

ANDRÉ FERNANDES PASSOS

Rotas internas do comércio de escravos: Laguna, primeiras décadas do
século XIX

ILHA DE SANTA CATARINA

2015

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

André Fernandes Passos

Rotas internas do comércio de escravos – Laguna, século XIX

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em História, na Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, sob a orientação da Prof^a Beatriz Gallotti Mamigonian.

Ilha de Santa Catarina

2015



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
COLEGIADO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ATA DE DEFESA DE TCC

Aos dez dias do mês de julho do ano de dois mil e quinze, às quatorze horas e trinta minutos, no Laboratório de História Social do Trabalho e da Cultura do Departamento de História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal de Santa Catarina, reuniu-se a Banca Examinadora composta pela Professora **Beatriz Gallotti Mamigonian**, Orientadora e Presidente, Professor **Tiago Kramer de Oliveira**, Titular da Banca, e Professor **Vitor Hugo Bastos Cardoso**, Suplente, designados pela Portaria nº68 /TCC/HST/14 do Senhor Chefe do Departamento de História, a fim de arguirem o Trabalho de Conclusão de Curso do acadêmico **André Fernandes Passos**, subordinado ao título: “**Rotas internas do comércio de escravos – Laguna, primeiras décadas do século XIX**”. Aberta a Sessão pela Senhora Presidente, o acadêmico expôs o seu trabalho. Terminada a exposição dentro do tempo regulamentar, o mesmo foi arguido pelos membros da Banca Examinadora e, em seguida, prestou os esclarecimentos necessários. Após, foram atribuídas notas, tendo o candidato recebido da Professora **Beatriz Gallotti Mamigonian**, a nota final *10,0*, do Professor **Tiago Kramer de Oliveira**, a nota final *10,0*, e do Professor **Vitor Hugo Bastos Cardoso**, a nota final *10,0*; sendo aprovado com a nota final *10,0*. O acadêmico deverá entregar o Trabalho de Conclusão de Curso em sua forma definitiva, em versão digital ao Departamento de História até o dia dezesseis de julho de dois mil e quinze. Nada mais havendo a tratar, a presente ata será assinada pelos membros da Banca Examinadora e pelo candidato.

Florianópolis, 10 de julho de 2015.

Banca Examinadora:

Prof. **Beatriz Gallotti Mamigonian**.....

Prof. **Tiago Kramer de Oliveira**.....

Prof. **Vitor Hugo Bastos Cardoso**.....

Candidato **André Fernandes Passos**.....

Beatriz Gallotti Mamigonian
Tiago Kramer de Oliveira
Vitor Hugo Bastos Cardoso
André Fernandes Passos

Agradecimentos:

A UFSC pelo incentivo à pesquisa.

A Beatriz Mamigonian pela orientação.

Aos meus pais, irmãos e familiares por todo o apoio.

Aos meus colegas do Santa Afro Catarina e aos muitos amigos que fizeram parte da minha história, muito obrigado.

Resumo

Este trabalho tem como tema o comércio de escravos durante as primeiras décadas do século XIX. O objetivo é analisar a chegada de africanos *novos* na Vila de Laguna, sobretudo no comércio de cabotagem realizado através da província do Rio de Janeiro, principal parceira comercial de Santa Catarina durante as últimas décadas do século XVIII e início do século seguinte. As fontes utilizadas foram os batismos de escravos para a paróquia de Santo Antonio dos Anjos de Laguna (1790-1851) e os Códices de Polícia da Corte (1809-1831). Pudemos perceber as épocas de maior dinamismo comercial, o volume de escravos transportados, o perfil das remessas de escravos e o perfil dos comerciantes envolvidos nesta rota.

Palavras-chave: Comércio de escravos; Comerciantes; Abastecimento; Santa Catarina; Laguna; Século XIX.

Índice

Resumo.....	5
Introdução	8
Capítulo Primeiro: A integração de Laguna à economia de abastecimento colonial	19
O comércio colonial nas primeiras décadas do século XIX	19
A Vila de Laguna e a economia de abastecimento do Centro-sul	23
A chegada de africanos novos na Vila de Laguna.....	31
Capítulo segundo: O comércio de escravos para Santa Catarina	43
Negócios negreiros ultramarinos e a navegação de cabotagem: as províncias de Santa Catarina e Rio de Janeiro e seus mercados de escravos	43
O perfil das remessas de escravos a partir do Rio de Janeiro para Santa Catarina – Análise dos dados referentes à Praça de Laguna	48
Capítulo terceiro: Sujeitos do tráfico e o mercado de Santa Catarina e Laguna	61
Estrutura e hierarquia do comércio de escravos na praça mercantil de Desterro e Laguna	61
Comerciantes de grosso trato atuantes em Santa Catarina e Laguna	68
Luís Francisco Braga, um comerciante no Rio de Janeiro	71
Grandes comerciantes de escravos em Santa Catarina.....	75
Comércio de escravos, um negócio familiar	79
Negociantes e Proprietários em Laguna	82
Considerações finais.....	87
Fontes	90
Referências Bibliográficas:	91

Índice de Gráficos, Mapas e Tabelas

Índice de Gráficos:

Gráfico 1: Batizado de Africanos de três localidades catarinenses (1809-1830)	32
Gráfico 2: Pirâmide etária dos africanos batizados	42

Índice de Mapas:

Mapa 1: Portos do Sul do Império do Brasil	24
Mapa 2: A Cidade de Laguna, 1864	26

Índice de Tabelas:

Tabela 1: Sazonalidade dos batismos de escravos, Laguna 1790-1851	34
Tabela 2: Concentração dos africanos batizados (1794 - 1818 / 1828 - 1846)	37
Tabela 3 Nação dos africanos batizados, por sexo (1794-1818 / 1828 – 1846)	38
Tabela 4 Nações dos africanos por períodos	39
Tabela 5: Idade dos africanos batizados (1790-1851)	41
Tabela 6: Distribuição anual de escravos enviados do Rio de Janeiro a Santa Catarina (1809 – 1832), por códices	45
Tabela 7 Número de escravos enviados por despacho (Rio de Janeiro – Santa Catarina, 1809 – 1832)	49
Tabela 8: Número de envios por comerciante (Rio de Janeiro – Santa Catarina, 1809 – 1832)52	
Tabela 9: Número de escravos enviados por comerciante (Rio de Janeiro – Santa Catarina, 1809 – 1832)	55
Tabela 10 Número de anos em que um mesmo mercador permaneceu no comércio (Rio de Janeiro – Santa Catarina, 1809 – 1832)	58
Tabela 11: Participação das 20 maiores empresas na condução dos escravos para Santa Catarina (1809 – 1832)	62
Tabela 12: Participação das 15 maiores empresas na condução dos escravos para Santa Catarina, agrupadas por famílias. (1809 – 1832)	63

Introdução

O tema do tráfico de escravos vem sendo muito explorado pelos historiadores, que no entanto se concentraram na sua etapa transatlântica.¹ Foram os trabalhos publicados pela escola do Rio de Janeiro durante a década de 1990 que passaram a considerar a etapa interna de redistribuição como essencial para se entender a dinâmica econômica e social do Brasil durante os séculos XVIII e XIX.² Para que se compreendam os avanços dessa nova forma de abordar a economia colonial proposta por João Fragoso e Manolo Florentino voltaremos alguns passos atrás para compreender como foi abordado o tráfico de escravos na economia colonial e a questão do abastecimento interno na historiografia brasileira.

As primeiras interpretações ou modelos explicativos da economia colonial foram dadas por Caio Prado, Fernando Novais e Celso Furtado. Para Caio Prado Júnior o sentido era dado pela contínua transferência de excedentes gerados na colônia para a metrópole lusitana através do chamado “Pacto colonial”, que garantiu a exclusividade do comércio entre colônia e metrópole até a abertura dos portos em 1808.³

Em *A formação econômica do Brasil*, Celso Furtado desenvolve a teoria de que o dinamismo do mercado interno colonial se daria apenas em épocas de alta dos preços dos produtos coloniais no mercado externo, isto é, seria apenas frente a conjunturas internacionais favoráveis à exportação colonial, que as “economias de subsistência” poderiam aumentar seu coeficiente de mercantilização, abastecendo as áreas agroexportadoras. Já em épocas de retração do mercado externo, as economias locais distantes dos grandes centros agroexportadores se voltariam à subsistência, o que por si só, não resultava em nenhuma mudança da estrutura econômica escravista-colonial.

¹ CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros. O tráfico escravista para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985; VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. Salvador: Corrupio, 2002. Sobre o tráfico transatlântico, os esforços de quantificação são representados hoje pelo Transatlantic Slave Trade Database, <http://www.slavevoyages.org>, resultado de colaboração entre historiadores de vários continentes, sob a coordenação de David Eltis.

² FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura. Acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998; FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: século XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997; FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, 1790 – 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

³ PRADO JR, Caio. *A formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 1977; FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1967; NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial, 1777 – 1808*. São Paulo, Hucitec, 1983.

Fernando Novais, avançando na ideia do “Sentido da Colonização” é quem coloca no “Pacto Colonial” a opção pela adoção da mão de obra escrava na colônia, por seu caráter mercantil. Para ele, como a acumulação primitiva se dava através do capital mercantil, então os negócios de escravos ultramarinos concentrados nas mãos de mercadores lusitanos abria um importante setor do comércio colonial enquanto reprodutor da mão de obra escrava, por isso o apresamento dos indígenas, que era somente um negócio interno da colônia, não poderia se perpetuar, já que não canalizaria os recursos até a Metrópole.⁴

As primeiras críticas à vertente fundada por Caio Prado surgiram a partir dos anos 70 com os trabalhos de Ciro Cardoso e Jacob Gorender.⁵ Tais autores avançaram no desenvolvimento da hipótese de um “modo de produção escravista colonial”⁶, conceito que colocava os meios de produção em centralidade para as manifestações sociais do período colonial. Em outras palavras, para esses autores, a estrutura de produção colonial (exportação) gerava seus mercados de homens e alimentos, o que por sua vez viabilizava a aparição de circuitos internos de acumulação para além das trocas com a Europa. As acumulações internas à colônia estariam concentradas nas mãos dos grandes senhores de engenhos, e que por sua vez, estariam subordinados ao capital mercantil metropolitano, que acusavam de dominar o fornecimento de mão de obra escrava através do domínio do comércio ultramarino. Assim Gorender questiona a ênfase dada pelos seguidores de Caio Prado, que tanto insistiram em explicar a sociedade colonial com base na dualidade “centro-periferia”, deixando de lado os “modos de produção”. Porém, Gorender estava convencido de que as possibilidades de acumulação endógena e reprodução da sociedade estavam concentradas, sobretudo, na figura da Casa-Grande a qual detinha os meios e os modos de produção (engenho e escravos). Com isso afirma que:

⁴ PRADO JR, Caio. *A formação do Brasil Contemporâneo*. Op Cit; NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial*. Op. Cit.

⁵ CARDOSO, Ciro. F. S. “As concepções acerca do ‘sistema econômico mundial’ e do ‘antigo sistema colonial’; a preocupação obsessiva com a ‘extração do excedente’”, in: LAPA, José R. do A. (org). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis, Vozes, 1980, p. 127; GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo, Ática, 1978.

⁶ Por “modo de produção escravista” tem-se uma interação complexa entre economia, sociedade e estado. Os escravos não precisam predominar em todos os setores da economia, mas precisam estar envolvidos na produção, independente de outras funções que eles também possam desempenhar. Os proprietários de escravos podem ter muitas fontes de renda, mas uma parcela substancial deve derivar das atividades relacionadas com a escravização, como o tráfico de escravos e a apropriação do produto do trabalho escravo. GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. Op. Cit. pp. 9-22. Cf: LOVEJOY, Paul. *A escravidão na África*. Uma história de suas transformações. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

(...) o aumento do plantel de escravos significa o aumento do potencial de força de trabalho e, por conseguinte, crescimento quantitativo das forças produtivas e possibilidade de crescimento da produção, possibilidade de reprodução ampliada.⁷

A possibilidade de reprodução da economia colonial era decorrente do acúmulo do sobretabalho escravo por parte do senhor de engenho e era dado, segundo Gorender, através de duas práticas comuns no mundo colonial escravista: o “entesouramento” e o “consumo de luxo”. O primeiro seria uma prática comum dos senhores de engenhos em guardar dinheiro em suas propriedades, passando às vezes, até mesmo, a guardá-los em paredes na falta de cofres que comportassem a quantia. Para “consumos de luxo” o autor reserva a preferência pelo senhor do engenho em diversos tipos de tecidos importados e utilidades domésticas em prataria, além de outros objetivos em prata e ouro. Tais práticas permitiriam aos senhores de engenhos uma vida luxuosa, com possibilidades de ampliação de seus domínios através de seu sistema produtivo.

Sendo assim, esses primeiros modelos interpretativos consideravam o caráter externo da economia, os grandes escravistas como classe dominante residente e apresentam uma visão inconciliável de interesses entre Colônia e Metrópole. Foi Maria Odila Leite da Silva Dias, em trabalho clássico sobre a formulação da nacionalidade brasileira, quem apontou para um caminho em que apresentava o enraizamento de interesses mercantis portugueses após a transferência da Corte para o Rio de Janeiro, foi o que considerou como o processo de interiorização da metrópole, que ocorreu em especial no Centro-Sul da colônia.⁸ A compra de terras e o estabelecimento de firmas de negócios no Brasil enraizavam os interesses de negociantes do Reino na própria colônia, que por meio de sua inserção e controle do comércio de abastecimento local formariam, junto com a classe senhorial, uma nova classe detentora do capital residente.

Essa nova perspectiva de conceber a sociedade colonial a partir de 1808, agregando-se ao tema da história econômica a questão política dos acontecimentos históricos, influenciou os trabalhos de Riva Gorenstein e Alcir Lenharo, que logo trataram de evidenciar o comércio de abastecimento interno com o processo de abertura

⁷ GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. Op. Cit. p. 569

⁸ DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

dos portos⁹. Ao focalizar os negociantes de grosso trato, Gorenstein afirma que o negociante metropolitano que há muito tempo esteve ligado ao comércio colonial e que até então estava protegido pela manutenção do exclusivo comércio, com a abertura dos portos, teve que optar em permanecer em Portugal e adaptar-se as novas condições decorrentes da ocupação francesa, ou migrar para o Rio de Janeiro junto com a Corte Imperial e aí unir-se aos interesses da produção e do comércio local. Dessa maneira, segundo a autora, o comércio de abastecimento da Corte através da navegação de cabotagem tornou-se o campo ideal para a aplicação do capital financeiro de comerciantes reinóis até que se definisse o impasse ao comércio metropolitano causado por Napoleão. Esses negociantes teriam aplicado seu capital financeiro em atividades em que pudessem atuar em um curto espaço de tempo, e caso a situação em sua terra natal melhorasse, retomariam as atividades da praça de Lisboa.

A questão do abastecimento, por conseguinte, foi mais bem desenvolvida na obra de Alcir Lenharo que levou a questão do abastecimento da Corte a partir de Minas Gerais como tema central de sua obra, percebendo que a classe de tropeiros locais articulava-se politicamente a nível regional e paralelamente se projetava no espaço da Corte através do mercado de abastecimento. Essa obra é pioneira na historiografia quando se trata da ascensão social de um grupo de comerciantes residentes, que proprietários de fazendas ou não, fazia-se senhores de terras e escravos para capitalização dos negócios que faziam por meio da condução das tropas. Com isso, Lenharo conseguiu provar que logo em seguida do episódio conhecido como “abertura dos portos” (e com o consequente aumento do volume das exportações e da população na Corte) há então um espaço destinado ao comércio interprovincial, o qual incitava nas províncias mais distantes a superação de suas “economias de subsistência” a partir do fornecimento de couros, carnes e cereais para o mercado consumidor dos grandes centros agroexportadores. Apesar de sua contribuição, esse autor só verifica a possibilidade de ascensão social dos mercadores a partir da abertura dos portos, acreditando também na distinção sistemática de economias de subsistência e de exportação.

⁹ GORENSTEIN, Riva. Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808 – 1830). In: MARTINHO, Lenira Menezes e GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993; LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: (o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808 – 1842)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

A guinada historiográfica se deu na década de 90 com os trabalhos de João Fragoso e Manolo Florentino¹⁰, os quais colocaram em xeque os modelos explicativos para a sociedade e economia colonial. Esses autores procuraram demonstrar que a economia colonial possuía uma dinâmica interna que lhe era peculiar, o que a tornava não tão dependente assim das conjunturas internacionais. Passando a analisar o valor dos produtos coloniais na praça carioca, por exemplo, Fragoso verificou uma melhor *performance* dos produtos ligados ao abastecimento. Mesmo entre 1799 e 1811 mesmo tendo o açúcar apresentado uma queda anual de 5,4% em seu volume desembarcado no porto do Rio de Janeiro, charque e farinha apresentavam uma taxa de crescimento anual de 7,4% e 16,2% respectivamente. Nesse quadro a taxa de crescimento do tráfico transatlântico de escravos para o Rio de Janeiro tinha um crescimento de 5,1% ao ano.¹¹ Em palavras, esses números nos traduzem que a incorporação de africanos novos nas primeiras metades do século XIX não esteve fundamentalmente ligada a expansão da indústria açucareira, mas também ao advento de setores ligados ao mercado de abastecimento interno. Além do mais, observa-se que a alta dos produtos voltados ao mercado interno não esteve diretamente ligado a transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro, por mais que a abertura dos portos tivesse dado dinamismo a economia colonial, farinha e charque já apresentavam um crescimento quanto ao volume desembarcado na praça carioca desde pelo menos finais do século XVIII e, portanto, já havia a possibilidade de acumulação endógena através do mercado de abastecimento¹².

Mais do que isso, a contribuição de João Fragoso reinterpreta a hierarquia econômico-social existente. Assim como Stuart Schwartz que afirma que o tráfico transatlântico de escravos vinha sendo exercido por comerciantes locais residentes na

¹⁰ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op. Cit.; FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit.; FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Op. Cit.

¹¹ Fragoso situa a economia colonial inserida em um ciclo de Kondratieff marcado por uma fase positiva (A) que segue de 1792 a 1815 e por outra negativa (B) que se estende de 1815 a 1850. A primeira fase está marcada por mudança nos padrões de vidas europeus acarretados pela produção industrial e pela ampliação do comércio. Para o Brasil, essa fase traduziu-se em alta dos preços para os produtos de exportação. Já na fase B do Kondratieff, época de retração da economia europeia, mesmo as exportações do porto carioca despencando a níveis sem precedentes, o volume de açúcar e farinha que adentra nesse porto tende a uma taxa de crescimento superior as da exportação. Ver: FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. PP. 15-22; Idem p. 163.

¹² Diferente da noção de acumulação endógena formulada por Gorender, onde tal acumulação é decorrente de parte substantiva do sobretrabalho ficar retida na própria *plantation*, a noção é formulada por João Fragoso com base no controle das atividades mercantis por mercadores coloniais. Ou seja, em suas próprias palavras, “não tem como eixo a *plantation*, mas sim o mercado interno.” FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. p.160.

capitania baiana desde o início do século XVIII,¹³ João Fragoso considera o tráfico como interno na economia do Sudeste-Sul brasileiro desde meados do mesmo século e assim como o da Bahia, controlado por mercadores residentes no Brasil.¹⁴ Considerando então o tráfico de escravos como o circuito interno de acumulação endógena que mais mobilizava recursos, ou seja, de onde se auferiam os maiores lucros, passou a considerar os mercadores, em especial os de escravos, como o topo da hierarquia econômico e social. A base desse mercado interno apresentada por João Fragoso define o comércio marítimo interno dominado pelo pequeno mercador colonial não-especializado e especulador, isto é, comerciantes que realizam poucos contratos, não especializados em determinado seguimento de mercado e que poderiam em um ano comercializar com uma determinada região e no outro estar fora do comércio marítimo. Esses traficantes fazem poucas remessas por ano e aparecem igualmente em poucos anos, são assim condutores de pequenas remessas.

