854.

²⁴ 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 Halfeld em 1852, 1853 e 1854 mandado lithographar na Lithographia Imperial de Eduardo Rensburg. Rio de Janeiro, 1860. Edição fac-simile: São Paulo, 1994, p. 53.

²⁵ A Companhia Pernambucana foi fundada em 18 fev. 1854 e a Companhia Santa Cruz em 13 mai. 1853.

²⁶ SUBRINHO, Josué Modesto Passos. *História econômica de Sergipe* (1850-1930). Aracaju: UFS, Programa Editorial da UFS, 1987, p. 43; 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. 126.

²⁷ FALLA dirigida à Assembléa Legislativa da província das Alagoas na abertura da 2.a sessão ordinária da 9.a Legislatura, pelo exm. vice presidente da mesma província, dr. Manoel Sobral Pinto, em 3 de maio de 1853. Recife: Typ. de Santos e Companhia, 1853, p. 23. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: 12 dez. 2012.

inicialmente responsável era o vapor Santa Cruz, de 178 toneladas, que durante o 4º trimestre de 1854, chegou ao Porto do Penedo duas vezes por mês, uma vindo da Bahia e outra retornando de Maceió²⁸.

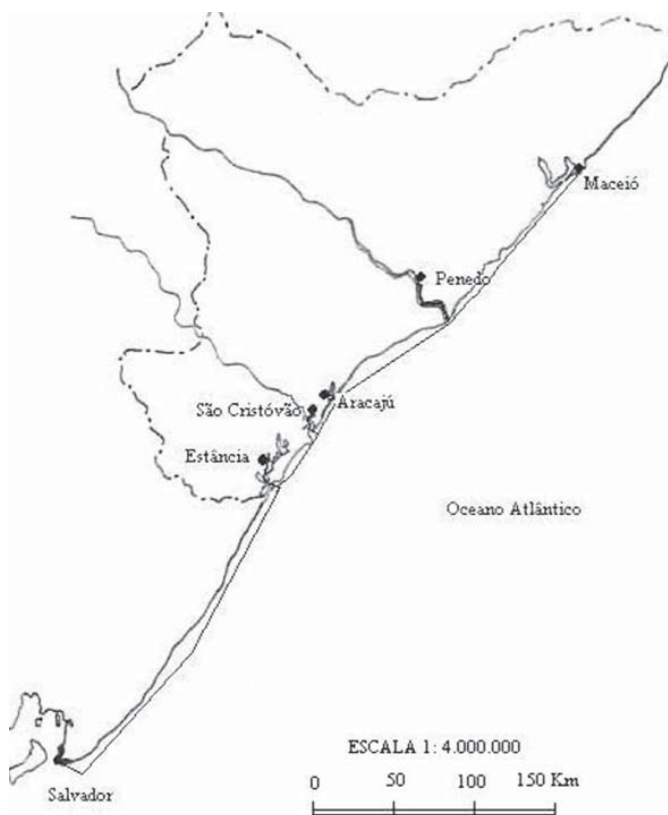


Fig. 3 – Linha Norte da Cia. Santa Cruz²⁹.

Caso não parasse nos portos de Sergipe, o vapor Santa Cruz poderia ligar Salvador à Penedo em menos de 17 horas, mas como se detinha até um dia em cada porto, além dos atrasos frequentes, demorava uma semana, pouco mais ou menos. A viagem para Maceió levava cerca de seis horas, mas também estava sujeita aos atrasos. Estes também poderiam ocorrer devido aos procedimentos de entrada na barra à espera da catraia e às condições ideais da maré³⁰.

Imediatamente após o estabelecimento da rota norte pela Companhia Santa

²⁸ Segundo Sampaio, o navio chegava a 300 toneladas, mas mantivemos a tonelagem registrada nos manifestos de embarcações. Ainda segundo o autor, a embarcação era novíssima, havia sido recém encomendada pelo empresário Antônio Pedrozo de Albuquerque a *Charles Ironside & Co* de Liverpool, com velocidade de 10 a 12 milhas por hora. Em 1855, o trajeto passou a ser realizado pelo vapor Cotinguiba. Ver: SAMPAIO, “Uma contribuição à história...”, 2006; APA. Caixa 1010: Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856. Manifestos de embarcações do porto do Penedo 4º trimestre de 1854.

²⁹ Fonte: 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, mapa 6, p. 117.

³⁰ SAMPAIO, *Uma contribuição...*, 2006, p. 107.