Mas se o comércio na Europa do século XVIII representava o controle das atividades mercantis por parte de uma burguesia ascendente a qual possuía outros valores que conduziam a supressão do Antigo Regime, nos domínios de Portugal o comércio era empregado na preservação da ordem aristocrática. Através da figura do fidalgo-mercador, isto é, dos súditos da Coroa que tendiam em redefinir a acumulação mercantil como elemento de sustentação da posição aristocrática, a Metrópole perpetuava um projeto colonizador com o apoio do seu sistema de mercês, onde “premiava” a acumulação advinda da mercancia e que era empregada em atividades de cunho senhorial, garantindo assim a estabilidade de uma hierarquia social de Antigo Regime nos trópicos - e não a sua ruptura - já que a agricultura por si só não era capaz de prover todos os recursos necessários para a manutenção dessa sociedade. Para os mercadores, ascender na hierarquia social implicava então, necessariamente, tornar-se membro da aristocracia, o que ocorreria com o investimento nas já citadas atividades de cunho senhorial ou unindo-se a aristocracia através de laços afetivos. Foi o que João Fragoso e Manolo Florentino caracterizaram como o “Arcaísmo como Projeto” – o incentivo e a preservação de uma estrutura estamental arcaica, a qual não chegou a desempenhar a característica revolucionária que assumia em outros países.¹⁵ Segundo os

¹³ SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial 1500 – 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

¹⁴ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. pp. 159 - 181

¹⁵ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. O Arcaísmo como Projeto. Op. Cit. pp. 41-59. FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. pp. 79-86

autores, tal estrutura servia ao claro propósito de preservar a antiga ordem metropolitana, contrária ao fortalecimento de novos grupos e frações sociais. A compreensão desses fatos levou ao questionamento sobre o teor do “Pacto-Colonial”, já que a atuação da metrópole portuguesa não pode conter o avanço de mercadores instalados na colônia e assim se precaveu em manter a preservação de uma estrutura parasitária e não-capitalista, a qual permitia a Coroa manter seu *status quo* frente a condução da política econômica e social do mundo colonial.

Santa Catarina permanecia de acordo com os primeiros modelos interpretativos como uma capitania que acarretava enormes prejuízos em suas instalações. Nesse sentido Fernando Henrique Cardoso afirma que em Santa Catarina:

O preço das “peças” era muito alto e a mão de obra escrava tornava-se quase antieconômica nas regiões do Brasil que não podiam concorrer no mercado colonial de exportação. Economicamente não se justificaria, portanto, a utilização do negro na exploração das riquezas do Sul.¹⁶

Esse autor estava imbuído da lógica de que Santa Catarina estava fora dos moldes de extração do sobretrabalho escravo das grandes *plantations*, e, portanto, imersa no submundo do capitalismo, considerando assim a economia de Santa Catarina como pouco dinâmica.¹⁷

Novas reflexões acerca da capitania e depois província de Santa Catarina foram desenvolvidas em trabalhos acadêmicos recentes que passaram a questionar os primeiros modelos interpretativos acerca da economia catarinense do século XIX.¹⁸ Todos estes trabalhos questionaram a ênfase dada por esses primeiros autores à interpretação de que Santa Catarina viveria numa economia centrada na subsistência, mas nenhum deles se deteve em analisar especificadamente a “terceira perna do

¹⁶ CARDOSO, Fernando Henrique. *Negros em Florianópolis: relações sociais e econômicas*. Florianópolis: Insular, 2000. p.39.

¹⁷ Entre outros autores que assim pensavam a economia catarinense ver: CABRAL, Oswaldo R. *História de Santa Catarina*. 3 ed., Florianópolis: Lunardelli, 1987; PIAZZA, Walter F. *O escravo numa economia minifundiária*. São Paulo: Resenha Universitária, 1975. PIAZZA, Walter. *A escravidão negra numa economia periférica*. Florianópolis: Garapuvu, 1999.

¹⁸ CARDOSO, Vitor Hugo. *A formação da primeira elite senhorial e política da Ilha de Santa Catarina, 1700-1730*. [TCC]. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2009; ZIMMERMANN, Fernanda. O funcionamento da Armação baleeira da Lagoinha: hierarquia do trabalho e controle dos escravos na caça à baleia (Ilha de Santa Catarina, 1772-1825). Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). UFSC, Florianópolis, 2006; MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti; VIDAL, Joseane Zimmermann. *História Diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

tráfico”.¹⁹ Caminhando nesse sentido, o tema desse trabalho aborda o comércio de cabotagem entre Laguna e o Rio de Janeiro durante o início do século XIX. Para isso, optei por trabalhar com duas fontes já utilizadas pelos historiadores, mas que ainda não tinham sido questionadas para falar sobre o comércio de escravos existente na Vila de Laguna, região até agora desconsiderada pela nova historiografia.

O presente trabalho foi resultado de uma pesquisa em registros de batismos que iniciei ao longo de minha trajetória acadêmica. Desde que iniciei os estudos em escravidão, a Vila de Laguna me chamava a atenção por ser um local portuário, dinâmico, e que fazia de Laguna o principal porto localizado ao sul da província de Santa Catarina. De início uma questão mais ampla sobre a presença escrava na Vila de Laguna me instigava: como teria sido a escravidão na Vila de Laguna? Haveria algo de peculiar em relação ao tema da escravidão neste local ao analisar as características da população cativa? Nessa parte da pesquisa transcrevi todos os batismos de escravos existentes na paróquia de Santo Antonio dos Anjos de Laguna, formando uma base de dados que corresponde aos anos entre 1790 e 1851. O recorte temporal se deu em função da data do início dos registros paroquiais disponíveis (1790) e da promulgação da lei Euzébio de Queirós (1850), que forçou o fim do tráfico de escravos pelo Atlântico.

Com o passar do tempo, o tema do comércio de escravos me despertou atenção especial. De certa forma, ele já estava até inserido na pesquisa anterior ao delimitar o recorte espacial (região portuária) e temporal (Lei Euzébio de Queirós). Ao recortar o tema da escravidão para tratar especificamente do comércio de escravos, entrei em contato com outras fontes utilizadas nesta pesquisa. O segundo conjunto documental utilizado foi então a coleção de códices de Polícia da Corte – Códice 390 (1815-1826); Códice 411 (1822-1834); Códice 421 (1809-1818); Códice 424 (1826-1833); Códice 425 (1822-1833). Aqui então outra questão orientou esta pesquisa: como se dava a transferência de escravos para Santa Catarina? Analisando dados contidos nos Códices de Polícia da Corte, passaportes e registros de despachos de escravos do Rio de Janeiro para Minas Gerais e as províncias do sul, comecei por verificar quais eram as características do comércio de escravos que se seguia do Rio de Janeiro em direção à Laguna. Neste sentido procurei verificar também como a Vila de Laguna se integrava a

¹⁹ A expressão foi usada por Roberto Borges Martins; para sua perspectiva acerca da redistribuição dos cativos do comércio transatlântico ver: MARTINS, Roberto Borges. Minas e o Tráfico de Escravos no Século XIX, outra vez”. In_ Tamás Szmrecsányi e José Roberto do Amaral Lapa (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Ed. Hucitec/Fapesp/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 1996, pp.99-130.

economia de abastecimento colonial. Qual seria o perfil das remessas de escravos para Santa Catarina? Dentre o comércio destinado para Santa Catarina, quais as características dos despachos que se seguiam até a Vila de Laguna? Qual a concentração desse comércio? Por fim, cruzei despachos e passaportes dos Códices de Polícia da Corte com os Batismos de Escravos da Paróquia de Santo Antonio dos Anjos de Laguna para ver se encontrava algum comerciante de escravos residindo no local. Aqui procurei verificar se os despachantes de escravos eram os mesmos que estavam batizando escravos na paróquia, se o polo da demanda eram outros produtores locais, ou se os despachantes eram os comerciantes do Rio. Neste estudo sobre o comércio de escravos procuro também compor a paisagem sócio-demográfica do tráfico envolvendo todos aqueles que encontrei de alguma forma ligado a este comércio.

Os batismos de escravos foram utilizados de muitas formas pelos pesquisadores de História e Demografia, mas foram pouco utilizados para compreender o tráfico interprovincial por meio da navegação de cabotagem.

Os dados de batismo obtidos para a Vila de Laguna possibilitam avançarmos o entendimento da demografia escrava das freguesias de Santa Catarina. Ainda que os batismos não possam ser considerados como fonte para analisar a população africana como um todo (pois as pessoas transferidas para lá de outras localidades e os pais das crianças dificilmente aparecem registrados), eles ajudam a compor a paisagem social da localidade. Os registros analisados não correspondem a todas as paróquias da Vila de Laguna pois ainda nos faltam os dados paroquiais de Mirim (início em 1830), Imaruí (1834) e Tubarão (1837). A paróquia de Araranguá foi criada somente em 1864, portanto, tarde demais para se rastrear a entrada de africanos novos. Temos assim, ao analisar os batismos de africanos novos (batizados já jovens ou adultos) da paróquia de Santo Antonio dos Anjos a configuração formação das escravarias na região mais próxima à Vila de Laguna, que abrangia todo o litoral sul da província até o Rio Mapituva, fronteira com o Rio Grande. Poucos registros paroquiais trazem a naturalidade ou residência dos senhores de escravos, mas podemos inferir o deslocamento de proprietários de escravos dessas localidades vizinhas até Laguna para registrar os seus escravos, e por vezes, o deslocamento do vigário responsável pela paróquia em dias denominados como “quaresma”, época em que o vigário peregrinava pelas cidades vizinhas. Os batismos podiam ao mesmo tempo servir de registro de legalidade da propriedade escrava, bem como inserir o escravo na fé católica. Nesses

batismos, há uma lacuna de 10 anos, entre 1818 e 1828, momento para o qual os documentos se perderam.

Os códices de polícia da Corte referentes a remessas de escravos e passaportes de saída do Rio de Janeiro para Minas Gerais e para o sul do Brasil formam uma base de dados.²⁰ De acordo com essa base de dados, entre outras informações, consta o “volume”, “data” em que consta no registro, o destino (província de desembarque), município (podendo ser também a Vila), procedência do sujeito (naturalidade) e sujeito, (nome da pessoa que despacha os escravos, ou mesmo apresenta o passaporte ao funcionário).²¹ Nas remessas ou “lanços, despachos”, há uma descrição do escravo despachado mais “restrita”, indicando a nação em raras exceções, e formam o conjunto de códices com maiores números de escravos por remessa. Já os passaportes que constam nos códices 421, 424 e 425 muitos escravos despachados constam de uma forma descritiva detalhada, informando inclusive características físicas como “pouca barba, rosto comprido, sinais de bexiga, etc”. Esta base de passaportes constitui um menor número de escravos despachados por código, mas quando somadas formam parte significativa do fluxo de escravos da navegação entre Rio e Santa Catarina. Como não é possível identificar os escravos despachados, supomos não ter encontrado nenhuma sobreposição de registros. Ainda que raros os casos em que o mesmo mercador aparece remetendo quantias iguais de escravos na mesma data em códices distintos, a grande maioria parece confirmar a tendência de não haver sobreposição entre despachos e passaporte. O que pode ter havido em alguns casos para além do mesmo número de escravos sendo despachados em remessas distintas no mesmo dia é a possibilidade de maior fiscalização sobre determinados mercadores. Por mais que os códices não nos permitam identificar a teia mercantil envolvida nesse comércio, ele nos oferece indícios ao mencionar os nomes daqueles que participavam do comércio negreiro de cabotagem e a embarcação através da qual realizavam seus despachos.

Sendo assim, procuramos no primeiro capítulo perceber o funcionamento do mercado colonial, a inserção da Vila de Laguna na economia de abastecimento do Centro-sul e o momento em que se dava a chegada desses africanos na Vila de Laguna.

²⁰ Os documentos são originalmente do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro. Nossa análise, entretanto, foi feita a partir de consulta ao banco de dados com as informações contidas nos códices, transcrito e organizado sob a supervisão e coordenação de João Luís Ribeiro Fragoso e Roberto Guedes Ferreira e publicado em formato digital pela parceria entre o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Laboratório Interdisciplinar de História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

²¹ FRAGOSO, João; Ferreira, Roberto Guedes. *Guia do Banco de Dados elaborado para os Códices de Polícia*. p. 1.

Até então utilizamos somente fontes que nos indicavam sobre o período posterior a 1820 como os relatos do viajante francês Saint-Hilaire e dados sobre o volume exportado dos principais produtos de Laguna, com o objetivo de identificar os meios de produção e as formas de circulação da produção local, com a prerrogativa de que seriam práticas que deveriam ocorrer desde que o Rio de Janeiro se consolidou como principal entreposto comercial de Santa Catarina, no fim do século XVIII.

Analisando o perfil dos africanos novos desembarcados na Vila de Laguna buscamos sua concentração nos plantéis, as regiões de procedência e a idade. Através dos dados das “nações” dos africanos batizados desde 1794, e portanto da concentração em certas regiões de procedência, procuramos perceber quais rotas comerciais abasteciam Santa Catarina naquele período de tempo analisado. Comparamos os dados de batismos com os de outras freguesias da capitania/província a fim de entender a presença dos africanos na região e comparamos esses dados com os obtidos para o Rio de Janeiro para evidenciar a aproximação desde finais do século XVIII entre as duas localidades.

No segundo capítulo procuramos analisar o perfil das remessas de escravos. Percebemos o comércio existente de cativos na Corte e sua etapa de redistribuição para a província de Santa Catarina. Comparamos o volume do tráfico para Santa Catarina com outras duas províncias, a de Minas Gerais e do Rio Grande. Com isso, situamos a posição de Santa Catarina nos negócios do século XIX, procurando identificar o perfil do comerciante que despachava escravos para a região, sua atuação e posição no mercado colonial e suas relações com as praças mercantis de Desterro e Laguna.

No terceiro capítulo, por fim, procuramos reduzir a escala de análise para explorar alguns dos indivíduos envolvidos no tráfico para Santa Catarina. Procuramos com essa metodologia compreender aspectos do comércio colonial de Santa Catarina que não poderíamos perceber de outra maneira. Evidenciamos a presença de mercadores transatlânticos de escravos, descobrimos novos sujeitos e verificamos a participação de comerciantes locais envolvidos com o comércio de farinha e escravos.

Capítulo Primeiro: A integração de Laguna à economia de abastecimento colonial

O comércio colonial nas primeiras décadas do século XIX

A economia colonial, repensada pela historiografia, percebe a colônia para além de uma *plantation* escravista e exportadora, especialmente em se tratando da região centro sul. João Fragoso, analisando a economia colonial entre os anos de 1790 e 1830 percebe que o abastecimento das áreas de *plantations* destinadas à exportação do Rio de Janeiro era realizado por relações comerciais estabelecidas na região sudeste-sul, ligada à produção de alimentos e às fazendas de criação.²² O trabalho de Bert Barickman para o Recôncavo baiano foi no mesmo sentido, de identificar a integração entre as áreas produtoras para exportação e abastecimento.²³

A tendência relativamente prolongada de alta nos preços do açúcar iniciada em fins do século XVIII estimulou muitos senhores de engenhos e lavradores de cana, os quais optavam por algum cultivo de mandioca em suas propriedades, a trocar suas roças de subsistência pela compra de farinha no mercado local. Na Bahia, em 1832, calculava-se que com uma arroba de açúcar podiam-se comprar dois a quatro alqueires de farinha.²⁴ Neste sentido, diversos inventários *post mortem* de senhores de engenhos fluminenses detentores de mais de cem escravos demonstram a inexistência de produções de alimentos em suas propriedades durante as primeiras décadas do século XIX.²⁵

De acordo com esses autores, a escravidão estava presente não só nas unidades escravistas voltadas à exportação, mas também em outras formas de produção. Analisando os inventários *post-mortem* de produtores do Rio de Janeiro, João Fragoso afirma que ao lado da grande unidade escravista voltada à exportação, havia a produção de alimentos voltados ao mercado interno, realizada por pequenos produtores locais,

²² FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. pp.117-151.

²³ Barickman identificou na Bahia as relações existentes entre os produtores de farinha de mandioca da freguesia de Nazaré das Farinhas com os produtores de açúcar da freguesia de Santo Amaro, percebendo que as unidades voltadas para a exportação não eram autossuficientes e dependiam do mercado interno de farinha para o abastecimento dessas unidades pelo menos desde 1780. Ver: BARICKMAN, Bert. Um contraponto baiano. Op. Cit. p. 106.

²⁴ Idem

²⁵ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*: Op Cit. p. 149

que exerciam suas tarefas com a colaboração de mais alguns poucos escravos, em geral pouco mais que três.²⁶ Pela incapacidade das unidades produtivas cariocas em garantir o abastecimento do Rio, a província carioca manteve com o sul da colônia uma intensa atividade mercantil ao longo da segunda metade do século XVIII e início do XIX, na medida em que o Rio de Janeiro vinha se consolidando como principal polo de importação e redistribuição de escravos, além das mercadorias provenientes do Reino. O principal destino das mercadorias importadas pelo Rio de Janeiro era a província de Minas Gerais, sendo o Rio Grande o principal parceiro comercial desta província através da navegação de cabotagem.²⁷

Em uma primeira abordagem para o comércio marítimo interno e internacional para o Rio de Janeiro, João Fragoso afirma que o comércio marítimo (interno e internacional) aparece dominado pelo “pequeno” e “médio” mercador. Analisando os registros portuários da *Gazeta do Rio de Janeiro* para o ano de 1812, o autor afirma que dos 682 comerciantes marítimos encontrados 72,6% deles só detêm uma consignação, ou seja, só aparecem uma vez neste mercado. Em vista disso, esses comerciantes se mantêm em seus negócios vinculados a uma única região, comercializando um produto ou um grupo reduzido de produtos.²⁸ Algo semelhante também acontecia com o comércio de Santa Catarina com o Rio de Janeiro em 1817, onde 86,6% dos mercadores detinham 61,9% do referido comércio.²⁹ Esse mercador eventual, tem um papel essencial no suprimento do comércio colonial. De acordo com João Fragoso, esse “pequeno” e “médio” mercador ao realizar uma única consignação pode na verdade nem ser especializado no comércio marítimo, mas se aproveita dele sempre que lhe acha oportuno. O mesmo acontecia para o comércio de escravos existente em Angola, com o comércio de importação do Reino e com as navegações de cabotagem que formavam a economia de abastecimento colonial.³⁰

Nesse sentido, de acordo com Manolo Florentino, nas primeiras décadas do século XIX, Minas Gerais, com sua economia voltada para o abastecimento, aparecia como polo de absorção de 40 a 60% dos escravos que saíam do Rio de Janeiro. O mesmo autor, analisando as saídas de naus do porto carioca em direção aos portos do Sul em 1817 observa que das naus que partiam para Santa Catarina neste ano 5% tinham em

²⁶ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. p. 121-122.

²⁷ *Ibidem*. pp. 117-151

²⁸ *Ibidem*. p. 187.

²⁹ *Ibidem*. p. 193.

³⁰ *Idem*

seus carregamentos algum escravo.³¹ Em 1812, de acordo com a *Gazeta do Rio de Janeiro*, 12% das embarcações que partiam do porto do Rio com destino a navegação de cabotagem interprovincial tinham como destino a província de Santa Catarina.³²

João Fragoso demonstra que o comércio interno de escravos é dominado pelo “traficante eventual”, isto é, aquele que faz poucas remessas por ano e que aparece igualmente em poucos anos. Dos 5.778 comerciantes de escravos encontrados por este historiador saindo com cativos da praça do Rio de Janeiro entre os anos de 1824 e 1833, 96,5% aparecem em até três anos. Em vista desses números, o autor chegou a conclusão de que o tráfico interno de escravos era realizado através de pequenos empreendimentos. Em suma, na base de mercado colonial de escravos, prevalece o mercador marítimo de ocasião, o traficante eventual. Fragoso supõe que a base do mercado colonial seja uma multidão de pequenos comerciantes.³³ Ao falar dos comerciantes de escravos, Manolo Florentino afirma que entre 1799 e 1822:

A ação mercantil desse grupo faz com que, na base dos diversos seguimentos do comércio colonial, predomine uma infinidade de pequenos empreendimentos anuais e especializados regionalmente e por produtos; esses comerciantes, *grosso modo*, seriam responsáveis por cerca de um terço do comércio colonial. Em contrapartida, no topo da pirâmide mercantil encontramos uma elite de negociantes, reduzida numericamente, mas que controla setores-chave do mercado colonial.³⁴

O comércio de escravos é caracterizado como uma das atividades mais lucrativas existentes na Colônia. Ao relacionar o lucro obtido na produção de açúcar em comparação com o advindo do comércio negreiro, Manolo Florentino e João Fragoso constataram que enquanto o retorno do lucro líquido de uma *plantation* girava em torno de 5% a 10% ao ano, dependendo da unidade produtiva em questão, o tráfico de africanos, por sua vez, para a década de 1810, alcançava uma lucratividade média de 19% por expedição, a qual poderia ser montada mais de uma vez por ano.³⁵ Isso significa dizer, como se sabe, que o domínio do comércio de abastecimento ligado a Santa Catarina se encontrava em mãos de empresários com fortuna mercantil superior à daqueles ligados à agroexportação³⁶, capazes de injetar no mercado mão de obra para

³¹ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. p. 38

³² *Ibidem*. pp. 38 – 138.

³³ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. pp. 207-210.

³⁴ *Ibidem*. p. 241.

³⁵ FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. *Arcaísmo como projeto*. Op cit. p. 231.

³⁶ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op Cit. p. 199.

formação de diversos engenhos. O Rio de Janeiro era então o maior centro de importação/exportação do país na virada do século XVIII para o XIX, ao mesmo tempo polarizador da produção das províncias circunvizinhas, e entreposto de gêneros que oriundos do Sul, Nordeste fluminense, Rio da Prata e África portuguesa, redistribuía diversos produtos importados através da navegação costeira.³⁷

Santa Catarina permaneceu nesse mercado colonial durante finais do século XVIII e início do século XIX fornecendo alimentos, sobretudo farinha de mandioca. Em trabalho de Laura Hübener, onde a autora analisa os aspectos comerciais dos principais portos da província de Santa Catarina durante o século XIX, observamos as exportações que de Laguna partiram no exercício do ano 1849-1850. Mesmo o intervalo de tempo sendo bem posterior ao início do século XIX, podemos com base nesses registros perceber como funcionava a movimentação comercial. O objetivo aqui em si não é uma discussão sobre volumes, mas perceber como as mercadorias se mantinham relações com os portos, por rotas que deveriam ter se praticado desde o início do século XIX.

Para Laguna, Hubener calculou que Laguna respondia por 25% de toda a exportação marítima da província, ao passo que a Desterro cabia 65% da exportação portuária provincial. Laguna era responsável pela maior quantidade de milho exportada dentre todos os portos da província, representando 61,6% de toda a produção de milho exportada, sendo que Desterro detinha 38,3% da mesma receita. Mesmo sendo a principal produtora de milho da província, a produção mais importante de Laguna era sem dúvida a farinha de mandioca. Laguna exportou no ano financeiro de 1849-1850 31,2% de toda farinha de mandioca exportada da província, em números da época, 157.207 alqueires. O porto de Laguna destinava 70,8% de toda a farinha aos portos da província (leia-se Desterro) e comerciava 29,2% diretamente com outras províncias, e, por sua vez, o porto de Desterro, que na época representava 59% de toda exportação portuária de farinha de mandioca da província, destinava 78,3% de sua produção de farinha para outras províncias, sobretudo o Rio de Janeiro, e, ainda, 21,7% para o exterior.³⁸ Tudo indica o Rio de Janeiro era o principal destino da farinha de mandioca produzida em Laguna, frequentemente com escala em Desterro. A isso está vinculado o

³⁷ Ibidem.

³⁸ HUBENER, Laura Machado. *O comércio da cidade do Desterro no século XIX*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981. p. 24-29.

fato de que o Rio de Janeiro já se utilizava de produtores de mandioca para abastecer as regiões de *plantation* desde finais do século XVIII.³⁹

A Vila de Laguna e a economia de abastecimento do Centro-sul

Ao descrever a Vila de Laguna em 1816, o ajudante de ordens do governo da capitania Paulo José Miguel de Brito, assim a descreveu:

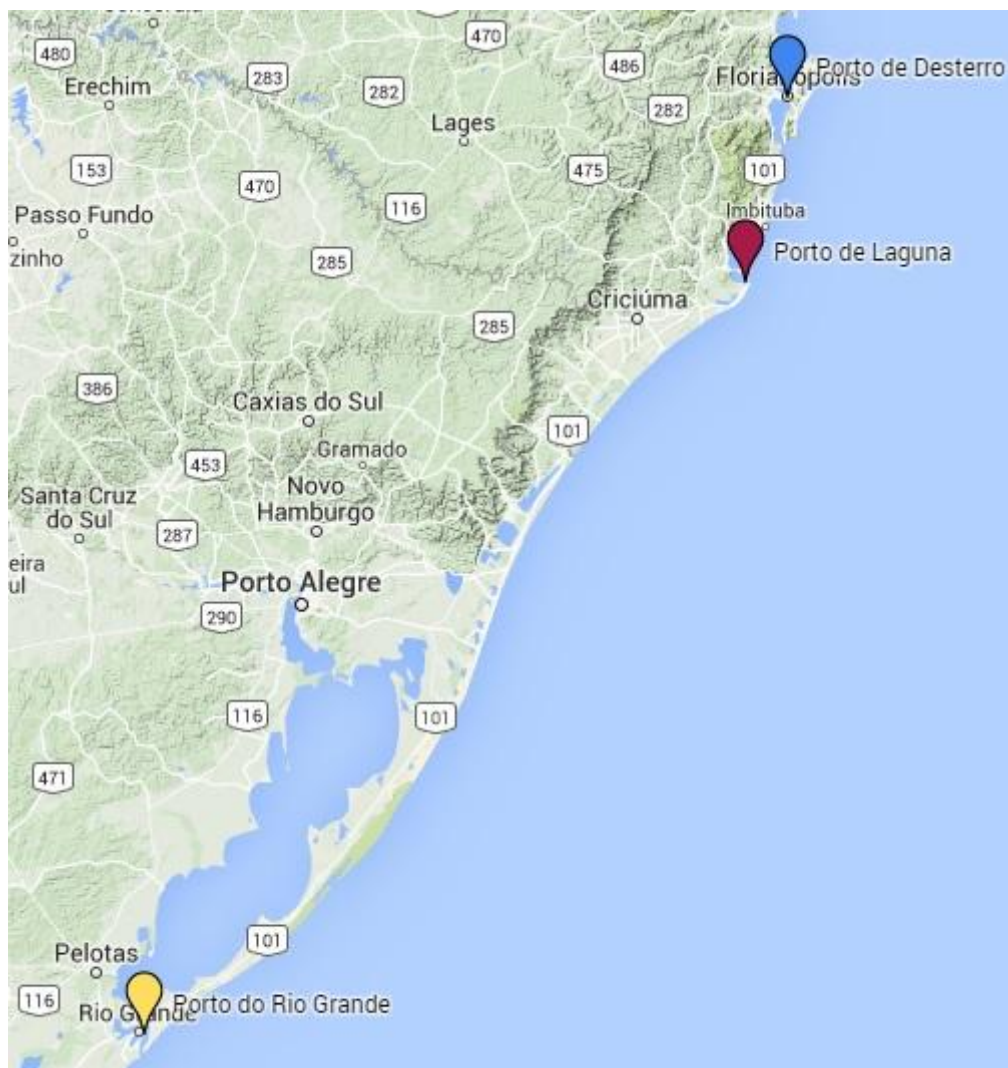
Está assentada sobre a estrada geral, que vai de Santa Catharina para o continente do Rio-grande de S. Pedro: He suficientemente populosa, tem poucas ruas, huma praça com hum chafariz, casa de Camara, e igreja Matriz; tem hum Commandante militar, hoje nomeado por El Rei, e sujeito ao Governador da Capitania, e Terço de Ordenanças com o seu Capitão-mor, e mais Officiaes; quatro companhias de Milicias, hum corpo municipal, dois Juízes ordinários, e outras Authoridades locaes. (...) A Villa de Laguna e seu terreno contém huma população de 5.669 almas; a saber: homens brancos 2.251, mulheres 2.669; libertos de cor, de ambos os sexos, 86; escravos, homens 887, mulheres 490.⁴⁰

Sua extensão territorial neste momento compreendia todo o litoral sul da província de Santa Catarina, logo abaixo do lugar denominado Garupava. Ao lado norte da Cidade de Laguna, estava situada a freguesia de Vila Nova, local que possuía alguns poucos engenhos de mandioca e uma pequena armação baleeira. Ao sul da região portuária, em torno de rios e dos complexos lagunares, surgiram, entre outras, as localidades de Tubarão, fronteira com a freguesia de Nossa Senhora das Dores de Jaguaruna e a freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens de Araranguá, de onde se seguia até o Rio Mampituva, fronteira com a capitania do Rio Grande de São Pedro. Essas localidades pertenceram à Vila de Laguna até 1870, quando por decreto Imperial, foi criado o município de Tubarão.

³⁹ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. p. 117-151.

⁴⁰ A população de Laguna está entre os 30.339 indivíduos que habitavam a capitania em 1810; a saber, 11.173 homens e 12.507 mulheres, brancos; 293 homens e 358 mulheres de diferentes cor, libertos; 4.063 homens, e 2.570 mulheres, escravos. Ver: BRITO, Paulo Miguel Jozé de. *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina*. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1829. pp. 44-50

Mapa 1: Portos do Sul do Império do Brasil⁴¹



Apesar da divergência entre os historiadores desde o século XIX sobre a data exata da sua fundação, entre o ano de 1676, a década de 1680 ou ainda depois, de qualquer forma a fundação desse povoado está marcada pelo processo de exploração bandeirista do século XVII. De acordo com o historiador Fábio Kuhn, “De fato, o estabelecimento português no local ocorreu no último quartel desse século, quando o santista Domingos de Brito Peixoto e seus dois filhos estabeleceram-se, após algumas tentativas, no local conhecido anteriormente como a ‘Lagoa dos Patos’.”⁴²

Favorecida pela sua localização geográfica, Laguna se tornou o principal entreposto comercial da região, passando a abrigar além dos primeiros conquistadores de meados do século XVII, uma parcela cada vez maior de pessoas que se estabeleciam

⁴¹ Este mapa foi importado da plataforma <https://maps.google.com.br/>. Sendo assim, está sobreposto os lugares dos antigos portos ao mapa atual.

⁴² KÜHN, Fábio. *Gente da Fronteira: Família, Sociedade e Poder no sul da América Portuguesa – século XVIII*. [Tese de Doutorado]. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2006. p. 31.

na região e que viam no comércio as suas oportunidades para obter êxito material no empreendimento que era a conquista territorial. A posição geográfica de Laguna, nas margens da Estrada Geral da Capitania e banhada pela lagoa, possibilitava que por ali se destinasse todo o excedente da produção agrícola das freguesias circunvizinhas. A repetição desse movimento torna a região portuária de Laguna o principal centro urbano da região sul da província.

Mapa 2: A Cidade de Laguna, 1864⁴³



Início do século XVIII. Formada inicialmente por “quarenta e duas casas de pau a pique, cobertas de palha e sem arruamento regular, contendo trezentas pessoas de confissão, que comercializavam farinha, peixe seco, carnes salgadas e cordoaria de cipó”⁴⁴, a Vila de Laguna passava abrigar em toda a sua extensão cerca de mil

⁴³ TEFÉ, Antonio Luis von Hoonholtz. **Planta hydrographica da Laguna**. [S.l.: s.n.], 1864. 1 mapa, pb, 59,5 x 74,5. Disponível em: <http://bndigital.bn.br> Acesso em: 3 jul. 2015.

⁴⁴ A citação é referente a declaração de Rafael Pires Pardinho, funcionário real da Coroa portuguesa que em 1719 chega a Santa Catarina no intuito de catalogar a expansão vicentista. Ver: GALVÃO, Manuel Nascimento da Fonseca. *Notas geográficas e históricas sobre a Laguna, desde sua fundação até 1750*. Desterro, Typografia de J. J. Lopes, 1884. P.25, nota 1. APUD: KÜHN, Fábio. *Gente da Fronteira: Família, Sociedade e Poder no sul da América Portuguesa – século XVIII*. [Tese de Doutorado]. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2006. p.34

habitantes em 1746, chegando aos três mil habitantes no ano de 1799.⁴⁵ Com a virada do século, a partir do momento em que o Rio de Janeiro se consolida como principal porto mercantil da colônia e centro redistribuidor das mercadorias importadas, podemos supor que cresce substancialmente a incorporação da mão de obra escrava por parte da população livre estabelecida em Santa Catarina, adquirida com a venda da produção de farinha de mandioca e outros produtos agrícolas. O memorialista Paulo Hobold, baseado em relato de um bispo anônimo, afirma que em 1815, a Vila de Laguna já contava com uma população de “4.786 habitantes, ou, almas, como então se costumava expressar”.⁴⁶

O aumento da população portuguesa no litoral sul de Santa Catarina é caracterizado nas primeiras décadas do século XVIII pelo deslocamento de bandeirantes provenientes do norte, de São Francisco do Sul, impulsionados pelos lucros possíveis de se descobrir em terras pouco conhecidas pelos recém-chegados. Beatriz Mamigonian e Vitor Hugo Bastos Cardoso afirmam que a presença africana permite identificar fases distintas da ocupação do litoral de Santa Catarina. A primeira fase, que se estendeu até meados do século XVIII esteve fundamentalmente ligada à possibilidade de abastecimento em madeira, água e alimentos. No século XVII, o grande envolvimento dos paulistas era com o apresamento de índios, o que permitia “a aquisição de mão de obra escrava servil de forma barata aos senhores de terras das capitânicas do Centro-sul, num momento em que o mercado de escravos africanos ainda não estava totalmente consolidado no Brasil.”⁴⁷ Uma nova fase de ocupação começou em meados do século XVIII, quando o litoral catarinense foi alvo de um projeto estratégico de colonização, passando a integrar o circuito do Atlântico português. A partir deste momento, com a crescente migração da população de origem açoriana, desenvolveu-se nos núcleos de povoamento uma economia voltada para a produção de abastecimento para o comércio colonial, sobretudo através da navegação de cabotagem com o Rio de Janeiro. Até praticamente as duas últimas décadas desse século, “existiam poucos escravos nos núcleos de povoamento de açorianos na Ilha de Santa Catarina e no litoral próximo. A mão de obra cativa apenas complementava o trabalho exercido pelos colonos recém-

⁴⁵ KÜHN, Fábio. *Gente da Fronteira: Família, Sociedade e Poder no sul da América Portuguesa*. Op. Cit. p. 64.

⁴⁶ HOBOLD, Paulo. *A História de Araranguá*; complementada e atualizada por Alexandre Rocha: [s. n.], 2005. p.86.

⁴⁷ MAMIGONIAN, Beatriz; CARDOSO, Vitor Hugo Bastos. *Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit. p. 20.

instalados”. A partir das duas últimas décadas do século XVIII é que a chegada de africanos se torna frequente.⁴⁸

Vitor Hugo Cardoso Bastos afirma que no início do século XVIII para Desterro, havia a formação de uma elite ligada às bandeiras, o que também podemos apontar para Laguna. Por serem os primeiros a se lançarem na conquista, foram os bandeirantes os primeiros a ocupar os cargos administrativos, as patentes militares e os privilégios comerciais como a isenção de impostos, terras, além de outros elementos que os favoreciam materialmente e simbolicamente.⁴⁹ Ao ocupar os principais cargos administrativos e oficiais, esses primeiros povoadores, enquanto camaristas opinavam sobre os preços dos gêneros de abastecimento, dos fretes; enquanto oficiais da administração real, agiam sobre o sistema de impostos e sobre o comércio.⁵⁰

Dessa maneira, podemos supor que a formação da primeira elite econômica lagunense esteve ligada à formação da primeira elite senhorial, constituída por descendentes dos primeiros conquistadores que desde o início do século XVIII ocupavam os principais cargos políticos e administrativos, postos que lhes facultava acesso privilegiado à regulamentação de uma economia colonial em formação. Em suma, tal elite formou-se mediante atuação em um “mercado imperfeito”, não regulamentado pela oferta e procura, mas sim por privilégios obtidos na esfera da política.⁵¹

Nos circuitos mercantis em que Santa Catarina estava inserida, analisaremos adiante dois eixos da circulação interna, por onde circulavam pessoas e mercadorias: as rotas terrestres, nas quais trafegavam tropeiros, atravessadores de gado, mercadorias vivas, e o deslocamento de toda produção agrícola entre o interior e a região portuária mais próxima; e a navegação de cabotagem, através da qual se conduziam as mercadorias importadas e exportadas até os portos maiores. Essa circulação da produção e também de mão de obra, permitia, é claro, desde muito cedo, o acúmulo de capital residente, seja através da produção ou da circulação. O que podemos supor é que essa primeira elite senhorial, descendentes de bandeirantes e/ou dos imigrantes açorianos, visse no comércio formas de sustentar a sua posição como elite, por meio do comércio

⁴⁸ Ibidem. pp. 21-22.

⁴⁹ CARDOSO, Vitor Hugo. *A Formação da primeira elite senhorial e política da Ilha de Santa Catarina, 1700-1730*. [TCC]. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009. pp. 10-20

⁵⁰ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Op. cit. pp. 65-66.

⁵¹ Idem.

de abastecimento, fazendo-se elite senhorial, e porque não também mercantil, a maneira que se inseria no lucrativo comércio de abastecimento interprovincial.

Em relatório enviado ao Conde de Resende, vice-rei do Brasil em 1797, o governador da Capitania de Santa Catarina João Alberto de Miranda Ribeiro relacionou todos os engenhos que estavam localizados na capitania no final do século XVIII. Nessa ocasião, registrou 884 engenhos de farinha de mandioca na capitania de Santa Catarina, sendo que na Vila de Laguna haveria 101 engenhos de farinha de mandioca, um engenho de açúcar, 20 de aguardente e 47 atafonas de moer trigo.⁵²

Ao chegar na Vila de Laguna, a dinâmica comercial da região portuária chamou a atenção do viajante francês Saint-Hilaire, que visitando essa localidade no início do século XIX afirmou que:

A parte de Laguna distante do mar é deserta, mas o porto tem bastante movimento. É ali que ficam não só as lojas principais, mas também as mercearias, que em geral são muito bem sortidas. [...] A grande quantidade de produtos fornecidos pelos arredores de Laguna torna muito intenso o movimento comercial do porto. Os principais produtos exportados, em ordem de importância, são a farinha de mandioca, o feijão, o milho, as favas, e certa quantidade de taboas. O peixe salgado constitui na região um ramo de comércio importante.⁵³

De acordo com o relato acima, ao chegar a Laguna, o viajante se surpreende com o caráter desenvolvido do local ao constatar uma variedade de casas comerciais e seus estoques sortidos, que deveriam suprir a necessidade de toda a população da região sul da província. Ainda assim, ressaltou naquela ocasião os principais produtos que observou sendo embarcados, ficando clara a presença no porto local de naus sendo abastecidas e destinadas através do comércio de cabotagem, carregadas de farinha e outros produtos agrícolas, além de certa quantidade de madeira.

A farinha de mandioca destinada ao porto de Laguna não era produzida somente nas imediações da região portuária. Podemos imaginar que desde Araranguá, extremo sul da capitania de Santa Catarina, os produtores locais exportavam a sua produção através do porto de Laguna. Analisando as atividades econômicas através dos inventários de moradores da freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens de

⁵² LAYTANO, Dante. Corografia da Capitania de Santa Catarina. In_ Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil, Florianópolis, v. 245, p. 1 – 1187, out/dez, 1959 APUD: SILVA, Osvaldo Paulino da. *Arqueologia dos Engenhos da Ilha de Santa Catarina – parte sul*. [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: PUC-RS, 1996. p.30.

⁵³ SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978 [1820]. p. 200

Araranguá, termo da Vila de Laguna entre 1840-1900, Antônio César Sprícigo revelou que 55,64% dos inventariados dessa região possuíam engenhos de mandioca e possuíam 44,36% engenhos de açúcar, sendo que foram encontrados na dita freguesia 74 engenhos de farinha e 59 de açúcar⁵⁴. Ainda que nem todos os moradores deixassem inventários *post-mortem*, podemos perceber que entre a parcela mais rica da população de Araranguá, termo da Vila de Laguna, predominavam as atividades agrícolas, sobretudo a produção da farinha de mandioca.

Nessa mesma ocasião em que aportou em Laguna, após alguns dias pernoitando na região portuária, Saint-Hilaire afirmou que:

Um grande numero de barcos faz constantemente o trajeto de Laguna a [Ilha de] Santa Catarina, e a sua carga principal é a farinha de mandioca. Além disso, deixam anualmente o porto uma vintena de embarcações de maior porte, com destino ao Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Montevidéo, e nesse numero se incluem pelo menos doze que pertencem a[os] comerciantes da região. É principalmente no Rio de Janeiro que estes últimos fazem sortimento para suas lojas. O comércio de Laguna poderia desenvolver-se extraordinariamente se a entrada da lagoa não apresentasse tantas dificuldades à navegação.⁵⁵

O relato indica o dinamismo da região portuária, sobretudo em torno da farinha de mandioca. Cerca de vinte embarcações poderiam comercializar anualmente direto com o Rio de Janeiro, isso se considerarmos somente as existentes no local, mas o trajeto mais comum, segundo Saint-Hilaire informa era, invariavelmente, o transporte de farinha de mandioca até a Ilha de Santa Catarina.

Claro está também o papel do Rio de Janeiro como centro abastecedor de mercadorias importadas das lojas situadas em Laguna, o que talvez explique o fluxo direto de embarcações existentes na região portuária que comercializavam diretamente com o Rio. No Rio os atacadistas e concessionários da região poderiam adquirir panos, vidros, espingardas, pólvora, certa quantidade de metais como chumbo, ferro, latão e cobre e escravos, sendo eles próprios os intermediários entre a produção e o consumo. A farinha de mandioca permaneceu durante finais do século XVIII e durante toda a primeira metade do século XIX como principal produto de exportação da província. Na medida em que a farinha de mandioca conquistava o mercado carioca, incorporava-se à produção catarinense uma parcela cada vez maior de mão de obra escrava.

⁵⁴ SPRÍCIGO, Antônio César. *Sujeitos Esquecidos, Sujeitos Lembrados: Entre fatos e números, a escravidão registrada na Freguesia do Araranguá no século XIX*. Caxias do Sul: Murialdo. 2007. p. 72

⁵⁵ SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina*. Op. cit. p. 201.