Cruz, foi a vez da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira por Vapor Sociedade Anônima, alongar a sua rota sul e tocar o porto do Penedo. Em Abril de 1855 foi celebrado contrato que estendia a navegação da rota Recife-Maceió até Penedo³¹. A epidemia de cólera e o naufrágio do Marques de Olinda, obstaculizaram a normalidade das viagens e apenas alguns anos depois (não foi possível precisar quando) efetivou-se a viagem Recife-Penedo³².

Ou seja, quando o Imperador chegou a Penedo, a cidade já recebia a visita regular dos vapores da navegação de cabotagem há cinco anos. A novidade da visita Imperial deu-se, no entanto, quando D. Pedro II e sua comitiva passaram a bordo do *Pirajá*, outro vapor, e seguiram até Piranhas. Foi a primeira vez que um barco com essa tecnologia percorreu as águas do rio até o interior³³. Em contato regular com os principais portos do Império, fortalecendo os circuitos comerciais que ligavam o interior do São Francisco à navegação de cabotagem e possuindo uma sólida infraestrutura urbana oriunda dos tempos coloniais, Penedo vivia, nos anos 1850, uma nova fase de desenvolvimento econômico.

A Cidade e os Escravos

Uma cidade Imperial na década de 1850 seria, sem sombra de dúvidas, uma cidade escrava. De fato, Penedo não fugia à regra. Embora haja dados estatísticos para a época demonstrando a relevância da população escrava em seu termo e freguesia, não há na bibliografia notícias sobre os escravos que viviam na cidade³⁴. No entanto, no Arquivo Público de Alagoas, existem documentos que tratam especialmente dos cativos residentes na área central do Penedo. São as listas dos

³¹ RELATÓRIO com que ao Exm. snr. Dr. Graciliano Aristides do Prado Pimentel entregou a administração da Província das Alagoas no dia 22 de Maio de 1868 o Exm. Snr. Dr. Antonio Moreira de Barros. Maceió: Typographia do Jornal Alagoano, 1868, p. 21. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: 08 ago. 2014.

³² O *Marquês de Olinda* possivelmente iria realizar a rota Recife-Maceió e sucumbiu em sua viagem inaugural em 1856. Ver: ALMEIDA, Suely Creusa Cordeiro de. *A Companhia Pernambucana de Navegação*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 1989, p. 30.

³³ Embora tenha sido promulgada em 1857, a Lei Provincial 347, de 23 de abril, autorizando as companhias ou empresas a estabelecer a navegação a vapor no interior do rio, a inauguração da rota de navegação a vapor Penedo-Piranhas apenas ocorreu em 03 de março de 1867. RELATÓRIO 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, p. 01. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: 01 set. 2014.

³⁴ Dentre os dados estatísticos para o período, ver: FALLA dirigida á Assembleia Legislativa da província das Alagoas, na abertura da segunda sessão ordinaria da setima legislatura, pelo excellentissimo presidente da mesma província, o coronel Antonio Nunes de Aguiar, no dia 18 de março de 1849. Pernambuco: Typ. de Santos & Companhia, 1849, mapa 7, s/n. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: 03 mai. 2014. “Quadro estatístico feito por Thomaz Espindola”. In: 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, p. 05. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: 03 mai. 2014. ESPÍNDOLA, Thomaz. *A geografia alagoana ou descrição físico, política e histórica da província das Alagoas*. Maceió: Catavento, 2001. BRAZIL, Império do. *Recenseamento do Império do Brazil, 1872*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 01 set. 2014.

pagadores das taxas dos escravos da cidade e vilas nos anos fiscais de 1854-1855 e 1855-1856³⁵. Este tipo de fonte é rara no contexto da historiografia brasileira. Um dos motivos que explica essa situação deve-se ao fato de tratar-se de listas de escravos, e, por isso, terem sido preferidas para a queima dos documentos da escravidão, cuja execução foi ordenada por Rui Barbosa em 1890³⁶. De fato, Moacyr Sant'Ana identificou que listas desse tipo figuraram entre os documentos jogados nas famigeradas fogueiras alagoanas³⁷.

A taxação sobre escravos nas cidades e vilas do Império foi instituída em 1833³⁸. A Lei nº 59 previa o pagamento anual de dois mil réis por escravo, quando o proprietário solteiro possuísse mais de dois cativos (e, sendo casado, mais de quatro). Excetuavam-se ainda, os escravos menores de 12 e os maiores de 60 anos. Uma década depois, em 1842, o Decreto nº 151 regulamentou esta taxa e criou efetivamente uma matrícula dos escravos para esse fim. Com a regulamentação, a taxa baixou para mil réis, mas passou a abranger a totalidade dos escravos nas cidades e vilas³⁹.

Era, portanto, uma matrícula parcial, pois exigia apenas que os escravos das áreas centrais fossem incluídos. Provavelmente buscava um controle sobre os escravos da cidade, particularmente sob a atenção das autoridades após as revoltas da década de 1830⁴⁰. Em Penedo, a taxação dos escravos parece ter sido particularmente eficaz em meados da década de 1850. Em 1854, João Antônio Silva Araújo Junior assumiu o cargo de administrador da Mesa de Rendas e estava disposto a cobrá-la a contento. Em 30 de Março daquele ano, ele enviou ofício ao Inspetor da Tesouraria Provincial informando sobre as dificuldades para a arrecadação e solicitando os recibos (conhecimentos) que deveriam ser entregues aos senhores após seu pagamento⁴¹. Durante os meses seguintes, o novo administrador pediu alguns esclarecimentos sobre como proceder à matrícula. Em 27 de abril ele indagou:

1ª Se os Escravos que se ocupam em roças ou sítios embora dentro dos limites da Cidade devem ser dados

³⁵ A arrecadação no período Imperial funcionava por anos fiscais, que iniciavam, geralmente, em 01 de julho e terminavam em 30 de junho do ano seguinte. Cabe notar que há outros documentos semelhantes no acervo do APA, tanto para Penedo na década de 1860, quanto para outras vilas da província.

³⁶ Sobre a incineração dos documentos, ver: SLENES, Robert. "Escravos, cartórios e desburocratização: o que Rui Barbosa não queimou será destruído agora?". *Revista Brasileira de História*, vol. 5, n. 10, mar./ago. 1985, p. 166-196.

³⁷ SANT'ANA, Moacyr Medeiros de. *A queima dos documentos da escravidão: mitos da escravidão*. Maceió: Secretaria de Comunicação Social, 1988.

³⁸ BRAZIL, Império do. Lei nº 59, 08 out. 1833. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/>>. Acesso em: 07 set. 2014.

³⁹ BRAZIL, Império do. Decreto nº 151, 09 abr. 1842. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/>>. Acesso em: 07 set. 2014.

⁴⁰ Sobre as revoltas, ver: REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a História do levante dos Malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

⁴¹ Artigo 8º, Decreto nº 151, 09 abr. 1842. O Administrador, no entanto, cita o mesmo artigo de um regulamento de 11 de abril de 1843. Não encontrei este regulamento, pode ter ocorrido equívoco do funcionário. APA. Caixa 1010: Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856. Ofício 19, 26 abr. 1854.

*a matrícula, e estão sujeitos ao pagamento da Taxa = 2º Se os Escravos não matriculados e isentos da Taxa por serem empregados em lavouras, porém que aparecem na Cidade, onde alguns se empregam por um ou mais dias, e outros pernoitam em Casa de seus Senhores, devem ou não pagar a Taxa.*⁴²

O Inspetor da Tesouraria, em Maceió, respondeu afirmativamente ao primeiro quesito e negativamente ao segundo. Ou seja, na concepção do Inspetor todos os escravos que viviam nos limites da cidade deveriam ter a taxa paga, independente se trabalhassem em ofícios urbanos ou em roças. Aqueles que habitavam fora e frequentavam-na para trabalhar não deveriam ter a taxa paga. O critério para a cobrança da matrícula era, portanto, o local de residência e não de trabalho. No entanto, o administrador continuou tendo dúvidas sobre os escravos que estariam sujeitos ao imposto e em cinco de junho encaminhou novo ofício:

*Julgando eu dever incluir no Lançamento para o pagamento da Taxa no corrente exercício a doze Escravos do Proprietário Antonio Jose de Medeiros Bitancourt que estiveram nesta Cidade desde Agosto de 1853 até Fevereiro de 1854, empregados a maior parte na construção de casas que está ele fazendo, e outras em seu serviço Doméstico, por entender que essa estada consecutiva do dito proprietário com sua família nesta Cidade, em Casa própria, pode-se considerar residência na forma da Lei, contudo como, em razão de minha pouca prática, posso estar em erro, peço primeiramente a V. S., que se digne esclarecer-me a respeito, e isto antes de findar-se o exercício em que estamos.*⁴³

Desta vez o Inspetor da Tesouraria teve que pedir auxílio ao Procurador Fiscal, que deu seu parecer. Este, mencionando os artigos 4º, 5º e 12º do Decreto 151 de 1842, confirmou que os escravos de Bitancourt (Bittencourt) deveriam ter a taxa paga. Na interpretação do Procurador Fiscal, que tinha em vista a expansão da arrecadação, não apenas os cativos residentes permanentemente na cidade estavam sujeitos ao pagamento, como também aqueles ali permanecessem apenas parte do ano.