A virada do século XVIII para o XIX correspondeu a um período de expansão da produção local, em parte pelo aumento populacional causado no interior da capitania pela migração açoriana e em parte pela quebra do “exclusivo colonial” com a abertura dos portos em 1808 e pela transferência da Corte para o Rio de Janeiro. Tal expansão trouxe prosperidade econômica às diversas regiões ligadas ao abastecimento do Rio de Janeiro, e, entre elas, Santa Catarina, que vinha progredindo na produção de alimentos, sobretudo farinha de mandioca, desde a segunda metade do século XVIII.

A importância da farinha foi bem destacada por Barickman. Segundo o autor ela estava presente:

[...] tanto nas mesas dos ricos, como nas dos pobres, e nas cuias e baldes que os escravos usavam na falta de pratos, constituía a base da dieta comum, sendo, portanto um produto com um mercado local potencialmente grande.⁵⁶

Além de ser utilizada para abastecimento da população local, a farinha de mandioca constituía o principal alimento nas embarcações negreiras das rotas Atlânticas. Para uma viagem com capacidade para trazer cerca de 290 africanos seriam necessárias cerca de 110 sacas de farinha de mandioca.⁵⁷ Considerando que uma saca tivesse em média 50 quilos, significava que para cada viagem desse porte, seriam necessárias 5,5 toneladas de farinha de mandioca. A demanda pela farinha de mandioca na província do Rio de Janeiro cresceu substancialmente entre 1796 e 1811, na medida em que o porto do Rio de Janeiro veio se consolidando como principal centro importador de escravos da colônia. Coincidentemente, época em que Santa Catarina estreita suas relações comerciais com a Corte e faz dela a sua principal parceira comercial.

A chegada de africanos novos na Vila de Laguna

Na Província de Santa Catarina a importação de escravos africanos dava-se em um local de vastas extensões de terras e já habitado por uma maioria de brancos luso-brasileiros, às vezes tão pobres, que a única diferenciação social entre ele e seu escravo se daria através de sua condição jurídica. Por muitos desses colonos não aceitarem

⁵⁶ BARICKMAN, Bert. Um contraponto baiano: açúcar fumo e escravidão no Recôncavo, 1780-1860. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 96

⁵⁷FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*: Op. Cit. p. 122-123

trabalhar na terra, contrapondo-se a um *status* nobre enquanto súditos da Coroa, importaram centenas de escravos para exercerem os ofícios mecânicos.

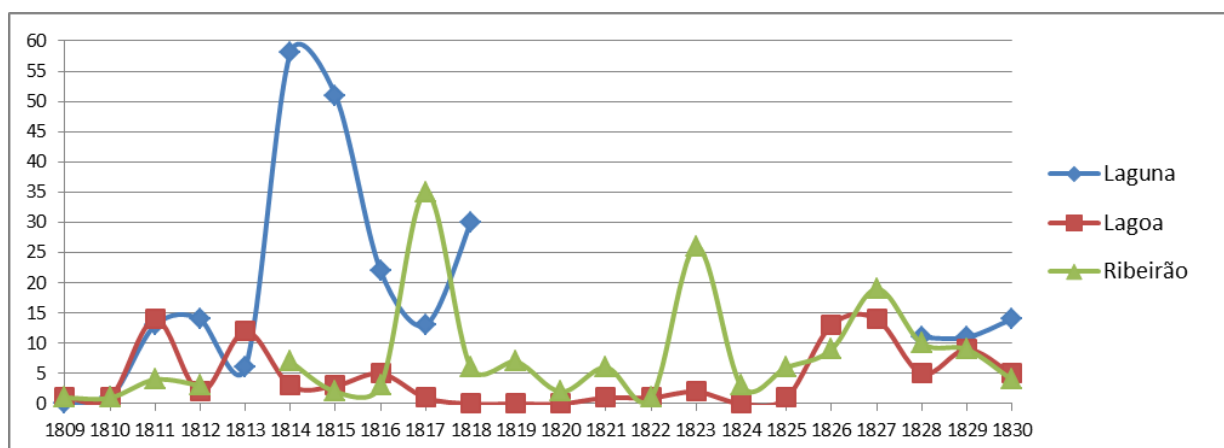
Desnecessário dizer que nem todos os colonos livres tinham acesso a um escravo, mas podemos imaginar o esforço com que cada um se empenhava para adquirir o seu primeiro cativo. A importação de escravos na economia local permitia a concentração de riqueza por parte do produtor, o qual explorava a mão de obra adquirida. Na virada do século XVIII para o XIX o fornecimento de farinha de mandioca a baixo custo às regiões agroexportadoras passava a ser feito também por parte de unidades camponesas que se dedicavam a lavoura e também por unidades camponesas que passavam a contar com o apoio da mão de obra escrava, o que podemos concluir que, de acordo com a unidade em questão, tivéssemos diferentes padrões de acumulação através da produção de alimentos para o abastecimento das regiões. De acordo com Fragoso, “a reprodução da *plantation* escravista estava alocada em outros setores econômicos e outras formas de produção não-capitalistas.”⁵⁸

De qualquer maneira, a expansão agrícola catarinense, fornecendo farinha de mandioca a baixo custo para as *plantations* escravistas, possibilitou as primeiras acumulações endógenas provenientes da produção, mastambém a circulação do excedente permitia a reiteração do sistema e retenção de parte do sobretrabalho na própria província.

Analisar os batismos de africanos de freguesias de Santa Catarina nos permite olhar para o setor produtivo sob nova perspectiva. Organizados ano a ano para indicar a periodicidade dos batismos, portanto a flutuação da compra de africanos, os batismos confirmam o período de maior expansão das atividades até aqui descritas.

Gráfico 1: Batizado de Africanos de três localidades catarinenses (1809-1830)

⁵⁸ Sobre formas não capitalistas de produção na economia colonial ver: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. pp. 119-147



Fonte: Livro de Batismos de Escravos das Paróquias de Santo Antônio dos Anjos da Laguna, Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão e Nossa Senhora da Lagoa da Conceição.⁵⁹

A farinha já se consolidava como produto de maior importância em Santa Catarina, de acordo com os batismos da paróquia da Lagoa, que passou a receber africanos novos desde a década de 1780. Essa freguesia, junto com o Ribeirão da Ilha, era conhecida como o “celeiro da Ilha” dada a quantidade de farinha de mandioca e além de outros produtos agrícolas que eram produzidos nestes locais. A seleção destas freguesias para a análise foi considerá-las parte integrante do comércio de abastecimento em Santa Catarina.

Os dados de batismos da paróquia de Santo Antonio dos Anjos de Laguna foram sobrepostos com os batismos da paróquia de Nossa Senhora da Lagoa da Conceição e da Lapa do Ribeirão. Fernanda Zimmermann utilizou os batismos de escravos do Ribeirão da Ilha para acompanhar a chegada de africanos novos na Armação da Lagoinha, os quais iam sendo comprados para reativar o monopólio da pesca em 1817, bem como utilizou os batismos ainda para rastrear o nascimento de novos escravos e responder algumas questões postas pela historiografia acerca da família escrava.⁶⁰ Aqui os batismos foram sobrepostos para analisar a aproximação entre as freguesias acerca da chegada desses africanos nos diferentes lugares da província de Santa Catarina.

A importação de africanos ocorria de forma contínua, anualmente, em todas as freguesias, e entre 1809 e 1830 todas as paróquias registraram alguns picos no batizado

⁵⁹ As transcrições dos batismos da paróquia de Nossa Senhora da Lagoa e de Nossa Senhora da Lapa do Ribeirão foram realizadas por Fernanda Zimmermann e por Maria Helena Schweitzer e integram o acervo do LHSTC.

⁶⁰ ZIMMERMANN, Fernanda. *O Funcionamento da Armação da Lagoinha: Hierarquia do Trabalho e o Controle dos Escravos na Caça à Baleia* (Ilha de Santa Catarina, 1772-1825). [TCC]. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2006. Para a busca de africanos nos registros de batismo, ver também: MALAVOTA, Claudia Mortari. *Os africanos de uma Vila Postuária no Sul do Brasil: criando vínculos parentais e reinventando identidades*. Tese (Doutorado em Sociologia). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul: Porto Alegre, 2007.

de africanos. A Freguesia da Lagoa, por exemplo, na qual se vinha batizando pouco menos de cinco escravos anualmente, batizou em 1811 e 1814, 14 e 12 escravos respectivamente, voltando a importar a quantidade anterior até 1826, ano em que eleva a importação de africanos aos patamares do surto ocorrido na década anterior, batizando nunca menos de cinco escravos africanos por ano até 1830. Da mesma forma a paróquia do Ribeirão que mantinha os batismos de africanos regularmente em cerca de até cinco escravos, em 1817 batiza 35 africanos, retornando a importar a quantidade em torno de cinco africanos até 1823, quando eleva o índice para 23 africanos importados e a partir do ano de 1826 eleva consideravelmente a importação regular anual de africanos. Apesar da lacuna existente para a paróquia de Laguna entre 1818 e 1828, que será preenchida posteriormente com os códices de despachos de escravos,⁶¹ podemos afirmar que a paróquia de Santo Antonio dos Anjos foi a que mais batizava escravos africanos, dentre as paróquias de Lagoa e Ribeirão. O termo da Vila de Laguna correspondia a uma vasta região, mais habitada que as paróquias de Lagoa e Ribeirão, sendo provável que muitos desses cativos permanecessem no local de batismo.

Tabela 1: Sazonalidade dos batismos de escravos, Laguna 1790-1851

Estação/Mês	Numero de batizados	%
<i>Verão</i>	67	21,75
Dezembro	39	
Janeiro	18	
Fevereiro	10	
<i>Outono</i>	67	21,75
Março	33	
Abril	20	
Maio	14	
<i>Inverno</i>	100	32,46
Junho	33	
Julho	38	
Agosto	29	
<i>Primavera</i>	74	24,02
Setembro	19	

⁶¹ Diferentemente dos registros de batismos que nos garante o local onde esses cativos exerceram suas funções, o registro de despachos de escravos nos permite saber nesse caso, apenas o local para o qual foram destinados e desembarcados, não nos permitindo afirmar se de fato foram repassados a moradores locais ou destinados a outras freguesias adjacentes. Ainda pode ocorrer o fato de a embarcação com destino a Laguna poder atracar previamente em Desterro e desembarcar aí um quantidade considerável desses africanos.

Outubro	30
Novembro	25

Fonte: AHESC: Livro de batismos de escravos da Paróquia de Santo Antônio dos Anjos de Laguna. Livro de Batismos de Escravos 1790-1818; Livro de Batismos de Escravos 1828-1838; Livro de Batismos de Escravos 1838-1851.

Organizamos os batismos também conforme a estação do ano, utilizando os mesmo critérios adotados por Manolo Florentino.⁶² Aqui os batismos foram utilizados para verificar como se comportava a chegada desses africanos na Vila de Laguna em relação ao comércio transatlântico de escravos. Para o comércio transatlântico de escravos, os períodos de chegada de africanos conforme a estação do ano se mostraram bem similares. Todas as estações do ano se mantiveram em torno da casa dos 20% para o comércio transatlântico com o Rio. Verão e primavera detinham cada uma 27% das chegadas, outono e inverno detinham respectivamente 23% e 21% das chegadas de navios negreiros.⁶³ Para Laguna, nada parecido. A maior estação de chegada desses africanos correspondeu à estação de inverno, justamente a estação de menor desembarque de africanos no Rio. Se os despachos para o Rio Grande⁶⁴ analisados por Berute se aproximavam bastante com os do comércio transatlântico, algo diferente acontecia em Santa Catarina, especialmente em Laguna. Apesar das chegadas ocorrerem em todas as estações, eram mais frequentes no inverno. Relatos dizem que a colheita da farinha começava nos meses que seguiam o mês de maio, quando as famílias se mudavam para os engenhos a começar a época conhecida como “farinhada”, festividade que acontecia na Ilha de Santa Catarina.⁶⁵ Isto confirma a hipótese da estreita relação entre a indústria mandiocqueira e a chegada dos africanos: era no inverno que a “safra” começava a ser escoada e também quando mais se precisava de novos braços.

Quando visitou a costa de Santa Catarina em princípio do século XIX, depois de ter pernoitado algumas noites na Cidade de Laguna, o bispo José Caetano da Silva Coutinho se deslocou até o extremo sul da capitania onde “pernoitou na fazenda do

⁶² FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op. Cit. p. 232.

⁶³ Idem.

⁶⁴ BERUTE, Gabriel. *Dos Escravos que partem para o Sul*. Op. Cit. p. 49.

⁶⁵ VÁRZEA, Virgílio. *A Ilha*. [1900]. Florianópolis, IOESC, 1984.

Major Tavares, de Laguna, no sítio Araranguá, ou dos Conventos”.⁶⁶ O relato é de um memorialista, Paulo Hobold, que preocupou-se em demonstrar o papel dos eclesiásticos, militares e políticos que contribuíram para o desenvolvimento da região. Infelizmente, pouco discorreu sobre a pessoa do Major Tavares. Garimpando os arquivos eclesiásticos da paróquia de Santo Antonio dos Anjos de Laguna, encontramos então o Major João Antonio Tavares, levando à pia batismal quatro africanos, um deles em 1803 e o restante em 1814; nesse levantamento constatou-se que vários membros possuíam patentes militares.⁶⁷

A família Tavares foi a que mais se dirigiu a pia batismal para registrar africanos novos que chegavam a Laguna. Somente na igreja matriz de Santo Antônio dos Anjos foram batizados vinte e cinco escravos de suas propriedades, sendo que destes, dezenove eram africanos. O maior proprietário de escravos africanos da Vila de Laguna, Tenente José Antonio Tavares, batizou de 1814 a 1816 o equivalente a quatorze escravos africanos que afirmavam ter de doze a vinte anos de idade, o que se pressupõe um considerável investimento para a montagem de sua escravaria, ou capacidade de aglutinar uma quantia considerável de crédito superior a de seus conterrâneos atuantes no mercado intraprovincial.

Segundo Barickman, a escravidão oferecia uma vantagem: enquanto durou o tráfico atlântico, a importação de escravos africanos permitia aumentar rapidamente o tamanho da força de trabalho agrícola, capaz de num primeiro momento suprir qualquer aumento da demanda.⁶⁸ Ou seja, em pouco tempo, dezenas ou centenas de cativos trazidos da África podiam ser remetidos do Rio para Santa Catarina e logo em seguida postos a trabalhar nas mais variadas atividades. Nas fazendas e engenhos de mandioca realizavam todo tipo de trabalho, desde a plantação, colheita e beneficiamento da produção; em volta do porto, escravos carregadores embarcavam e desembarcavam as mercadorias e malas de viajantes, pombeiros e quitandeiras mascateavam pela cidade o preço da água e dos gêneros alimentícios, eram ainda engraxates, marinheiros e varredores de ruas, realizando todo o tipo de serviço mecânico.

As aquisições de africanos novos de José Antonio Tavares são uma amostra do processo de rápida montagem de um sistema escravista nas áreas de ocupação do litoral

⁶⁶ HOBOLD, P. *A História de Araranguá*: Op. Cit. p.81

⁶⁷ Manoel Antonio Tavares (Capitão) 1812; João Antonio Tavares (Major) 1800- 1803 -1814; José Antonio Tavares (Tenente). 1814-1815-1816. Fonte: AHESC – Livro de Batismos de Escravos 1790 – 1818.

⁶⁸ BARICKMAN. *Um contraponto baiano*. Op Cit. p. 226

sul da capitania de Santa Catarina, o que possibilitou o incremento de unidades escravistas e disseminação das unidades camponesas que passavam a contar com a mão de obra escrava.

Tabela 2: Concentração dos africanos batizados (1794 - 1818 / 1828 - 1846)

Escravos africanos nos plantéis	Total de proprietários		Total de africanos Batizados	
	Abs	%	Abs	%
1	158	74,6	158	51,4
2	31	14,7	62	20,2
3	17	8,0	51	16,5
4	3	1,4	12	3,9
5 a 9	2	0,9	11	3,5
10 ou +	1	0,4	14	4,5
Total	212	100	308	100

Fonte: AHESC: Livro de batismos de escravos da Paróquia de Santo Antônio dos Anjos de Laguna. Livro de Batismos de Escravos 1790-1818; Livro de Batismos de Escravos 1828-1838; Livro de Batismos de Escravos 1838-1851.

De acordo com a Tabela 2 podemos afirmar o que dissemos linhas atrás sobre a propriedade dos africanos recém-adquiridos estar dispersa entre vários estratos sociais. Apesar da lacuna de dez anos sobre as quais as fontes se perderam, os dados revelam que João Antônio Tavares, o qual representava 0,4% dos proprietários de escravos africanos batizados, possuía assim 4,5% dos mesmos cativos. Mas a grande maioria, ou seja, 97,3% dos proprietários de africanos batizados possuíam 88,1% dos mesmos concentrados em plantéis com até três africanos. Tal perfil da posse escrava caminha no sentido de que a esse tipo de senhor-camponês representava um dos principais polos da demanda por escravos africanos da região.

Analisando o número médio de escravos no Recôncavo baiano rural entre 1779 e 1835, Bert Barickman diferencia as unidades escravistas voltadas para o abastecimento interno daquelas voltadas à exportação pelo número médio de escravos empregados em cada uma dessas atividades. Por exemplo, nos locais onde a concentração da mão de obra se dava em favor da lavoura de exportação o número médio de escravos possuídos por proprietário é sempre superior a dez cativos. Já nos locais onde o cultivo se dava para mercado interno, a exemplo da produção de farinha de mandioca nas freguesias de Nazaré, Jaguaripe e Maragogipe, o número médio de escravos por proprietário tende a ser sempre inferior a cinco cativos por senhor.⁶⁹ Mas, além de confirmar a existência

⁶⁹ BARICKMAN. *Um contraponto baiano*. Op Cit. p.238.

majoritariamente de produtos voltados para o mercado de abastecimento, como já nos detemos nos subcapítulos anteriores, a existência de unidades produtoras com mais de dez escravos em Laguna não pressupõe que estas estivessem diretamente ligadas à agroexportação, mas sim que havia unidades escravistas de produção de alimentos de diferentes tamanhos. Ser senhor de escravos em Laguna, local em que a propriedade escrava se encontrava, em sua grande maioria, dispersa em pequenos plantéis, significava que possuidores de mais de dez escravos, sobretudo quando africanos, ocupavam um local socialmente distinto na sociedade. Tal constatação faz com que o Tenente José Antonio Tavares pudesse ser considerado um proprietário abastado da região.

Tabela 3 Nação dos africanos batizados, por sexo (1794-1818 / 1828 – 1846)

Nações	H	M	T	%
<i>África Ocidental</i>				
Mina	11	6	17	6,51
Calabá	0	2	2	0,76
Total	11	8	19	7,27
<i>África Centro Ocidental</i>				
Congo	107	25	132	50,57
Cabinda	24	8	32	12,26
Monjolo	15	1	16	6,13
Angola	7	1	8	3,06
Cassange	6	1	7	2,68
Total	159	33	195	74,7
<i>África Oriental</i>				
Moçambique	22	5	27	10,34
Quelimane	9	0	9	3,44
Total	31	5	36	13,78
<i>Não Identificadas</i>				
Costa	9	2	11	4,21
Sem Identificação	2	1	3	1,14
Total	11	3	14	5,35

Fonte: AHESC –Paróquia de Santo Antônio dos Anjos de Laguna; Livro de Batismos de Escravos: 1790-1818; 1828-1838; 1838-1851.

Analisando os registros dos africanos batizados em Laguna, nitidamente, a predominância de congos em Laguna, que puderam ser identificados deve ser destacada.

Além das rotas comerciais favoráveis à incorporação de africanos novos provenientes do Congo, os senhores lagunenses podiam se beneficiar da eventual experiência que os congos traziam no cultivo da mandioca.⁷⁰

Quanto à região de origem dos africanos novos batizados na Vila de Laguna, que puderam ser identificados (261 batismos dos 308) existentes, pudemos perceber que 74,7% dos africanos desembarcados eram provenientes da África Centro-Occidental. Da África Oriental provinham 13,78% dos escravos batizados em Laguna e da África Occidental 6,3% dos mesmos batismos, o que nos coloca Laguna, em geral, em situação muito parecida com o perfil demográfico dos escravos importados para o Rio de Janeiro.⁷¹ Ainda, do total de africanos batizados na paróquia de Santo Antonio dos Anjos de Laguna, 78,6% eram homens e 21,4% mulheres, o que daria uma razão de 3,6 homens para cada mulher. Esses números são equivalentes aos encontrados por Manolo Florentino para os desembarques de cativos no Rio de Janeiro onde a proporção chegava a 3,4/1⁷² e aos obtidos por Mary Karasch onde 72,9% dos escravos desembarcados eram do sexo masculino,⁷³ o que revela a igual preferência dos senhores de escravos localizados ao sul da colônia por escravos homens. O que podemos perceber é que Laguna, assim como a freguesia do Ribeirão, recebe percentualmente mais escravos homens do que vêm do tráfico, o que indica que havia escolha a partir da oferta dada na praça do Rio de Janeiro.