A taxa dos escravos deveria ser escriturada em livro próprio, mas não é esta a documentação disponível. Os documentos encontrados no Arquivo Público de Alagoas são as tabelas relativas ao pagamento destes impostos que o administrador remetia para a Tesouraria prestando contas de quanto arrecadou. Este documento não possui todos os detalhes sobre os escravos previstos na lei (nome, sexo, cor,

⁴² APA, Caixa 1010: Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856. Ofício 28, 27 abr. 1854. Respondido em 05 mai. 1854.

⁴³ APA, Caixa 1010, Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856. Ofício 45, 05 jun. 1854. Respondido em 21 jun. 1854.

idade, naturalidade e ofício). A lista de 1854-1855 cita apenas a quantidade de cativos possuídos por cada proprietário. Aquela de 1855-1856 é mais completa, trazendo os nomes destes cativos e das ruas onde residiam. Este último dado deveu-se ao artigo 4º do regulamento que mandava se proceder ao alistamento pela ordem numérica das casas, rua a rua. A tabela 1 demonstra o número de escravos e de proprietários constantes nestas listas.

TABELA 1
PAGAMENTO DA TAXA DOS ESCRAVOS DAS VILAS E CIDADE – PENEDO
ANOS FISCAIS DE 1854-1855 E 1855-1856⁴⁴

ANO FISCAL	PROPRIETÁRIOS	ESCRAVOS	ESCRAVOS POR PROPRIETÁRIO	VALOR DA TAXA (RÉIS)	VALOR ARRECADADO (RÉIS)
1854-1855	177	421	2,4	2.000	842.000 *
1855-1856	186	429	2,3	2.000	858.000

* Na fonte a soma total está calculada em 742 mil réis.

Em 1854 o engenheiro Henrique Halfeld esteve em Penedo e calculou que a população total da freguesia chegava a 17.874 almas, sendo que 2.213 delas era escrava (12,82%)⁴⁵. No entanto a freguesia era ampla e ao se deter apenas aos limites da cidade, Halfeld contou haver 1.014 casas e estimou que nelas viviam de 8.500 a 9.000 habitantes. Colocando lado a lado os dados do engenheiro e da tabela acima, percebe-se que a população escrava na área central do Penedo não chegaria a 5% do total. O que não é de se estranhar, visto que o próprio administrador da Mesa de Rendas afirmou que a cobrança da taxa era bastante restritiva, recaía apenas sobre aqueles escravos que efetivamente residissem na área central da cidade. Muitos outros viviam nos arrabaldes e costumavam frequentá-la. De qualquer forma, se cogitarmos que cada senhor representava uma moradia, podemos sugerir que 18% das casas abrigavam escravos⁴⁶. A dispersão dos cativos no espaço urbano do Penedo é ainda mais evidente porque a taxa dos escravos de 1855 indica que os 429 escravos listados residiam em 23 ruas e logradouros – praticamente a totalidade da área central – demonstrando que havia escravos residindo em todos os cantos do centro da cidade⁴⁷.

Penedo era uma cidade escrava, como tantas outras do Império do Brasil.

⁴⁴ Fonte: APA. Caixa 1010: Mesa de rendas Penedo, ofícios expedidos, 1854-1856.

⁴⁵ Os dados se aproximam do estimado por Thomás do Bonfim Espíndola em 1855, contabilizando este 15.419 a população total, sendo 2.182 escravos. Ver: 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, 1857.1857, p. 5. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: 03.05.2014.

⁴⁶ As listas de pagadores das taxas não identificam o número da residência para se estabelecer quais senhores coabitavam. No entanto, a análise interna das fontes traz evidências de que houve a agregação de escravos por residências, ou seja, ainda que oficialmente a posse/ propriedade fosse de mais de uma pessoa, os escravos de uma residência foram listados como pertencentes a apenas um senhor.

⁴⁷ Quando da viagem do presidente da província em 1869, a cidade foi descrita como tendo 20 ruas, cinco praças, um largo, cinco travessas e oito becos. Ver: IHGAL, *Viagens...*, p. 100.

Cativos carregando latrinas, trabalhando nos serviços domésticos, lavando roupa, vendendo alimentos, arrumando sapatos, construindo edificações, trabalhando no porto, ajudando no comércio, escravos alugados e escravos de ganho faziam parte de seu cotidiano. A organização do trabalho escravo em Penedo exige pesquisas aprofundadas, mas o que a taxa de escravos evidencia é que este não apenas existia, como também era relativamente extenso e estava sob o controle das autoridades.

No entanto, ao aprofundar os estudos sobre a escravidão em Penedo, outro aspecto da presença escrava ganha destaque. A partir da Cidade do Penedo organizava-se um dos circuitos que contribuiu para a vitalidade do comércio interprovincial de escravos ao longo da década de 1850. O desenvolvimento comercial e o fortalecimento de sua posição como entreposto entre o interior do São Francisco e os principais mercados nacionais dotaram-na, portanto, de uma característica especial: Penedo era também uma cidade comerciante de escravos.

Comércio de Escravos

O comércio interprovincial de escravos foi um dos principais fatos da escravidão brasileira no Segundo Reinado. Desde quando começaram a vigorar as primeiras legislações promovendo o fim do tráfico atlântico, na década de 1830, rotas internas de compra e venda de escravos começaram a serem viabilizadas no Império. No entanto, foi apenas após o fim definitivo da entrada de escravos africanos em solo brasileiro, consequência da Lei Euzébio de Queiróz, em 1850, que o comércio interprovincial ascendeu espantosamente. Impulsionado pela demanda oriunda do desenvolvimento da lavoura cafeeicultora no sudeste e viabilizado pela existência de negociantes dedicados ao comércio de cabotagem entre as províncias do Império, através do comércio interprovincial foram deslocados mais de 220 mil escravos ao longo das décadas de 1850, 1860 e 1870⁴⁸. O principal destino desses escravos eram as províncias cafeeicultoras do sudeste. Em contraponto, havia diversas províncias de procedência de escravos, entre elas Alagoas.

Inserida como vendedora no comércio interprovincial de escravos, em Alagoas o negócio operava principalmente através dos portos do Penedo e Maceió. Ambas eram cidades onde residiam escravos, mas, no contexto do comércio interprovincial, elas serviam de entreposto para remeter escravos do interior para os mercados do sul⁴⁹. Ou seja, se os escravos se espalhavam pelas residências destas cidades, periodicamente outros chegavam a seus portos com o objetivo de serem embarcados rumo ao Rio de Janeiro para serem vendidos⁵⁰. É o que se pode observar no caso de um dos primeiros registros do funcionamento do comércio

⁴⁸ SLENES, Robert. "The Brazilian internal slave trade, 1850-1888: regional economies, slave experience, and the politics of a peculiar market". In: JOHNSON, Walter (org.). *The chattel principle: internal slave trades in Americas*. New Haven: Yale University Press, 2005, p. 325-370.

⁴⁹ Sobre quantidade de escravos em Maceió nos anos 1850, ver: ALMEIDA Luiz Sávio de. "Escravidão e Maceió: distribuição espacial e renda em 1856". In: MACIEL, Osvaldo Maciel (org.). *Pesquisando na província: economia, trabalho e cultura numa sociedade escravista*. (Alagoas, século XIX). Maceió: QGráfica, 2011, p. 81-101.

⁵⁰ Sobre escravidão em Maceió, ver: 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.

interprovincial desde o Penedo. Em julho de 1852, o *Patacho Minerva* chegou Rio de Janeiro proveniente da Bahia levando 58 cativos⁵¹. Destes, 27 vinham do Porto do Penedo, tendo sido transferidos ao *Minerva* em Salvador⁵². A procedência dos escravos que chegaram ao Rio de Janeiro naquele inverno e que iniciaram sua viagem atlântica pelo porto fluvial é diversa, como demonstra a tabela abaixo:

TABELA 2
ESCRAVOS A BORDO DO PATACHO *MINERVA* EMBARCADOS EM PENEDO, 1852⁵³

RESIDÊNCIA DO SENHOR	QUANTIDADE DE ESCRAVOS
Alagoas – Penedo	(8)
Outras localidades	(2)
Pernambuco	9
Sergipe	3
Bahia	2
Localidades não identificadas	3
Total	27

Tomando a residência do senhor como um indicativo da procedência do escravo percebemos que apenas sete escravos embarcados no Porto do Penedo viviam ali⁵⁴. Dentre os escravos que provinham de outras localidades, havia aqueles oriundos das zonas ribeirinhas do Baixo São Francisco, como Pão de Açúcar (AL), Propriá e Brejo Grande (SE), ou próximas a elas, como Cotinguiba (SE). Um cativo era

⁵¹ Este documento foi analisado por Herbert Klein e serviu de base para seu artigo de 1971: KLEIN, “The internal slave trade...”.