Tabela 4 Nações dos africanos por períodos

Ano/Nação	1794-1808	1809-1818	1828-1830	1831-1851	Total
Angola	1	2	3	2	8
Benguela	3	5	2	2	12
Cabinda	-	25	1	6	32
Cassange	-	3	1	3	7
Congo	-	115	4	13	132
Monjolo	-	14	1	3	18
Costa	-	9	9	2	20
Mina	1	13	1	2	17
Moçambique	7	11	4	5	27
Rebolo	-	4	-	3	7
Outros	-	6	7	10	23
S.I	1	1	3	-	5
Total	13	208	36	51	308

⁷⁰ REDIKER, Marcus. *O Navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011. p. 105.

⁷¹ KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)*. Op. Cit.

⁷² FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*: Op Cit, 1997, p. 59.

⁷³ KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)*. Op. Cit. p. 71

Fonte: AHESC –Paróquia de Santo Antônio dos Anjos de Laguna; Livro de Batismos de Escravos: 1790-1818; 1828-1838; 1838-1851.

A Tabela 4 foi construída tendo como base as distintas fases do tráfico transatlântico de escravos frente às suas conjunturas internacionais. A faixa de ano 1794-1808 corresponde a uma relativa fase de estabilidade do tráfico de escravos para o Brasil. Em seguida, entre 1809 e 1828, o tráfico de escravos presencia sua fase de aceleração, sendo que em 1826 o tratado entre Brasil e Inglaterra pelo fim do tráfico foi assinado acelerando as aquisições até a nova lei de proibição em 1831.⁷⁴ A tabela acima foi construída tendo de acordo com o proposto por Manolo Florentino.

De acordo com a tabela acima podemos observar que os escravos tidos como “minas”, foram trazidos, sobretudo, entre 1809 e 1828. O que indica a intensificação de outras rotas marítimas além da costumeira Rio-Congo-Angola com a abertura dos portos, já que as nações denotam geralmente os portos de exportações na África ou regiões geográficas específicas como a terra natal desses africanos.⁷⁵ Pode ser que estes africanos “minas” viessem por intermédio da navegação costeira com outros portos que não o Rio de Janeiro, como por exemplo a Bahia, onde uma maioria de escravos de procedência da África Ocidental dominava os índices populacionais da população cativa. De acordo com Saint-Hilaire, Bahia e Pernambuco eram portos importantes na economia de abastecimento de Laguna e Montevideo indica também a relação comercial com os portos do Sul, inclusive de exportação. Escravos tidos como “Costa” não sabemos informar se eram provenientes da Costa da Mina ou da Costa da Guiné, termo mais genérico para “África”. Adiante, os escravos provenientes da África Oriental como os descritos enquanto “Moçambique” já vinham sendo transportados para Laguna na fase de estabilidade do tráfico. Mas nítido está que escravos Congo dominavam a escravaria de procedência africana.

Com isso, podemos concluir a Tabela 4 afirmando que a fase de aceleração do tráfico, em especial para Santa Catarina, correspondeu a uma maior interação mercantil com a província do Rio de Janeiro, a qual passava a diversificar as suas rotas transatlânticas de escravos e exportar esses africanos à outras províncias. Através do tráfico de escravos existente entre Brasil e África, e sua posterior redistribuição através do porto do Rio de Janeiro para Santa Catarina, intensificavam-se as relações entre as

⁷⁴ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*: Op Cit. pp. 44-50.

⁷⁵ KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)*. Op. Cit. pp. 44-45.

duas províncias, conectando o mercado de farinha e de outros produtos agrícolas ao mercado de mão de obra escrava.

Tabela 5: Idade dos africanos batizados (1790-1851)

Idade/Sexo	Masculino		Feminino	
	Abs	%	Abs	%
04-14	68	22,07	19	6,16
15-30	157	50,97	40	12,98
S. I.	17	5,51	8	2,59
Total	242	78,55	67	21,73

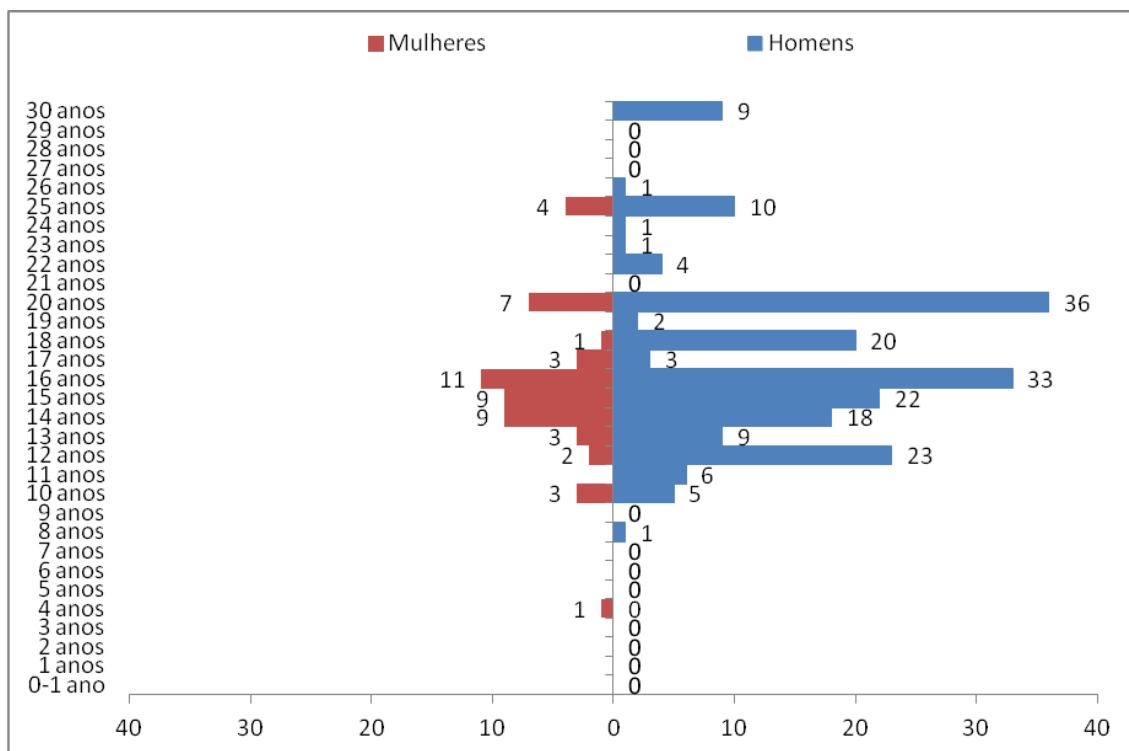
Fonte: AHESC –Paróquia de Santo Antônio dos Anjos de Laguna; Livro de Batismos de Escravos: 1790-1818; 1828-1838; 1838-1851.

A tabela acima foi construída com base nas idades dos escravos africanos batizados. Quando a idade estimada não foi dada, escravos identificados enquanto “adultos” foram inseridos na faixa 15-30 anos e aqueles descritos enquanto “moleques” foram incorporados a faixa de 04-14 anos. Analisando a idade dos africanos batizados percebemos que 63,95% dos africanos eram adultos. Os números indicam que boa parte dos africanos que desembarcaram em Laguna estava em idade produtiva, e os menores, os quais ainda se aguardava o auge de sua produção, além de serem empregados em serviços domésticos, iam também sendo instruídos desde pequenos aos trabalhos específicos, que de acordo com o advento e prosperidade da unidade de produção, lhes seriam atribuídos no futuro. Se olharmos “microscopicamente” para a escravaria africana de José Antonio Tavares, veremos que dos 13 africanos batizados como sendo de sua propriedade, 5 deles estavam relacionados como tendo entre 12 e 14 anos e 8 entre 15 e 24 anos. Em toda sua escravaria africana há somente uma escrava batizada: Joaquina, de nação Mina, que foi batizada em nove de março de 1816, aos 14 anos de idade.

Quando deixamos de lado 16,5% dos africanos os cuja idade quais não foi possível identificar com precisão por estarem batizados segundo uma “idade descritiva” e não de forma numérica, e passamos a contar com 257 dos 308 batismos, veremos então, que era pequena a porcentagem de escravos com menos de dez anos, os infantes corresponderam a 0,8% dos africanos identificados. Através do gráfico 1.2, percebemos que mais da metade dos africanos batizados na paróquia de Laguna eram do sexo masculino e tinham sua idade superior a 14 anos, enquanto na mesma faixa etária as

mulheres corresponderam a pouco mais de 10% do total de cativos africanos batizados. As mulheres eram adquiridas mais jovens possivelmente como uma aposta em sua reprodução.

Gráfico 2: Pirâmide etária dos africanos batizados



Fonte: AHESC –Paróquia de Santo Antônio dos Anjos de Laguna; Livro de Batismos de Escravos: 1790-1818; 1828-1838; 1838-1851.

Para o próximo capítulo reservamos a análise dos despachos de escravos do Rio de Janeiro para Santa Catarina, para a partir daí, compreender a dinâmica do tráfico interprovincial e medir o impacto das rotas internas de abastecimento de mão de obra, passando a considerar a navegação de cabotagem como a principal meio de circulação comercial da região.

Capítulo segundo: O comércio de escravos para Santa Catarina

Ao exportar parte significativa do excedente para a Corte, Santa Catarina mantinha como seu principal parceiro comercial a província do Rio de Janeiro, exportando óleo de baleia e farinha de mandioca, entre outros cereais que eram produzidos na província. Do rio, parte da produção colonial ganhava rumos transatlânticos. Em 1803, açúcar, café, aguardente e farinha de mandioca corresponderam a grande maioria dos valores exportados pelo porto do Rio de Janeiro,⁷⁶ sendo que para o Reino, se destinavam a maior parte do açúcar e do café em troca de sedas, tecidos de algodão, panos de linho, veludos e cetim; importavam-se também do Reino, vinhos, bacalhau e temperos domésticos e algum tipo de metal, chumbo, ferro, latão e cobre. Tecidos, gêneros alimentícios e metais correspondiam juntos a 38% das importações do porto do Rio de Janeiro.⁷⁷ Para a África se destinava pela ordem, cachaça, farinha, açúcar, arroz e café, sendo que quase a totalidade era destinada a compra de africanos novos.⁷⁸

Negócios negreiros ultramarinos e a navegação de cabotagem: as províncias de Santa Catarina e Rio de Janeiro e seus mercados de escravos

Poucos foram os registros de viagens transatlânticas que ao comprar escravos na África retornaram diretamente para Santa Catarina para o desembarque. Os casos do navio *Boa Armonia*⁷⁹ e o do bergantim *Nova Aventura* são raros exemplos dessa rota comercial pouco explorada. *Nova Aventura*, comandado pelo Capitão Domingos Manoel Rodrigues Maia, partiu do Rio de Janeiro em 08 de março de 1823, aportando primeiro em Benguela na África Central. O Capitão Manoel Rodrigues Maia deveria ser representante de mercadores do Rio de Janeiro, os quais o contrataram para se encarregar da navegação, medir as distâncias e dar as ordens de trabalho durante o percurso. Sua função de capitão consistia em dirigir todo o trabalho de navegação e tudo o que se referisse à carga do navio durante a viagem. Contratava a tripulação,

⁷⁶ FLORENTINO, Manolo; FRAGOSO, João. *Arcaísmo como projeto*. Op Cit. p. 244

⁷⁷ *Ibidem*. pp. 99-102

⁷⁸ *Ibidem*. P. 99

⁷⁹ MANOLO, Florentino. *Em Costas Negras*. Op. Cit. p.79.

providenciava os mantimentos do navio, supervisionava o embarque da carga inicial e cuidava de todos os negócios relativos à viagem, desde a compra dos escravos na África até seu desembarque nas Américas.⁸⁰ No caso de Domingos Manoel Rodrigues Maia, é muito provável que já teria a quem vender os escravos quando aportasse em Santa Catarina. Medidas as distâncias, esses escravos puderam ser desembarcados diretamente em Santa Catarina no intuito de reduzir a mortalidade durante a navegação transatlântica, além da redução dos custos na navegação de cabotagem a partir do Rio de Janeiro. Essa rota também nos aproxima de uma relação estreita entre as praças de Desterro e Laguna com donos de naus e mercadores cariocas. Talvez por essa rota comercial haveria a possibilidade de adiantamentos em farinha de mandioca por parte de mercadores locais, que procuravam melhores preços financiando uma nau suficientemente grande que partia da Corte. Na África, o Capitão Domingos Manoel Rodrigues Maia embarcou 390 escravos, dos quais chegaram vivos 353, ou seja, sua carga desembarcou em Santa Catarina com 90,51% de seu investimento realizado em cativos.⁸¹

A falta de água e alimentos, superlotação, ou eventuais doenças contraídas pelas más qualidades nos transportes, tudo isso influenciava na hora de se chegar com o cativo vivo nas Américas. O cálculo empresarial de uma nau negreira consistia em obter o máximo lucro possível em cada etapa do processo de circulação da mercadoria humana, o que ocorria, quando do aumento da oferta em África, comprando cativos em grandes quantidades e pressionando para baixo o preço inicial do escravo. Contudo, a mortalidade dos africanos na travessia atlântica era uma preocupação real, pois por causa dela, alguns navios chegavam a perder até 34% de seus escravos.⁸² Naufrágios e eventuais ataques de navios piratas interessados na mercadoria humana eram as principais causas que afetavam grandes prejuízos, mas as mortes durante a travessia oceânica eram as que mais frequentemente atingiam os traficantes de escravos no ultramar.

Por causa disso, e para encorajar os investimentos na expedição negreira, a empresa escravista mercantil especializada no comércio de escravos oferecia seguros e apólices aos contratantes da nau negreira, que esperavam na costa brasileira os escravos

⁸⁰ Para saber mais sobre a divisão social do trabalho no navio negreiro ver: REDIKER, Marcus. *O Navio negreiro*: Op. Cit. p. 67.

⁸¹ Viagem #49989 do TSTD, Disponível em: www.slavevoyages.org Acesso em: 28/06/2015; documentação original IHGB, DL82.1:18: *Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro* (Rio de Janeiro, Brasil) Lata 82, pasta 1, Vários ofícios sobre negócios do reino de Angola (1797-1828).

⁸² FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op. Cit. p. 144

encomendados. O mercado de escravos também gerava outras atividades comerciais, as quais cobriam eventuais perdas, e com isso, angariavam recursos para o custeio das expedições que se seguiam até o continente africano. Mas as mortes da mercadoria humana não cessavam com o desembarque no Rio de Janeiro. Uma vez vendidos, o longo percurso para o interior ceifava a vida de mais de 11% da escravaria despachada, o que resulta um índice de perdas de mais de um quarto do total de africanos desembarcados em terras brasileiras.⁸³ Quem conheceu essa realidade na província de Santa Catarina em 1811, para infelicidade de seus negócios, foi José Luís do Livramento, que mandou sepultar quinze pretos “da Costa” em menos de um mês, na freguesia de Nossa Senhora do Desterro,⁸⁴ certamente vítimas de alguma doença contraída durante a etapa interna do tráfico.

Manoel Rodrigues Maia também é responsável por outras duas remessas de escravos em 1822 e outras seis em 1824. Só que dessa vez, o capitão partia do porto do Rio de Janeiro através da navegação costeira até chegar a Santa Catarina, sem especificação exata do local de desembarque ser Laguna ou Desterro. Em suas oito remessas pela navegação costeira Maia totaliza 12 cativos despachados dos quais 4 africanos, 2 crioulos e outros 6 sem identificação.⁸⁵ Talvez fosse ele também capitão de navio costeiro e fizesse tráfico miúdo. Ao ser capitão de uma nau negreira, é provável que Manoel Rodrigues Maia recebesse seu pagamento em cativos, se dirigindo ao mercado de cabotagem sempre que achasse uma oportunidade lucrativa nesta navegação.

Tabela 6: Distribuição anual de escravos enviados do Rio de Janeiro a Santa Catarina (1809 – 1832), por códices

Anos	Cód. 390	Cód. 411	Cód. 421	Cód. 424	Cód. 425	Total
1809	-	-	36	-	-	36
1811	-	-	62	-	-	62
1815	1	-	-	-	-	1
1816	26	-	-	-	-	26
1817	24	-	-	-	-	24
1818	12	-	-	-	-	12
1819	27	-	-	-	-	27
1820	43	-	-	-	-	43
1821	19	-	-	-	-	19

⁸³ MELLO, Pedro Carvalho de. *Estimativa da longevidade de escravos no Brasil na segunda metade do século XIX*. In: Estudos Econômicos, 13 (1), pp. 172-173, 1983.

⁸⁴ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti & CARDOSO, Vitor Hugo Bastos. *Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina*. In MAMIGONIAN Beatriz Gallotti & VIDAL, Joseane Zimmermann. *História Diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2013. pp. 17-19

⁸⁵ Arquivo Nacional do Rio de Janeiro Cód.390 Volumes 2 e 4.

1822	282	6	30	-	-	318
1823	395	4	160	-	-	559
1824	350	24	169	290	29	572
1825	-	9	-	-	-	9
1826	381	7	-	83	-	471
1827	-	21	-	79	-	100
1828	-	1	-	52	-	53
1829	-	3	-	83	-	86
1830	-	1	-	98	-	99
1831	-	1	-	7	-	8
1832	-	2	-	11	-	13
1833	-	-	-	1	-	1
Total	1560	79	457	414	29	2539

Fonte. Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volumes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 19. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1, 2, 9 e 18. Códice 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volumes 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9. Códice 425: Passaportes: registros de pessoas que partem ou despacham escravos (1822-1833), volume: 1.

De acordo com o encontrado nas fontes, é plausível que a maioria dos escravos que chegaram até Santa Catarina fossem adquiridos no comércio com o Rio de Janeiro, e quando não diretamente através da navegação de cabotagem, eram adquiridos por intermédio de mercadores cariocas de grosso trato. Ainda que não tenhamos remessas ou passaportes de outras localidades, registros de alfândega, podemos supor que, como os mercadores cariocas dominavam o comércio de escravos, fossem eles os mesmo que remetiam os escravos para Santa Catarina. Chegando ao Rio, os africanos passavam a primeira parte de suas vidas no Brasil no mercado do Valongo, paróquia de Santa Rita, e lá permaneciam até que fossem vendidos a redistribuidores ou particulares. Nesse local, os escravos eram preparados para a venda, alimentados, sendo alguns vacinados contra varíola, doença comum na África e que se difundia no navio negreiro por contaminação pelo contato direto. Tal prática de vacina, ao mesmo tempo em que evitava novos prejuízos, também aumentava o valor do cativo nos negócios de cabotagem.⁸⁶

Além de tratar suas enfermidades físicas, os negociantes do Valongo tendiam a combater também o que chamavam de “nostalgia”, doença que diziam ser psicológica e que conduzia ao suicídio. Para tal, procuravam incentivar as danças, cantos e costumes de sua terra natal, tanto para que suportassem o fardo da venda, como para mostrar aos

⁸⁶ KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)*. Op. Cit. pp. 75-80.

possíveis compradores as condições físicas dos escravos que possuíam.⁸⁷ É possível que muitos dos escravos remetidos para Santa Catarina fossem adquiridos no mercado do Valongo, por comerciantes de pequeno e médio trato, fato que será analisado adiante.

A província catarinense era destino final de centenas de escravos africanos comprados diretamente da África e desembarcados provisoriamente no Rio de Janeiro, até que fossem remetidos ao litoral sul da Colônia. A maior parte dos cativos recém-desembarcados no Rio era destinada a compradores do interior e às pequenas cidades litorâneas do Sul/Sudeste brasileiro, seja por terra até as Minas Gerais ou através das rotas marítimas de navegação costeira.

A quantidade de cativos exata que aportou em Santa Catarina talvez nunca se saiba, o fato é que a mão de obra escrava que aqui aportou foi adquirida em larga escala através da navegação de cabotagem. Portanto tais códices antes de refletir sobre a totalidade desembarcada, nos oferecem um aparato de fonte serial capaz de nos aproximar da dinâmica marítima interprovincial por seu comércio negreiro a partir de fração da rota comercial mais utilizada. De acordo com os códices de envio e passaportes referentes aos despachos de cativos para Santa Catarina a partir da Corte, podemos identificar entre 1809 e 1833 um total de 698 remessas das quais 580 transportavam algum escravo. Nesses envios contendo escravos, foram identificados um total de 2539 escravos, dos quais 1937 eram novos, 337 ladinos e 265 sem qualquer identificação quanto a sua procedência. Escravos *ladinos* consideramos aqueles que por estarem mais tempo na colônia ou por já terem algum contato com a língua portuguesa estariam assim mais adaptados aos trabalhos que lhes seriam atribuídos na colônia. Já os chamados *novos* ou *boçais* eram os recém-desembarcados, portanto novos no sentido de pouco adaptados ao novo contexto ao qual estavam inseridos.⁸⁸

Esses escravos, assim que chegavam a Santa Catarina, caso ainda não tivessem o destino certo de seu último proprietário na cadeia de produção poderiam ser comercializados através de leilões em praça pública, assim como era comum no litoral do Rio de Janeiro. Alguns outros poderiam ainda, ter como destino algumas casas comerciais em torno da região portuária. Especuladores no mercado de escravos poderiam ainda comprar uns poucos cativos e colocá-los em anúncios nos jornais da província, indicando o local para as negociações.