⁵² Notar que no artigo de Klein, Penedo não é citado como porto de embarque de escravos, provavelmente por que as autoridades que produziram o livro anotaram que Penedo era um porto de Pernambuco. Embora possa ser apenas um lapso do escrivão, esse dado pode ser visto como um indicativo do importante papel que Penedo tinha no escoamento de produtos pernambucanos ao ponto de um escrivão da Corte, desconhecedor da região do Baixo São Francisco, cometer o equívoco. Ver: Arquivo Nacional. Fundo Polícia, Códice 397. Entrada de escravos no porto do Rio de Janeiro, jun./set. 1851, p. 37v-39.

⁵³ As localidades não identificadas foram: Muruhy, Bengui e Gariry. Observar que, embora o Gariry [Cariri] aponte para o Ceará, fronteira com Pernambuco, há também localidades em Alagoas, Pernambuco e Paraíba assim denominadas. As outras duas localidades provavelmente não são em Alagoas. Fonte: Arquivo Nacional. Fundo Polícia, Códice 397. Entrada de escravos no porto do Rio de Janeiro, jun./set. 1851, p. 37v-39.

⁵⁴ Antes de adotar-se o procedimento de tomar a residência dos senhores como procedência do escravo foi necessário realizar uma cuidadosa análise interna das fontes. Especialmente no contexto em questão, as sucessivas transferências de propriedade ou de direito de realizar compras e vendas (cartas de ordem e procurações) muitas vezes levam ao registro equivocado de um dos intermediários como senhor. No entanto, nesta fonte a referência diz respeito ao último senhor do escravo antes de ele entrar no comércio interprovincial.

proveniente de Santa Maria (da Boa Vista, atualmente) no Submédio São Francisco e outros cinco do Agreste Pernambucano. Estes, provavelmente, teriam seguido por terra até Pão de Açúcar e dali pelo rio até Penedo. Outros três escravos tinham senhores que residiam em localidades não identificadas. Os dois escravos cujos senhores residiam na Bahia, notadamente em Salvador, pertenciam a negociantes, ou seja, viviam na região quando foram comprados e embarcados para o comércio interprovincial.

As compras no interior eram geralmente agenciadas por representantes das firmas comerciais do Penedo ou da Bahia⁵⁵. Estes remetiam o escravo para o Rio de Janeiro, onde eram repassados a outros negociantes envolvidos. Algumas vezes, como foi o caso do *Patacho Minerva*, o próprio negociante acompanhava os escravos⁵⁶. Em outras eles eram remetidos “a entregar”, referência comum na bibliografia sobre o comércio interprovincial de escravos, que indica a transferência de poder através de procurações para intermediários realizarem a venda⁵⁷.

O registro do *Patacho Minerva* é um forte indício de que já em 1852 o Porto do Penedo era um entreposto dinâmico do comércio de escravos. O vigor deste comércio naquela década pode ser comprovado pelos dados da Presidência da Província. Em documentos já conhecidos, foi estimado o volume do comércio interprovincial de escravos em Alagoas entre 1854-1858⁵⁸.

⁵⁵ Também ocorria do senhor aproveitar uma viagem à Penedo e levar um ou mais escravos para vender.

⁵⁶ Tratava-se da firma Bastos & Teixeira, representada provavelmente pelo sócio Torquato Leite Teixeira.

⁵⁷ SLENES, “The demography and economics...”, p. 155-157.

⁵⁸ Para outras análises dessas fontes, ver: MELO, Hélder Silva. “Dados estatísticos e escravidão em Alagoas (1850-1872)”. In: MACIEL, *Pesquisando na província...*, p. 168; SANT’ANA, Moacir de Medeiros. *Contribuição à história do açúcar em Alagoas*. Maceió: Imprensa Oficial Graciliano Ramos; Cepal, 2011, p. 147-158.

TABELA 3
EXPORTAÇÃO DE ESCRAVOS POR AGÊNCIAS FISCALIZADORAS,
JULHO DE 1854-DEZEMBRO DE 1858⁵⁹

LOCAIS/ ANOS FISCAIS	1854-1855	1855-1856	1856-1857	1857-1858	TOTAL
Cidade de Maceió	155	136	367	17	675
Vila de Santa Luzia do Norte	7	-	1	-	8
Vila de São Miguel	5	-	3	-	8
Vila do Porto Calvo	-	-	3	-	3
Vila de Porto das Pedras	-	1	11	2	14
Vila do Paço de Camaragibe	-	-	1	-	1
Povoação de Barra-Grande	-	-	10	-	10
Cidade do Penedo	85	73	229	71	458
Vila de Pão de Açúcar	3	5	15	9	32
Vila de Porto da Folha (Traipu)	2	6	33	-	41
Vila de Mata Grande	75	1	13	-	89
TOTAL	332	222	686	99	1339