⁸⁷ KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)*. Op. Cit. pp. 75-80.

⁸⁸ KARASH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)*. p. 43; FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op. Cit. pp. 58-59.

Apesar de que muitos registros não afirmam a praça de desembarque dos cativos, podemos acreditar que eles eram desembarcados majoritariamente em Desterro, eventualmente a embarcação aportaria em São Francisco. Muitos dos proprietários em torno da Ilha de Santa Catarina se deslocavam até Desterro em busca de braços e crédito. Assim também, Laguna oferecia uma praça acessível para os produtores localizados no extremo sul da província.

O perfil das remessas de escravos a partir do Rio de Janeiro para Santa Catarina – Análise dos dados referentes à Praça de Laguna

A historiografia tem demonstrado que o mercado de mão de obra escrava era dominado pelo comerciante residente na Corte.⁸⁹ Mas entre os traficantes cariocas haviam aqueles que se dedicavam exclusivamente a exportação. Desnecessário dizer que esses nem sempre participavam da etapa interna de redistribuição dos escravos. Com isso, a “terceira perna do tráfico” como os historiadores tem chamado a redistribuição dos africanos na colônia, encontrava-se disseminada nas mãos de outros sujeitos, *pequenos comerciantes*, especuladores de conjunturas favoráveis, que entre seus diversos negócios, participavam do mercado interno de cativos. Grande maioria desses não eram mercadores especializados, participavam somente alguns poucos anos da navegação de cabotagem e depois sumiam.

Os nomes registrados das pessoas responsáveis pelos despachos de escravos provavelmente escondiam diferentes atuações no mercado de cativos. Podemos admitir a presença de *grandes traficantes*, especializados, que fretavam as embarcações com escravos e outros produtos que cotidianamente eram remetidos para Santa Catarina e aí negociados. É bem provável também que entre esses despachantes também existissem os comissários, representantes de traficantes de escravos localizados no sul da colônia nas operações financeiras na praça carioca. Esses comissários ficariam responsáveis por encontrar escravos sadios, negociá-los nas melhores condições e remetê-los a Santa Catarina, extraindo-lhes alguma porcentagem sobre as movimentações.

Quando analisamos os despachos a partir do local de chegada desses escravos podemos rastrear a atuação dos comerciantes especializados em determinadas praças.⁹⁰ Trataremos então da rota Rio de Janeiro – Santa Catarina. Em certa medida procuramos

⁸⁹ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit. FRAGOSO, João e FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto*. Op. Cit.

⁹⁰ BERUTE, Gabriel. *Dos escravos que partem para o sul*. Op. Cit.

também confrontar esses dados com as saídas dos tropeiros para Minas Gerais, principal destino dos escravos desembarcados no Rio e as saídas das embarcações para o Rio Grande do Sul, principal parceiro comercial do Rio de Janeiro através da navegação costeira. Procuramos assim inserir a economia catarinense no contexto mais amplo do cenário Sudeste-Sul, a fim de conhecer as especificidades econômicas e sociais de Santa Catarina através de seu mercado de escravos – que se estendia até a praça de Laguna.

Os despachos de escravos para Santa Catarina foram feitos em barcos bem menores daqueles que realizavam a travessia atlântica entre Rio de Janeiro e os portos da África, e provavelmente vieram lotados com outros tipos de cargas e passageiros. Para Santa Catarina, a maior remessa de escravos de uma só vez foi realizada por Manoel Vieira da Cunha, que remetia no ano de 1826, 81 escravos, todos *novos*.⁹¹

Tabela 7 Número de escravos enviados por despacho (Rio de Janeiro – Santa Catarina, 1809 – 1832)

Escravos enviados	Total de Escravos		Despachos	
	Abs	%	Abs	%
Santa Catarina				
1	318	12,7	318	54,5
2	198	7,8	99	17,0
3	108	4,2	36	6,2
4	84	3,3	21	3,6
5 a 10	346	13,7	50	8,6
11 a 25	663	26,0	39	6,7
26 a 50	561	22,0	16	2,7
Mais de 50	261	10,3	4	0,7
Total	2539	100	583	100
Laguna				
1	64	12,4	64	47,4
2	66	12,7	33	24,4
3	30	5,8	10	7,4
4	12	2,3	3	2,2
5 a 10	96	18,6	14	10,4
11 a 25	131	25,4	7	5,2
26 a 50	117	22,8	4	3,0
Total	516	100	135	100

Fonte. Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volumes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 19. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1, 2, 9 e 18. Códice 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volumes 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9. Códice 425: Passaportes: registros de pessoas que partem ou despacham escravos (1822-1833), volume: 1.

⁹¹ Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volume 6.

Através da tabela 7 percebemos que a tendência dos despachos para Santa Catarina foi mesmo a utilização de *pequenos envios*, isto é, pouco mais de 81% dos despachos realizados remetiam de 1 a 4 escravos e corresponderam a 28% dos escravos traficados para Santa Catarina. O mesmo foi percebido para as saídas de tropeiros para Minas Gerais, onde os mercadores dessa faixa foram responsáveis por 66% dos despachos e a 15% dos escravos despachados.⁹² Ademais, os *pequenos envios* para o Rio Grande concentraram 77% dos envios e a 20% dos escravos despachados. Em Laguna a presença desse tipo de comerciante é ainda mais significativa, sendo que 81% dos despachos se encontravam nessa faixa e foram responsáveis por 33% dos cativos despachados. Isso nos leva a crer que os *pequenos envios* formavam a base do sistema mercantil colonial durante o início do século XIX também em Santa Catarina, sendo um componente significativo da oferta de mão de obra para as praças mais distantes dos grandes centros. Mas a grande maioria dos escravos foi remetida em poucos envios, de grupos maiores, o que configura uma aceleração no processo de montagem de unidades produtoras que se formavam com o auxílio da mão de obra escrava, como já demonstrado no capítulo anterior por meio dos batismos.

Os *grandes envios*, aqueles que consideramos ser realizados acima de 50 escravos por remessa, corresponderam a 0,7% do total de despachos e foram responsáveis por 10,3% dos cativos despachados para Santa Catarina. Tais cifras se aproximam, e muito, dos dados encontrados por Gabriel Berute, quando passou a analisar as características dos escravos que partiam para o porto do Rio Grande do Sul entre 1809-1824.⁹³ Para os envios contendo mais de 50 escravos, remetidos de uma só vez ao Rio Grande, o autor encontrou a cifra de 0,6% dos despachos e que transportaram 9,3% dos cativos.⁹⁴

Perceberemos em cada uma delas a existência de uma rede mercantil singular. Em Minas, Rio Grande e Santa Catarina, mesmo variando a quantidade de cativos negociados, as porcentagens envolvendo aqueles que representavam a base da elite mercantil, bem como aqueles localizados no seu topo, se mostraram bem próximas. Por exemplo, comerciantes que realizaram remessas acima de trezentos escravos para Minas Gerais, representando o topo daquela rede de negócios, somavam 0,3% dos negociantes

⁹² FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto. *Alegrias e Artimanhas de uma fonte seriada*. Op. Cit. p. 15.

⁹³ BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 – c. 1825*. [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2006.

⁹⁴ IBIDEM, pp. 125-128

envolvidos e eram responsáveis por 13,5% dos escravos conduzidos.⁹⁵ Ainda que a concentração de escravos nas remessas para Minas Gerais sejam maiores, isso não descaracteriza o fato de tal concentração ter existido em outras praças mercantis, resultando em práticas monopolistas regionais, controladas por agentes específicos.

A partir da tabela 8, a qual se dispõe a analisar o total de envios realizado por comerciante, podemos perceber que havia entre 1809 e 1833 o equivalente a 335 comerciantes de escravos que se dirigiam ao comércio com a província de Santa Catarina, enquanto 72 trabalhavam diretamente com Laguna.

Esses dados nos sugerem duas coisas. Primeiro uma hierarquização dos comerciantes que forneciam para a província de Santa Catarina, de acordo com a distância percorrida, pois é provável que muitas embarcações descritas como tendo destino final a praça mercantil de Laguna aportassem em Desterro previamente, já que era a principal praça mercantil da província de Santa Catarina. Isso justifica, em partes, os carregamentos com destino ao Rio Grande do Sul serem tão mais carregados de escravos, pois é provável que muitos desses escravos fossem negociados durante as paradas da embarcação em outros portos, sendo negociados com comerciantes responsáveis pelo fornecimento de água, por produtores de farinha de mandioca, entre outros produtos de boa qualidade e oferta barata. Assim, enquanto a expedição negociava os melhores preços das mercadorias a fim de manter a embarcação em curso, negociavam parte do carregamento de escravos antes de aportar em seu destino final.

A hierarquização por distância foi utilizada por João Fragoso para compreender a hierarquia presente na praça mercantil do Rio de Janeiro quando considerou aqueles que viajavam distâncias mais longas, comerciantes que possuíam maior capital de investimento, e/ou relações financeiras em diferentes praças mercantis.⁹⁶ Isso não significa dizer, entretanto, que os negociantes que comercializavam diretamente com o Rio Grande do Sul sempre possuísem maior capital de investimento frente aqueles que negociavam com Santa Catarina, pois isso variava de acordo com a quantidade de cativos despachada e suas relações de crédito com a outra ponta do comércio. Assim, suponho que a hierarquia por distância só pode ser utilizada como metodologia de análise para as navegações de cabotagem quando grandes quantidades de cativos são remetidos à distância cada vez mais longínquas, melhor dizendo, quando o mesmo

⁹⁵ FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto. Alegrias e Artimanhas. Op. Cit. p.15

⁹⁶ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. pp. 187- 266.

mercador mantém a embarcação “gerando quilometragem”, o que pode acontecer no caso de mercadores especializados no comércio frequente com a mesma praça.

Para concluir a análise da tabela 7, outra hipótese para os *pequenos envios* se concentrarem ainda mais quando analisados exclusivamente os despachos para a praça de Laguna - e serem responsáveis por uma porcentagem maior no número de escravos despachados - seria a presença de maior número de comerciantes locais interessados no comércio negreiro de cabotagem, resultando daí a participação de mercadores espalhados por toda a colônia, que atuavam na atividade mercantil almejando as possibilidades de acumulação endógena resultante do tráfico. A priori a atividade poderia parecer pequena, quando passamos a focalizar essas remessas, mas seria significativa na renda dos envolvidos nesse ramo. Isso nos leva a crer que, além de comerciantes cariocas, havia também outros especuladores que apostavam no mercado de cativos apenas quando esse comércio lhes parecia rentável. Assim sendo, pressupomos a existência de comerciantes de Santa Catarina que também se manifestaram nas altas esferas do comércio negreiro, possibilitando o crédito a pessoas que lhes ofereciam segurança quanto ao pagamento acordado, talvez clientes antigos de outros produtos, e que passariam a contar também com o crédito da mão de obra. Esses pequenos comerciantes locais, em relação aos condutores de grandes carregamentos, proporcionavam o acesso a mão de obra para quem eventualmente necessitasse de um escravo e dispunha de meios para quitá-lo, mas que não tivesse relações diretas em outras praças mercantis.

Tabela 8: Número de envios por comerciante (Rio de Janeiro – Santa Catarina, 1809 – 1832)

Numero de envios	Total de envios		Total de comerciantes		Total de escravos	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Santa Catarina						
1	246	49,1	246	73,4	1131	46,4
2	118	23,5	59	17,6	495	20,3
3	51	10,2	17	5,1	167	6,9
4	20	4,0	5	1,5	186	7,6
5 a 10	48	9,6	7	2,1	194	8,0
11 a 25	18	3,6	1	0,3	262	10,8
Total	501	100	335	100	2435	100
Laguna						
1	55	49,1	55	76,4	143	29,3
2	26	23,2	13	18,0	44	9,0
4	4	3,6	1	1,4	21	4,3
5 a 10	15	13,4	2	2,8	65	13,3
11 a 25	12	10,7	1	1,4	215	44,1
Total	112	100	72	100	488	100

Não foi possível identificar os despachantes de 80 envios para Santa Catarina e de 25 envios para Laguna. Esses envios não identificados não foram incluídos nesta tabela.

Fonte. Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volumes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 19. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1, 2, 9 e 18. Códice 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volumes 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9. Códice 425: Passaportes: registros de pessoas que partem ou despacham escravos (1822-1833), volume: 1.

De acordo com a tabela acima podemos perceber, quando passamos a organizar os dados considerando os envios, os escravos e os mercadores envolvidos, a presença maior do *mercador especulador*⁹⁷. Este mercador é o indivíduo que em momentos favoráveis investe capital na distribuição da etapa interna do tráfico. A presença e importância do *mercador especulador* nos despachos para Santa Catarina é tal que os comerciantes que realizaram 1 e 2 despachos corresponderam a 91% do total dos mercadores envolvidos no tráfico de cabotagem, os quais foram responsáveis por 76% do total dos envios e 67% do total de cativos despachados. Para o Rio Grande do Sul tal mercador de poucos envios correspondeu também a 91% dos comerciantes, os quais foram responsáveis por 72% dos envios, transportando 57% dos cativos.⁹⁸ No caso de Laguna a cifra é pouco maior para os despachantes, onde 94% poderiam ser classificados como especuladores que comercializaram uma ou duas vezes, mas ao contrário do ocorrido para Santa Catarina em geral e para o Rio Grande, estes mercadores foram responsáveis por apenas 38% dos escravos transportados, ou seja, o *mercador especulador* quando enviava sua carga de cativos a Laguna não controlava a casa dos 60% de cativos transportados por esses agentes. Isso sugere que as remessas até essa praça fossem realizadas majoritariamente pelo *mercador especializado*⁹⁹, que aportava primeiro em Desterro, e depois seguia até Laguna, o destino final da embarcação. As remessas com maiores distâncias, e que passariam por redes mercantis

⁹⁷ O termo foi utilizado por João Fragoso para definir o mercador não especializado, como sendo aquele que em um ano pode estar comercializando com uma região e no ano seguinte estar fora do comércio marítimo, retornando em algum ou outro momento do tráfico de cativos, mas não exercendo o controle majoritário sobre ele. FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op Cit. pp. 187-195.

⁹⁸ BERUTE, Gabriel. *Dos escravos que partem para o Sul*. Op. Cit. p. 132.

⁹⁹ O termo *mercador especializado* foi utilizado por João Fragoso para designar empresários que, simultaneamente, atuavam em grandes empreendimentos e em diferentes ramos do comércio. Além de investirem grandes quantidades de capital em diferentes produtos, chegavam a participar do comércio Atlântico e interprovincial. FRAGOSO, João; FERREIRA, Roberto. *Alegrias e Artimanhas*. Op Cit. p. 18

distintas, estariam concentradas nas mãos de menos comerciantes, mas detentores do poder econômico capaz de impulsionar a economia de abastecimento, oferecendo mão de obra a baixo custo e crédito suficiente para financiar a estrutura produtiva local.

Analisando o comércio pelos envios de mais de 10 remessas por comerciante, verificamos que apenas um comerciante permaneceu insistindo no comércio de cativos repetidas vezes, mas em termos percentuais essas cifras se mostram bem próximas quando comparados os números levantados por Berute. Para os comerciantes com mais de 10 remessas para o Rio Grande do Sul, 0,5% controlavam 5,2% dos envios e 11,4% dos escravos despachados.¹⁰⁰ Em Santa Catarina, 0,3% dos negociantes realizaram 3,6% dos envios os quais transportaram 10,8% dos escravos. Para o caso da Praça de Laguna, um único mercador praticamente controlava o abastecimento de escravos que seguia até essa cidade. Luís Francisco Braga foi responsável por 12 remessas que juntas despacharam 44,1% dos escravos que seguiam até Laguna, ou seja, tal comerciante abastecia sozinho quase que a metade dos escravos da região.

Quando passamos a focar o numero de escravos enviados por comerciante (tabela 9) e não apenas o numero de remessas, verificamos que 85% dos comerciantes que abasteciam Santa Catarina enviaram não mais que 10 escravos, e transportaram 28% dos escravos em 71% dos envios. O predomínio do *pequeno mercador e especulador* no controle da maioria dos envios para Santa Catarina indica que tais comerciantes foram indispensáveis para garantir a oferta de quase 1/3 dos escravos adquiridos no mercado interprovincial com a Corte. Para o Rio Grande do Sul, somente em termos de comparação, entre 1809 e 1824, aqueles que transportavam até 10 escravos, eram 84% do total dos comerciantes envolvidos no tráfico, despacharam 23% dos escravos em 69% dos envios.¹⁰¹

Ao selecionarmos somente aqueles que concentravam mais de 100 escravos em todos os registros analisados, que no Rio Grande do Sul remeteram 21% dos escravos despachados através de 6% dos envios,¹⁰² percebemos então, a concentração dos negócios negreiros, que se formava desde a base até o topo da hierarquia mercantil. Em Santa Catarina somente Luís Francisco Braga enviou mais de 100 escravos durante o período analisado. O mesmo mercador, sujeito que mais remeteu escravos à província de Santa Catarina e que respondeu por 10,8% dos escravos despachados para Santa

¹⁰⁰ BERUTE, Gabriel. *Dos escravos que partem para o Sul*. Op. Cit. p. 132.

¹⁰¹ BERUTE, Gabriel. *Dos escravos que partem para o Sul*. Op. Cit. p. 129 - 130

¹⁰² IDEM

Catarina, enviou a Laguna 44% dos escravos, ou seja, concentrava majoritariamente o comércio de escravos para Santa Catarina, sendo que 82% dos envios que ele próprio remetia seguiriam até Laguna.

Entre a elite mercantil encontrada por Berute, de todos maiores traficantes de escravos para o porto do Rio Grande do Sul, não encontramos nenhum daqueles mercadores presente também no topo da elite mercantil dos negócios com as praças mercantis de Santa Catarina analisadas. Sendo, portanto, o comércio negreiro de abastecimento entre Rio de Janeiro – Santa Catarina controlado por distintos mercadores daquele realizado entre Rio de Janeiro – Rio Grande do Sul, ainda que poderiam haver mercadores que se destinavam carregados de escravos ao Rio Grande e que obrigatoriamente passariam por Desterro antes de seguir viagem.

Tabela 9: Número de escravos enviados por comerciante (Rio de Janeiro – Santa Catarina, 1809 – 1832)

Número de escravos	Total de escravos		Total de comerciante		Total de envios	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Santa Catarina						
1	128	5,2	128	38,2	128	25,5
2	138	5,7	69	20,6	95	19,0
3	99	4,1	33	9,8	50	10,0
4	88	3,6	22	6,6	36	7,2
5 a 10	221	9,1	33	9,8	48	9,6
11 a 25	370	15,2	23	6,9	53	10,6
26 a 50	726	29,8	20	6,0	63	12,5
50 a 100	403	27,3	6	2,1	10	2,0
Mais de 100	262	10,8	1	0,3	18	3,6
Total	2435	100	335	100	501	100
Laguna						
1	29	5,9	29	40,3	29	26,0
2	32	6,6	16	22,2	18	16,2
3	21	4,3	7	9,7	9	8,1
4	28	5,7	7	9,7	13	11,7
5 a 10	47	9,6	8	11,1	10	9,0
11 a 25	21	4,3	1	1,4	4	3,7
26 a 50	95	19,5	3	4,2	16	14,4
Mais de 50	215	44,1	1	1,4	12	10,8
Total	488	100	162	100	112	99,9

*Não foi possível identificar os despachantes de 80 envios para Santa Catarina e de 25 envios para Laguna.

Fonte. Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volumes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 19. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1, 2, 9 e 18.

Código 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volumes 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9. Código 425: Passaportes: registros de pessoas que partem ou despacham escravos (1822-1833), volume: 1.

Como podemos perceber através da tabela 9, para Santa Catarina a média de escravos transportados por comerciante foi algo em torno de sete escravos, número semelhante também à média encontrada para o Rio Grande do Sul, onde temos oito escravos pra cada comerciante. Quando analisamos aqueles que remetiam mais de dez escravos percebemos que para Santa Catarina 83% dos escravos foram remetidos por 15% dos comerciantes em 28,7% dos envios, o que significa dizer que entre aqueles que realizaram o envio de mais de dez escravos a concentração dos negócios era cerca de 35 escravos por comerciante, próximo aos 39/1 encontrados no Rio Grande do Sul.¹⁰³ Mas quando passamos a contar somente aqueles que remeteram mais de cinquenta escravos, percebemos então, que 2,4% dos negociantes atuantes em Santa Catarina eram responsáveis por 38% dos cativos despachados, ou em números absolutos, no topo dessa elite mercantil temos uma média de 95 escravos para cada comerciante.