Os dados que viabilizaram as estatísticas oficiais advinham da receita do imposto de exportação de escravos, uma taxa que devia ser paga pelos senhores de cativos que saíam da província para serem vendidos. Evidentemente, portanto, os números dos escravos enviados para o comércio estão sub-representados nesta tabela, mas ainda assim ela é bastante elucidativa. Indica que 458 escravos tiveram o imposto de exportação pago em Penedo. Além desses, é provável que aqueles registrados em Pão de Açúcar, Traipu e, talvez, Mata Grande também tenham sido remetidos para fora da província por aquele porto. Ou seja, naqueles anos, 46% dos escravos exportados por Alagoas teriam saído do Porto do Penedo. Considerando que os escravos vindos de Pernambuco e Sergipe (como aqueles encontrados no *Patacho Minerva*) muitas vezes tinham o imposto de exportação pago nas províncias de origem, o número de cativos que passaram por Penedo deve ter sido ainda maior.

As informações prestadas pelo Presidente da Província demonstram que entre 1854 e 1858, mais de seis centenas de escravos foram exportados pelo Porto do Penedo. Demonstrei que naquela cidade residiam 429 cativos em 1855. Ou seja, colocados estes dados lado a lado, os algarismos apontam para o fato de que em

⁵⁹ Fontes: FALLA dirigida á Assembleia Legislativa das Alagoas pelo presidente da provincia, Angelo Thomaz do Amaral, na abertura da 1.a sessão ordinaria da 12ª legislatura em o 1º de março de 1858. Maceió: Typ. Commercial de Moraes & Costa, 1858, p. 26. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: 06 abr. 2015. 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, mapa 20. Disponível em: <<http://www.crl.edu/>>. Acesso em: 12 dez. 2012. Há pequenas divergências entre os dados apresentados por Thomaz Angelo do Amaral em 1858 e Agostinho Luiz da Gama em 1859. Amaral estima 37 escravos a menos que o sucessor nos municípios de Maceió, Penedo e Santa Luzia do Norte e Gama 75 a menos que o antecessor em Mata Grande. Considerei aqueles mais altos de cada estimativa.

apenas quatro anos o número de escravos que foram embarcados em Penedo por força do comércio interprovincial superou aquele dos cativos que viviam na cidade. Ainda que alguns dos cativos embarcados fossem residentes na cidade, a grande maioria vinha de outras localidades, desde regiões próximas, como o interior do município e as cidades vizinhas, até Santa Maria, a mais de 400 quilômetros de distância.

Os dados indicam a importância que o comércio de escravos alcançou em Penedo, o que se tornou possível devido sua posição de entreposto comercial entre o Baixo e Submédio São Francisco e os principais portos do Império. Ao longo da década de 1850, enquanto a cidade vivia um momento de desenvolvimento econômico, os comerciantes locais e de outras praças viram ali a possibilidade de viabilizarem o transporte de cativos de regiões longínquas diretamente para Salvador, e dali, para o Rio de Janeiro. Por outro lado, o comércio de escravos tornou-se uma importante fonte de receita para o governo. Apenas no ano financeiro de 1854-1855 foram pagos os impostos relativos a 85 escravos na Mesa de Rendas do Penedo, sendo que o valor total arrecadado ficou entre oito contos e 500 mil réis e 12 contos e 750 mil réis⁶⁰. Revendo os valores arrecadados com o algodão três anos antes, em torno de 13 contos de réis, percebe-se que a arrecadação do imposto de escravos chegava, em alguns anos, a quase igualar aquela do principal produto exportado pelo Porto do Penedo. Tendo em vista o volume do negócio e sua importante arrecadação, não seria despropositado sugerir que o comércio de escravos tenha contribuído diretamente para o desenvolvimento econômico que a cidade viveu na década de 1850. Ainda que os mais céticos possam considerar exagerada essa proposição, os dados evidenciam a importância que aquele negócio alcançou na cidade na década de 1850. E assim permaneceu até 1880, quando este comércio praticamente teve fim em todo Império⁶¹.

Considerações Finais

Nesse artigo busquei trazer elementos para contribuir com a historiografia do Império do Brasil no século XIX. Primeiramente, através do evento relacionado à viagem do Imperador à região do Baixo São Francisco procurei inserir a cidade do Penedo no contexto das rotas de navegação de cabotagem, demonstrando que, ainda que fosse um porto fluvial, estava conectado ao Oceano Atlântico através da Barra do Rio São Francisco. Nesse sentido, o Penedo caracterizou-se ao longo dos oitocentos como um importante entreposto comercial entre uma vasta região banhada pelo rio e os principais portos do Império. Perceber a vocação comercial do Penedo permite colocá-la lado a lado a Maceió no que toca pensar dinâmicas urbanas e comércio de cabotagem na província ao longo do Segundo Reinado. Essa perspectiva visa a expandir o conhecimento sobre as relações que a província

⁶⁰ O valor do imposto no período variou entre 100 e 150 mil réis.