A elite mercantil de Minas Gerais, a qual compreendia os condutores que remeteram mais de trezentos escravos, compunha-se de uma rede na qual estavam inseridos 2,4% dos negociantes, os quais controlavam cerca de 30% dos cativos remetidos a província mineira.¹⁰⁴ Ainda que para Minas Gerais 86% dos comerciantes tinham remetido até cinquenta escravos e sido responsáveis por apenas 20% das conduções e que 16,5% dos comerciantes controlassem cerca de 70% dos escravos conduzidos acima dessa faixa¹⁰⁵, o que se traduz em uma menor participação do *pequeno mercador* e controle maior dos *grandes comerciantes* nos negócios negreiros para com as Gerais, a população escrava despachada *per capita* do comércio de Minas daria uma média de 180/1 no topo da pirâmide mercantil. A termos comparativos, o despacho médio daqueles que comercializavam acima de cinquenta escravos com o Rio Grande é de 100/1 e quando passamos a contar somente com aqueles que remeteram acima de 100 escravos então temos os 181/1.¹⁰⁶ Com isso, podemos perceber então uma concentração *per capita* superior a medida que nos aproximamos do topo da elite

¹⁰³ BERUTE, Gabriel. *Dos Escravos que partem para o sul*. Op. Cit. p. 130.

¹⁰⁴ FRAGOSO João. *Alegrias e Artimanhas*. Op. Cit. p. 16.

¹⁰⁵ FRAGOSO, João. FERREIRA, Roberto. *Alegrias e Artimanhas*. Op Cit. p. 16.

¹⁰⁶ BERUTE, Gabriel. *Dos escravos que partem para o Sul*. Op Cit. p. 130.

mercantil analisada, que chega aos 876/1 para o extrato social mais elevado da pirâmide mercantil do tráfico interprovincial com a região mineira.¹⁰⁷

Em Santa Catarina, somente Luís Francisco Braga despachou mais de cem escravos para terras catarinenses. Entretanto, a média de escravos despachados pela elite mercantil catarinense é de 67/1 e por isso os comerciantes que despacharam quantias superiores a essa média podem ser considerados *grandes comerciantes* na navegação de cabotagem com a província de Santa Catarina. Esses comerciantes, através de suas redes mercantis, arranjavam o crédito para financiamento da mão de obra adquirida na estrutura produtiva local. É uma elite, segundo João Fragoso, que mesmo exercendo práticas especulativas, possui uma posição mais estável nos segmentos em que atua, empreendendo em seus ramos de negócios uma ação muitas vezes monopolista.¹⁰⁸

Para se ter uma ideia da concentração dos repasses de cativos no topo dessa elite mercantil do comércio de escravos interprovincial catarinense, se esse grupo detinha a posse em média de 30 a 38 por cento dos cativos transacionados em outras províncias, para Laguna, somente um mercador remeteu mais de 50 escravos e concentrou 44% dos cativos. Sendo assim, a elite mercantil envolvida no tráfico interprovincial que seguia até Laguna se projetava na figura de Luís Francisco Braga, sendo ele um negociante de destaque nos despachos de cativos para a província, responsável por 262 escravos despachados em um total de 18 envios, durante todo o período analisado. Mas também podemos destacar outros comerciantes no próximo capítulo.

Adiante situamos os comerciantes quanto ao período em que se mantiveram envolvidos no tráfico de escravos. Com isso, podemos identificar que alguns traços do mercado interno de abastecimento se repetiam também para Santa Catarina, traços que fazem parte do que podemos considerar características gerais do comércio de abastecimento colonial, já que se repetiram em todos os mercados analisados. Em todos eles verificamos a existência de práticas especulativas no comércio de escravos, predominância de mercadores eventuais, condutores de poucas remessas por ano e que apareceram igualmente em poucos anos, denominados como mercadores não-especializados, e o seu contraponto, o mercador especializado, podendo ser este não um traficante especialista no fornecimento de cativos, mas especializado no comércio com determinada região.¹⁰⁹

¹⁰⁷FRAGOSO, João. FERREIRA, Roberto. Alegrias e Artimanhas. Op Cit. p. 16.

¹⁰⁸FRAGOSO João. *Homens de Grossa Aventura*. p. 210.

¹⁰⁹ Ibidem. p. 207.

Os envios contendo até 10 cativos foram encontrados em todos os anos analisados, desde 1809 até 1833, ou seja, os *pequenos envios* eram presenciados cotidianamente. Aqueles que contavam com até 25 escravos também foram encontrados em todos os anos, mas estavam majoritariamente concentrados entre os anos de 1820 e 1830, fase de aceleração do tráfico de escravos para o Brasil – e também para província. Os escravos traficados para Santa Catarina, e que foram remetidos por envios que transportavam mais de 25 escravos de uma única vez, ocorreram todos, entre 1822 e 1828.

Tabela 10 Número de anos em que um mesmo mercador permaneceu no comércio (Rio de Janeiro – Santa Catarina, 1809 – 1832)

Número de anos	Número de comerciantes		Número de remessas		Número de escravos	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Santa Catarina						
1	291*	86,9	342	68,2	1509	62,0
2	32	9,5	86	17,2	288	11,8
3	9	2,7	40	8,0	311	12,8
4	1	0,3	10	2,0	39	1,6
5	2	0,6	23	4,6	288	11,8
Totais	335	100	501	100	2435	100
Laguna						
1	60*	83,3	64	57,6	157	32,2
2	8	11,1	16	14,4	30	6,1
3	2	2,8	16	14,4	236	48,4
4	1	1,4	10	9,0	39	8,0
5	1	1,4	5	4,5	26	5,3
Totais	72	100	111	99,9	488	100

Desses 291 condutores de cativos, 246 só aparecem uma vez, sendo responsáveis por 246 remessas de cativos e 1131 cativos despachados para Santa Catarina.

* Desses 60 condutores de cativos, 56 só aparecem uma vez, sendo responsáveis por 56 remessas de cativos e 143 cativos despachados para Laguna.

Fonte. Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volumes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 19. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1, 2, 9 e 18. Códice 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volumes 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9. Códice 425: Passaportes: registros de pessoas que partem ou despacham escravos (1822-1833), volume: 1.

Através da tabela 10 percebemos que aqueles que participaram uma única vez representavam 73,5% dos comerciantes de escravos da província, sendo que a grande maioria dos comerciantes participou durante um ou dois anos apenas. Mercadores que participaram do tráfico em até três anos distintos corresponderam a 99% dos mercadores e a 86,6% dos escravos despachados através de 93,4% dos envios. Comparando esses traficantes eventuais com os obtidos por João Fragoso para as saídas do Rio de Janeiro¹¹⁰ podemos verificar que a tendência do traficante eventual é uma variável que se expandiu por todo o império, e para Santa Catarina sua presença foi particularmente significativa no total dos despachos realizados.

Levando em conta a natureza pré-capitalista do mercado colonial e seu caráter restrito e especulativo, o tempo de permanência de um mesmo comerciante em um mesmo segmento de negócios tendia a ser naturalmente menor. Sendo assim, podemos pensar que poucos negociantes participavam desse comércio costeiro de escravos cotidianamente, sendo que aqueles que se mantiveram comercializando quatro anos ou mais com a província de Santa Catarina foram poucos e responsáveis por apenas cerca de 13% dos escravos remetidos e das remessas com escravos.

Desses comerciantes que atuavam no setor de abastecimento de mão de obra entre Rio de Janeiro e Santa Catarina, Luís Francisco Braga se manteve, de acordo com as fontes, em pelo menos cinco anos distintos, podendo ser considerado um traficante especializado no comércio de cativos, quando comparado com os demais traficantes de escravos da região. Quando consideramos somente aqueles que se mantiveram por quatro anos ou mais no comércio de escravos, Luís Francisco Braga detinha 61% do comércio realizado pelos comerciantes dessa natureza.

Quando passamos a considerar somente os que se destinavam até a praça de Laguna, percebemos que aqueles que remetiam escravos em até dois anos somaram 94% dos comerciantes e controlavam 38% dos escravos em 72% das remessas. Aqueles que participavam mais de três anos distintos com essa praça mercantil, perfazendo 6% dos comerciantes foram responsáveis por 62% dos escravos despachados e 28% das remessas. Diferentemente das demais praças mercantis como Desterro e Rio Grande, em que mercadores com até dois anos de permanência nesse mercado correspondiam a 85% e 65% dos escravos despachados respectivamente, o comércio de escravos que seguia até Laguna, conduzido por esses mercadores de menor permanência no mercado de

¹¹⁰ Ibidem p. 206.

escravos correspondeu a menos de 40% dos escravos despachados. Isto decorreu do fato de termos encontrado Luís Francisco Braga em somente três anos envolvido no comércio de escravos com Laguna. Caso tivéssemos encontrado esse comerciante traficando somente mais um escravo em qualquer outro ano, então confirmaríamos a predominância do mercador especializado nos negócios que seguiam até Laguna, concentrando estes 57,4% do total de escravos enviados a Laguna.

Mas entre aqueles que mantiveram por quatro e cinco anos distintos as remessas de cativos até Laguna, diferentemente de Luís Francisco Braga, que transferia grandes quantidades de cativos ao longo de seus diversos despachos, percebemos a presença de outros personagens de nossa história, ainda poucos conhecidos. Zeferino José Pinto de Magalhães, comerciante de *grosso trato* envolvido nos negócios com a África e o porto do Rio de Janeiro talvez seja um dos mais conhecidos.¹¹¹ Zeferino José Pinto de Magalhães foi responsável por 8% dos escravos remetidos a Laguna, o que confirma o envolvimento de alguns comerciantes ultramarinos na etapa de redistribuição dos escravos na colônia. Mas quem se dirigia com mais frequência até o porto de Laguna, porém com poucos escravos, foi Manoel Gonçalves Barreiros, negociante de cabotagem, transportando 26 escravos em 5 remessas que ocorreram todas em anos distintos. Podemos pensar que Manoel Gonçalves Barreiros procurava diversificar seus negócios apostando no comércio negreiro como uma de suas atividades pelo menos uma vez ao ano, extraindo o lucro que o investimento nesse ramo certamente lhe proporcionava.

¹¹¹ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op Cit. p. 255

Capítulo terceiro: Sujeitos do tráfico e o mercado de Santa Catarina e Laguna

Estrutura e hierarquia do comércio de escravos na praça mercantil de Desterro e Laguna

De acordo com o demonstrado pela a historiografia, e como afirmamos anteriormente, o monopólio não estava caracterizado pelo segmento de mercado (tráfico de escravos, farinha, charque, açúcar), mas sim por uma elite de negociantes, que procurava diversificar os seus negócios em vários desses segmentos de mercado, exercendo por vezes, uma ação monopolista no comércio com determinada região.¹¹²

Até agora, buscamos compreender o volume do comércio de escravos através de análise serial. Adiante tentamos agrupar esses mercadores de acordo com seus sobrenomes e assim rastrear as principais empresas dos negócios de cativos, afim de avaliar a importância desses agentes enquanto um grupo economicamente dominante.

Ao somarmos as remessas e os escravos despachados passando a considerar as famílias enquanto uma empresa especializada na mercancia temos então algumas outras constatações.

A família Livramento remeteu entre 1820 e 1828 o equivalente a 98 escravos através de 9 envios, ficando em segundo lugar na hierarquia do comércio de escravos para Santa Catarina, atrás somente de Luís Francisco Braga. Nosso objeto de análise agora são as empresas como um todo, de forma que possamos identificá-las enquanto uma classe de mercadores. Ainda que quando agrupados por sobrenome não evidenciem de fato a sociedade nos negócios, podemos verificar a participação de uma mesma família nos negócios negreiros ao agrupar esses mercadores de acordo com o que supomos existir grau de parentesco entre os participantes deste comércio.

Em outra ocasião temos também a família Costa Pereira, na qual estavam inseridos Francisco da Costa Pereira, José da Costa Pereira e Manoel da Costa Pereira, responsáveis por 39 escravos despachados através de 5 despachos que ocorreram entre os anos de 1809 e 1832. Adiante temos também a família Brito de Oliveira, representada pelos negociantes Inácio Brito de Oliveira e Joaquim Brito de Oliveira, os

¹¹² FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit; FRAGOSO, João & FLORENTINO, Manolo. *Em Costas negras*. Op. Cit.

quais realizaram duas remessas no ano de 1826 totalizando 47 escravos despachados. A existência dessa elite mercantil fica ainda mais reforçada quando consideramos a presença de ligações familiares entre seus membros.¹¹³ A primeira constatação ao analisar a tabela seguinte, cruzando com alguns outros documentos que seguem adiante, é que foi possível sim a acumulação endógena por parte de mercadores residentes em Santa Catarina.

Tabela 11: Participação das 20 maiores empresas nos despachos dos escravos para Santa Catarina (1809 – 1832)

Empresa	Despachos	Escravos
1. Luís Francisco Braga	18	262
2. Antonio Francisco da Costa	4	82
3. Manoel Vieira da Cunha	1	81
4. Constantino Duarte Pinheiro	1	64
5. José da Costa	1	64
6. Fermiano José Correia	2	60
7. Miguel Joaquim do Livramento	1	52
8. Lourenço Antonio do Rego	4	47
9. Francisco Luís da Costa Guimarães	2	46
10. José Ferreira dos Santos	2	46
11. Germano José Correia	1	46
12. Francisco da Costa	1	40
13. Joaquim de Brito Oliveira	1	40
14. Zeferino José Pinto de Magalhães	10	39
15. Joaquim Machado de Sousa	1	38
16. Francisco da Costa Pereira	3	36
17. Domingos José da Silva	5	34
18. Estevão Brocardo de Mattos	4	34
19. Constantino Dias Pinheiro	1	31
20. Joaquim Dias Moreira	2	30

Fonte. Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc.

¹¹³ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. p. 330.

(1822-1834), volumes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 19. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1, 2, 9 e 18. Códice 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volumes 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9. Códice 425: Passaportes: registros de pessoas que partem ou despacham escravos (1822-1833), volume: 1.

Observamos através da tabela 11 que as vinte empresas que mais transportaram escravos para Santa Catarina corresponderam a 44,34% dos cativos transportados, as quais realizaram em sua grande maioria até 4 remessas. Isso significa dizer que tais empresas controlavam o abastecimento de mão de obra escrava através do comércio de cabotagem com os portos locais. O grupo em destaque ao desfrutar de uma posição privilegiada no setor analisado, teria igualmente uma posição de destaque na liquidez desse sistema.¹¹⁴ Essas empresas seriam responsáveis pelos adiantamentos realizados através de escravos e que seriam pagos com o faturamento da produção futura, ou seja, possibilitavam o crédito para a formação de uma economia de abastecimento, transformando a região em algo muito diferente de uma economia meramente de subsistência.

Tabela 12: Participação das 15 maiores empresas nos despachos dos escravos para Santa Catarina, agrupadas por famílias. (1809 – 1832)

Empresa	Despachos	Escravos
1. Luís Francisco Braga	18	262
2. Livramento	9	98
3. Antonio Francisco da Costa	4	82
4. Manoel Vieira da Cunha	1	81
5. Constantino Duarte Pinheiro	1	64
6. José da Costa	1	64
7. Fermiano José Correia	2	60
8. Lourenço Antonio do Rego	4	47
9. Brito de Oliveira	2	47
10. Francisco da Costa Guimarães	2	46
11. José Ferreira dos Santos	2	46
12. Germano José Correia	1	46
13. Francisco da Costa	1	40

¹¹⁴ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit. P. 321.

14. Costa Pereira	6	40
15. Zeferino José Pinto de Magalhães	10	39

Fonte: Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volumes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 11, 12, 13 e 19. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1, 2, 9 e 18. Códice 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volumes 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9. Códice 425: Passaportes: registros de pessoas que partem ou despacham escravos (1822-1833), volume: 1.

Como observamos, envolvidos no tráfico de escravos com Santa Catarina estavam centenas de sujeitos. Podemos agora reduzir a escala de análise e passar a observar alguns dos sujeitos que se destacaram, atentando para o o volume exportado, suas relações com outras praças mercantis do atlântico português, a posição que ocupavam na hierarquia desse comércio, o caráter familiar dessas remessas de escravos e a possibilidade de serem residentes em Santa Catarina e, em especial, na Vila de Laguna.

A primeira coisa que devemos ter em mente para prosseguir com a análise desses sujeitos é a distinção existente entre os atores denominados como “comerciantes” durante o período analisado. O termo pode ser atribuído a quase todas as pessoas que se envolviam com a atividade comercial. Com o passar do tempo, passou a ganhar adjetivos que caracterizavam os distintos atores sociais, com relação à sua “qualidade”, ou se preferir, do seu poder de mando e de sua acumulação de capital. Nesse sentido, o comércio envolvia sujeitos que exerciam as mais diferentes funções. Havia dentre esses comerciantes os assim conhecidos como mascates, viandantes dos caminhos, tratantes, vendeiros, os próprios lavradores que comercializavam seus gêneros, lojistas, caixeiros e homens de grosso trato.¹¹⁵ A atribuição derivada da atividade mercantil exercida nesses períodos, por vezes, se torna bastante volátil, mas tentaremos elucidar a questão quanto a esses sujeitos envolvidos na atividade do comércio.

Antonio Carlos Jucá de Sampaio afirma que o termo “mercador” era utilizado no século XVII de forma genérica para designar todos os comerciantes de porte mais ou menos considerável. Até então, distinguia-se no máximo os comerciantes de grande envergadura como “grosso mercador”, geralmente os que realizam as travessias transatlânticas. No entanto, na virada do século XVII para o XVIII o termo “homem de

¹¹⁵ FURTADO, Junia. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 2006. p. 249.

negócio” aparece e passa a ser utilizado de forma sistemática para designar a elite mercantil, e começa-se a se atribuir tal denominação frequentemente para mencionar os negociantes do Atlântico. Enquanto isso, o sentido do termo “mercador” deslocava-se lentamente e passava a designar o comerciante médio, mais especializado que os homens de negócios. Muitas vezes esses “mercadores” eram designados como “mercadores de tabuado” ou “mercadores de loja”, e, sobretudo, atuavam numa escala bem inferior aos homens de negócios.¹¹⁶

Jorge Pedreira afirma que a distinção entre atacadistas e varejistas para os diferentes comerciantes do século XVIII marca a distinção entre mercador e homem de negócio. Para esse autor, quanto mais os comerciantes se aproximavam da nobreza, passando a incorporar títulos nobiliárquicos ou favores político-administrativos, mais os tidos como “homens de negócio” afastavam-se dos ofícios mecânicos, o qual não deixava-se de atribuir aos mercadores a retalho.¹¹⁷

A divisão existente entre varejistas e atacadistas nas Minas setecentistas pareceu bem tênue para a autora Junia Furtado. Muitos proprietários de lojas, onde vendiam as mercadorias a retalho, também enviavam carregamentos para o sertão, ou seja, para freguesias mais distantes dos grandes centros urbanos, possivelmente em quantidades bem maiores do que as vendas que faziam no varejo. Dito de outra maneira, os pequenos mercadores situados distantes do grande centro compravam a mercadoria pelo seu valor de troca e não pelo seu valor de uso, repassando-a localmente para obter algum lucro. Ou seja, ao mesmo tempo em que havia comerciantes que vendiam a retalho localmente, poderiam também financiar pequenos comerciantes fixos ou até mesmo volantes, tornando complexas as linhas que se teciam entre estes sujeitos.¹¹⁸

De acordo com Júnia Furtado, existiam dois universos distintos de mercadores nas Minas setecentistas. Nessa capitania, o termo mercador era utilizado para designar uma camada de homens brancos e portugueses dedicados particularmente ao comércio atacadista e varejista, os quais muitas vezes possuíam estabelecimentos fixos, mas de modo comum o termo também foi atribuído aos pequenos comerciantes de tavernas localizadas próximas aos morros e aos ambulantes a varejo, comércio com frequência

¹¹⁶ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Comércio, riqueza e nobreza: Elites mercantis e hierarquização social no antigo regime português. In_ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; CAMPOS, Adriana Pereira. *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: ICT, 2006. p. 88.

¹¹⁷ PEDREIRA, Jorge M. V. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822)*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1995, cap II. (tese de doutorado).

¹¹⁸ FURTADO, Junia. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 2006. p. 249.

exercido por mulheres, quase sempre negras, escravas ou forras.¹¹⁹ Nesses locais, os escravos e libertos arranjavam eles próprios seus locais de fixação e muitos deles eram pontos de encontros entre escravos, havendo incidentes de brigas derivadas de bebedeiras, sendo difícil de controlar a própria circulação das mercadorias. Em Desterro, no ano de 1791, a solução dada pela câmara municipal a essa feira tumultuosa e sem regulamentos foi estabelecer “barraquinhas” para que pudessem ser alugadas, estabelecendo os respectivos locais de compra de forma institucionalizada e somando ao seu cofre importantes quantias de dinheiro referente ao aluguel.¹²⁰

Entre os que não se encaixavam na modalidade de ambulantes havia ainda a distinção entre os denominados “lojistas” e os “vendeiros”, termos atribuídos em relação à magnitude e a localização do estabelecimento comercial.¹²¹ Em outras palavras, as lojas eram estabelecimentos de maior porte, exigindo capitais mais vultuosos, quase sempre estabelecidas em perímetro urbano, pertenciam à elite comercial, podendo vender a retalho ou a grosso e faziam conexões com a área rural do interior da capitania. Já os vendeiros geralmente serviam para a venda de alimentos e bebidas alcoólicas, quase sempre para os escravos que se envolviam nas atividades locais. Se nas Minas esses vendeiros atendiam ao trabalhador da mina, em Desterro e Laguna podemos imaginar que essas vendas atendiam aos habitantes das freguesias.