⁶¹ No fim de 1880 e início de 1881 as principais províncias importadoras de escravos, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais aprovaram impostos que taxavam entre 1 conto e meio e 2 contos de réis os escravos de fora vendidos na província, tornando inviável o negócio visto que esse valor era superior àquele da maioria dos escravos. Essa medida foi eficaz e a partir daquele ano praticamente cessaram as transferências comerciais de escravos de Alagoas para outras províncias.

de Alagoas estabeleceu com outras regiões do Império.

Como região dinâmica de comércio, o cotidiano do Penedo estava ligado ao rio e às relações sociais que se desenvolviam no interior do espaço urbano. Assim como outras cidades na mesma época, Penedo possuía uma população escrava considerável. Vivendo no interior da cidade e ocupando praticamente todos seus espaços, os escravos eram parte fundamental da organização cidadina. Nesse contexto, a vivência escrava gerava relações sociais diferenciadas em comparação ao ambiente agrário. Nesse sentido, através da análise das listas de pagamento das taxas de escravos das cidades e vilas, procurei expor o aspecto urbano da escravidão na região, esperando que novas pesquisas possam aprofundar os conhecimentos sobre o assunto.

Por fim, busquei apresentar elementos para contribuir com a historiografia sobre o comércio interprovincial de escravos no Brasil. Após o término do tráfico atlântico de escravos houve uma reorganização em nível nacional dos circuitos comerciais escravistas, sendo a principal consequência desse processo a franca ascensão dos negócios de escravos entre as províncias do Império. A posição comercial que Penedo vinha conquistando naquele momento viabilizou o desenvolvimento desse tipo de negócio. Através da parceria entre comerciantes locais e de outras províncias, foram levados para Penedo cativos de uma ampla região geográfica, para dali serem remetidos ao principal porto importador de escravos do Império, o Rio de Janeiro.

Deste modo, esse artigo buscou investigar mais de perto a presença de escravos na Cidade do Penedo nos anos 1850, apontando para as dinâmicas urbanas na antiga cidade colonial. Por fim, teve como objetivo trazer elementos para inserir tanto o comércio interprovincial de escravos no contexto da história do Penedo, como Penedo na história do comércio interprovincial de escravos.



RESUMO

Este artigo tem como principal objetivo demonstrar a participação da Cidade de Penedo, Alagoas, no comércio interprovincial de escravos na década de 1850. Penedo, às margens do Rio São Francisco, conheceu um importante desenvolvimento econômico em meados do século XIX, impulsionado pelo estabelecimento das linhas regulares de navegação à vapor que conectavam o porto fluvial da cidade diretamente aos principais portos oceânicos da época. Nesse contexto, foi reforçada sua posição de entreposto comercial entre o interior do Rio São Francisco e o comércio de cabotagem nacional. As possibilidades de lucro com o comércio interprovincial de escravos fez com que rapidamente os comerciantes envolvidos no comércio da região começassem a buscar cativos dos interiores alagoanos e pernambucanos e enviá-los para o Rio de Janeiro através do Porto de Penedo. Desse modo, centenas de escravos inseridos no comércio interprovincial passaram pelo Porto de Penedo ao longo dos anos 1850, influenciando diretamente as relações econômicas e sociais no Baixo São Francisco.

Palavras Chaves: Comércio Interprovincial de Escravos; Província de Alagoas, Século XIX.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to present the participation of the city of Penedo, Alagoas, in internal slave trade over the 1850s. Penedo, which is located on the banks of São Francisco River, obtained an important economic development in the mid-nineteenth century, driven by the establishment of regular steam navigation that connected its river port directly to the most important Brazilian ports. In this context, Penedo strengthened its position of trading post between the interior of the São Francisco River and the national cabotage trade. The profit possibilities with the domestic slave trade led local traders to seek captives of Alagoas and Pernambuco's hinterlands, shipping them from the Port of Penedo to Rio de Janeiro. Thus, hundreds of slaves who were drawn into interprovincial trade passed through the port of Penedo throughout the 1850s, directly influencing the economic and social relations in the Lower São Francisco.

Keywords: Internal Slave Trade; Alagoas Province, 19th Century.

Artigo recebido em 11 nov. 2015.

Aprovado em 08 mai. 2016.