Compondo-se as lojas, temos a presença dos caixeiros, o qual representava seu senhor à frente da loja, desempenhando várias funções. Entre suas atribuições mais importantes estava a contabilidade, na qual estava inserida a realização do rol dos devedores. O sistema de crédito que envolvia esses sujeitos, além do expediente de adiantar carregamentos de mercadorias para ambulantes, exigia criteriosa anotação de débitos e créditos. Muitos desses comerciantes acabavam por depender de seus caixeiros por não saber ler nem escrever. Alguns lojistas acabavam assim por formar verdadeiras sociedades com seus próprios caixeiros.¹²²

Como pudemos perceber, o termo “mercadores” pode ser atribuído a variados sujeitos. Alguns desses negociantes, geralmente os de grosso trato, conforme detinham a liquidez do sistema poderiam comprar os produtos existentes na província de Santa Catarina em moeda corrente para forçar o preço do produto para baixo e ao mesmo

¹¹⁹ Ibidem. p. 238.

¹²⁰ POPINIGIS, Fabiane. Africanos e descendentes na história do primeiro mercado público de Desterro. In MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti & VIDAL, Joseane Zimmermann (orgs). *História Diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. p. 153.

¹²¹ FURTADO, Junia. *Homens de negócio*: Op. Cit p. 241

¹²² Ibidem. pp. 232-252.

tempo oferecer a venda de escravos a crédito, agregando valor a sua mercadoria através da elevação da taxa de juros. Mas aparentemente a via de aquisição de bens mais utilizada durante o transcorrer dos séculos XVIII e XIX era mesmo a das compras a prazo, que implicava no adiantamento de determinada mercadoria e, por conseguinte, o endividamento do sujeito comprador pela mercadoria adquirida.¹²³ Essa prática comum envolvia quase todos os negociantes que atuavam entre as praças de Santa Catarina e do Rio de Janeiro. Portanto, quase todas as operações mercantis entre os dois polos de comércio nos séculos XVIII e XIX envolviam a utilização de empréstimos. A direção do crédito nesse sistema mercantil tinha sua origem em Lisboa e na própria cidade do Rio de Janeiro e daí deslocavam-se para o interior de toda a América portuguesa.¹²⁴ O sistema de crédito, segundo Antonio Carlos Jucá de Sampaio, era oferecido por mercadores instalados na praça de Lisboa e no Rio de Janeiro, por onde as mercadorias eram oferecidas nas mais variadas freguesias da colônia portuguesa.

De acordo com Fernand Braudel, os mercadores da Europa do século XVIII procuravam em suas relações comerciais estabelecer quase sempre duas ofertas e duas procuras, quando houvesse idas e voltas entre praças mercantis.¹²⁵ Em outras palavras, se considerarmos o Rio de Janeiro o polo A e na outra ponta o polo B que é Santa Catarina então teremos a presença de um mesmo mercador, ou seus respectivos sócios, interessados igualmente em participar da compra da farinha de mandioca em Santa Catarina, vendê-la no Rio de Janeiro e aí comprar os escravos além de outras mercadorias ultramarinas e redistribuí-las para Santa Catarina. Mesmo que pudesse haver mercadores que só realizassem uma das etapas, podemos afirmar que participar de uma oferta e uma procura em cada um dos polos negociados estava no horizonte das transações econômicas envolvendo todos os mercadores dos séculos XVIII e XIX.

Para concluir e apresentar os diversos sujeitos envolvidos no tráfico com Santa Catarina podemos afirmar que se a atribuição de “homens de negócios” era durante os séculos XVII e XVIII atribuída geralmente aos comerciantes do Atlântico, o advento do século XIX teve condições para expandir o termo a alguns negociantes que atuavam na

¹²³ FRAGOSO, João. *Arcaísmo como projeto*. Op. Cit. p. 203-219.

¹²⁴ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Bapstista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 87.

¹²⁵ BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII – Os jogos das trocas*; tradução Telma Costa. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009. p. 118

navegação de cabotagem, dadas as alianças que formavam por meio de sociedades, inclusive com aqueles que se dedicavam a navegação ultramarina.

Dada a quantidade de capital que deveriam mobilizar para redistribuir a mercadoria cativa, os comerciantes procuravam formar sociedades para que pudessem dividir os investimentos e, por conseguinte, os lucros e riscos de tal empreitada. Tal estratégia também se mostrava vantajosa a esses comerciantes se atentarmos ao fato de que se algo inesperado acontece durante alguma viagem, algo que comprometesse a própria carga da embarcação, os próprios sócios-proprietários dessas mercadorias poderiam em menor grau ser afetados pela perda de seu investimento. Assim, tais sociedades serviam ao mesmo tempo para arregimentar o capital para montagem de uma expedição, que inclusive poderia se dar como o destino a navegação de cabotagem, e para a divisão de riscos e lucros¹²⁶ Nessas sociedades, geralmente existiam sócios em ambos os polos com contatos a partir das respectivas praças em que atuavam. Era o deslocamento de um ou mais sócios para outra cidade que levava a sua formação.¹²⁷ Assim, muitas vezes, essas sociedades eram formadas com base nas próprias relações de parentesco, dada a confiabilidade que deveriam ter entre os agentes envolvidos numa mesma atividade mercantil.

A seguir, apresentaremos os diferentes negociantes que conseguimos rastrear em nossas fontes. A partir das características de suas remessas procuraremos inserir cada sujeito no mercado colonial bilateral existente entre Santa Catarina e Rio de Janeiro de maneira a situá-los com relação ao perfil dos variados tipos de comerciantes encontrados. Desnecessário dizer que as fontes utilizadas a seguir foram as mesmas utilizadas no capítulo anterior.

Comerciantes de grosso trato atuantes em Santa Catarina e Laguna

A etapa de redistribuição dos cativos pelo interior da colônia não estava dominada estritamente pelo comerciante do Atlântico, aquele de *grosso trato*, o qual buscava o melhor preço na África para a revenda no Rio de Janeiro. Esses comerciantes não estavam diretamente ligados à província de Santa Catarina, raros alguns, e a princípio não se mostravam dominantes na etapa de redistribuição no interior da colônia/império.

¹²⁶ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Bapstista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs). *O Antigo Regime nos trópicos*. Op. Cit. pp. 88-90.

¹²⁷ Ibidem pp. 91.

Fernando Carneiro Leão e Zeferino José Pinto de Magalhães eram a exceção: comerciantes de além-mar que mantiveram durante muito tempo trocas mercantis com negociantes na África e na Europa. Foram encontrados atuando na redistribuição dos cativos para Santa Catarina, ainda que fossem pouco atuantes nesse circuito interno.¹²⁸

Fernando Carneiro Leão, filho de um dos maiores comerciantes do Atlântico na virada do século XVIII para o XIX, comercializava diretamente escravos além de outros produtos nas maiores praças mercantis do Mundo Atlântico. Sua família está entre as dez maiores firmas envolvidas no comércio com Portugal e entre os dez maiores consignatários do açúcar quando se trata dos maiores negociantes do Rio de Janeiro.¹²⁹ Controlavam também os principais créditos de muitos dos comerciantes de escravos do Valongo, pois ao passo em que ofereciam os cativos à venda, passavam a ser também detentores da capacidade de financiamento, controle do crédito e das taxas de juros.

Essa família, integrante da “fina flor” do comércio ultramarino português, teve seu patrimônio estabelecido por sua participação em atividades ligadas à agricultura no Rio de Janeiro, como lavouras e engenhos, participava nas atividades relacionadas ao tráfico de escravos ultramarino e também em atividades relacionadas a companhias de seguros marítimos. Sua fortuna é tamanha que lhe cabe parte do capital ativo que seu pai detinha junto ao Banco do Brasil.¹³⁰ Filho de Braz Carneiro Leão, um dos maiores negociantes do final do século XVIII, Fernando Carneiro Leão foi um dos herdeiros da quantia de 1:500:000\$000 (um mil e quinhentos contos de réis) deixada pelo pai em 1808, e tornou-se Comendador anos depois.¹³¹

Mas apesar de possuir uma grande liquidez atuando no comércio ultramarino, parece que para Fernando Carneiro Leão a etapa de redistribuição do tráfico não se mostrava interessante, talvez por ser o mercado colonial sistematicamente hierarquizado, por consequência arriscar a entrar em concorrência com seus próprios clientes, muitos atravessadores, que compravam seus escravos para redistribuir entre as províncias. Desse jeito, para esse comerciante, podia ser mais seguro se manter como fornecedor do que angariar espaço no mercado de abastecimento.

Nesse sentido, Antonio Carlos Jucá de Sampaio observa que o baixo grau de participação dos comerciantes de longa distância na etapa de redistribuição dos seus produtos dava-se em virtude da mentalidade econômica dessa elite mercantil,

¹²⁸ FRAGOSO, João. *Arcaísmo Como Projeto*. Op. Cit. pp. 228-240.

¹²⁹ *Ibidem*. pp. 323-324.

¹³⁰ *Idem*.

¹³¹ *Ibidem*. pp. 354-368.

caracterizada fundamentalmente por ser conservadora, buscando ao máximo reduzir os riscos, mesmo que isso representasse menores lucros, e assim procurava sempre reinvestir no comércio de longa distância, por sinal o mais lucrativo e também o de maior risco.¹³² Fernando Carneiro Leão não esteve envolvido em grandes quantidades de cativos despachados. Remeteu quatro escravos nos anos de 1822 e 1823 através de quatro envios, dois ainda foram relacionados enquanto crioulos.

Mas outro negociante do Atlântico posicionou-se em lugar de destaque no comércio do Rio de Janeiro para Laguna. Zeferino José Pinto de Magalhães é o comerciante de grosso trato do Atlântico que mais manteve negócios diretamente com Santa Catarina: todos os seus envios tiveram como o destino final a Praça de Laguna. Zeferino costumava se utilizar de uma embarcação denominada *Sete de Março*, registrada como escuna em um ano e como galera no ano seguinte. Numa de suas viagens, através desta embarcação, remete o escravo José Moçambique, possivelmente adquirido em uma de suas viagens transatlânticas até a África Oriental.

Zeferino José Pinto de Magalhães também está entre aqueles que remeteram dez envios ou mais para Santa Catarina, portanto, parte de um seletivo grupo de mercadores especialistas no comércio de escravos com Santa Catarina e se mantém posicionado entre os maiores negociantes de escravos quando consideramos aquelas quinze maiores empresas do comércio de escravos que partiam do Rio de Janeiro. Guardadas as proporções da navegação de cabotagem para com a transatlântica, esse comerciante com os trinta e nove escravos que despachou para Laguna consegue ocupar a segunda colocação na elite mercantil dos negócios que se entendiam até essa praça. Enviando escravos desde 1822 até 1826, realiza três remessas em cada um dos anos de 1823, 1824 e 1826 se utilizando algumas vezes da Sumaca *São Francisco de Paula* para despachar seus cativos. Diferentemente de Fernando Carneiro Leão, todos os escravos transportados por Zeferino foram considerados africanos *novos*.

Os despachos realizados por Zeferino José Pinto de Magalhães evidenciam as ligações estreitas entre comerciantes situados em Laguna e aqueles de além-mar. Essas relações inclusive poderiam financiar a expedição de Zeferino, adiantando-lhe o capital para ir buscar os cativos na África mediante algum “sinal” daqueles que lhe haviam encomendado algum cativo. O “sinal” poderia ser feito inclusive por meio de

¹³² SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Os homens de negócios do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs). *O Antigo Regime nos trópicos*. Op. cit. pp. 96-97.

mercadorias, transformadas no Rio de Janeiro em bons negócios para o abastecimento local. Conseguindo avolumar capital, seguia-se em direção à África e retornado ao Brasil repassava os cativos encomendados aos seus respectivos clientes.

Apesar da presença desses dois mercadores atlânticos, com a venda de escravos pela navegação de cabotagem, quando analisamos o comércio que se destinava para Santa Catarina verificamos que os comerciantes de *grosso trato* investigados em outros trabalhos, efetivamente não dominavam o mercado de redistribuição de seus cativos. Era um ramo de negócio distinto. Mas, então, quem controlava esse mercado interprovincial? Que tipo de negociante seria especializado nas trocas existentes entre essas duas províncias? A análise da composição dos envios de Luís Francisco Braga pode nos trazer alguns indícios sobre os grandes mercadores nos negócios de cabotagem com Santa Catarina, ou se podemos assim os chamar de “homens de negócios”, mercadores de grosso trato da navegação de cabotagem, que pela quantidade de cativos conduzidos frente aos demais, se posicionavam no topo dessa elite mercantil atuante em Santa Catarina.

Luís Francisco Braga, um comerciante no Rio de Janeiro

Entre todos aqueles que comercializaram com Santa Catarina Luís Francisco Braga foi o que mais remeteu escravos do Rio de Janeiro. Esse mercador realizou dezoito envios contendo 262 escravos até Santa Catarina, sendo que doze desses envios tiveram com destino a Praça de Laguna, e despachavam 215 escravos.

Este comerciante foi aquele que atuou por período mais longo permanecendo nesse mercado entre 1822 e 1830, com remessas em cinco desses anos. De todos os seus envios, somente dois escravos foram considerados *ladinos* e a imensa maioria enquanto *novos*. Apesar de liderar a hierarquia da elite mercantil nos negócios negreiros em Santa Catarina, seus envios não formavam os maiores despachos enviados de uma única vez: seu maior envio nesse sentido foi de 23 cativos, sendo que os maiores despachos no geral concentravam pouco mais de 40 cativos por remessa, como aqueles feitos por José Ferreira dos Santos (1822) e Miguel Joaquim do Livramento (1824), e ainda podiam chegar até cerca de 80 cativos como os despachos feitos por Antonio Francisco da Costa

(1822 e 1824) e Manoel Vieira da Cunha (1826)¹³³. Mas no caso de Luís Francisco Braga, ele conseguiu se manter atuante nesse segmento de mercado durante vários anos e em especial nos de maiores remessas de cativos para Santa Catarina, ou seja, na fase de aceleração do tráfico de escravos esse comerciante se manteve como o principal repositor da mão de obra cativa na região.

Como já dissemos no capítulo anterior, a esse mercador correspondiam mais de 10% dos cativos enviados a Santa Catarina durante o período analisado e 44% dos cativos remetidos até a Praça de Laguna. Luís Francisco Braga vem a demonstrar essa hipótese da relação com comerciantes situados na Corte. Não foi possível identificar pelas fontes as embarcações utilizadas por esse mercador. Mas em uma das remessas, há a observação de ser Luís Francisco Braga o proprietário dos escravos despachados.

Os mesmos despachos de escravos comprovam que a década de 1820 correspondeu para Santa Catarina em uma fase de aceleração do tráfico de escravos, resultado da acentuação das trocas mercantis estabelecidas desde muito tempo entre Rio de Janeiro e Santa Catarina.¹³⁴ Em especial nessa década, o investimento em tal atividade era atrativo, e os mercadores passaram a apostar cada vez mais na redistribuição dos escravos. Luís Francisco Braga também remeteu cativos para as praças de Rio Grande do Sul e São Paulo, mas em bem menores quantidades daquelas realizado com a província de Santa Catarina, ou seja, esse mercador participava da redistribuição dos escravos em praças distintas, mas ocupava o topo da elite mercantil e tornava-se assim especializado na revenda dos escravos apenas em uma das praças – a de Santa Catarina.

É possível que um dos principais credores de Luís Francisco Braga fosse mesmo a família Carneiro Leão ou algum outro grande comerciante do Atlântico português, o qual obtinha os melhores preços da mercadoria escrava no continente africano, já que esses negociantes ultramarinos geralmente abasteciam dezenas de casas de comércio de africanos *novos* e igualmente poderiam os vender a crédito.

Luís Francisco Braga pode ter sido também o típico negociante de escravos da navegação costeira o qual procurava diversificar as mercadorias com qual operava.

¹³³ Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 2, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volume: 10. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volume: 18

¹³⁴ MAMIGONIAN, Beatriz G. Africanos em Santa Catarina: escravidão e identidade étnica (1750-1850). In: Frago, João Luis Ribeiro; Florentino, Manolo G.; Sampaio, Antonio Carlos Jucá; Campos, Adriana. (Org.). Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português.; Lisboa: Ed. UFES, 2006, pp. 609-644.

Poderia ao mesmo tempo negociar produtos do Reino, escravos da África e cereais de Santa Catarina sem nunca ter sequer saído do Brasil. Assim poderia arrematar escravos em leilões sempre que os achava em boas condições e igualmente poderia ter casas de negócios no Valongo, sendo aquele que tratava dos cativos antes de endereçá-los. O diário do Rio de Janeiro publica o seguinte anúncio em 10 de setembro de 1821:

O Bergantim Marianna Daphne pretende sahir a 25 do corrente mez, para Angola, quem n'elle quizer carregar procure na loja de Campos Bellos & Porto, na rua do Ouvidor, Nº 48, e a de Luiz Francisco Braga na rua Direita, Nº 107.¹³⁵

Sua loja localizada no Rio de Janeiro servia de referência para os interessados no comércio transatlântico, no caso com Angola. Assim poderia eventualmente oferecer também seguros que financiassem a nau negreira. Pode ser que Luiz Francisco Braga e a loja de Campos Bellos & Porto tivessem fretado o Bergantim Marianna Daphne para essa missão, publicassem nos jornais a empreitada e esperariam em suas lojas seus clientes. Ou pode ser também que estivesse prestando algum tipo de serviço a comerciantes como Fernando Carneiro Leão ou Zeferino José Pinto de Magalhães. Logo, se estabelecia como intermediário entre os traficantes do Atlântico e do comerciante local de cativos situados em Santa Catarina.

Infelizmente as fontes não nos indicam a outra ponta do tráfico, ou seja, as pessoas para as quais seriam endereçados esses cativos, mas é bem provável que haveria um grupo de comerciantes locais instalados em Laguna igualmente interessados na redistribuição desses cativos pelo interior das várias freguesias do litoral sul catarinense.

Podemos criar algumas outras hipóteses cruzando os envios com outros tipos de fontes. Por exemplo, acompanhando as entradas na *Gazeta do Rio de Janeiro* das cargas provenientes de diversos lugares, Luiz Francisco Braga é dono da carga de farinha e peixe que entra no porto do Rio de Janeiro em 1822 proveniente de Parati, na embarcação *S. Boa União*, em que era mestre José Silveira do Nascimento.¹³⁶ Em 16 de maio de 1821, o mesmo jornal publica a seguinte entrada:

¹³⁵ *Gazeta do Rio de Janeiro*. 10/09/1821, Ano 0; n. 7.

¹³⁶ Entradas. *Gazeta do Rio de Janeiro*. 22 de Janeiro de 1820. N. 7. Disponível em: memória.bn.br acesso em: 29/06/2015.

Dia 14 dito. – Laguna; 12 dias; B. *Belizário*, M. José Fernandes Monteiro, C. a Luiz Francisco Braga, farinha, feijão, peixe.¹³⁷

Ao que parece, alguém está mandando em pagamento farinha de mandioca, feijão e peixe seco para algumas de suas remessas de escravos. Agora sabemos também que esta viagem devia durar em média 12 dias.

Luís Francisco Braga pode ter sido assim um vendedor *comissionário*, ou seja, diversificando os seus negócios, atuava na Corte como procurador dos negociantes de Santa Catarina e em Santa Catarina como procurador de negociantes do Rio. Nessa posição, poderia atuar nessa rota como um intermediário, que negociando todos os tipos de produtos, procurava sempre obter lucro com a porcentagem que lhe coubesse nos negócios que estabelecia nas praças mercantis em que atuava.

Nessa perspectiva, situado na Corte, seria encarregado de negociar a farinha, e outros produtos e escravos a ele consignados nos melhores preços. Sua função, assim sendo, seria a de reunir produção voltada para o abastecimento, negociá-la na Corte e aí reunir a mão de obra que encontrasse em boas condições para remeter aos comerciantes de Santa Catarina, que passavam a investir também na etapa interna de redistribuição dos cativos no interior da própria província. Ou seja, Luís Francisco Braga poderia na verdade não realizar nenhuma, ou definitivamente poucas transações em moeda corrente, na verdade este comerciante poderia atuar nesse mercado pela sua capacidade de arregimentar crédito que obtinha por meio do adiantamento em mercadorias que lhe eram passadas, podendo, por exemplo, igualmente obter a crédito o escravo desembarcado no Rio de Janeiro por uma embarcação de Fernando Carneiro Leão, se ocupar da sua redistribuição em Santa Catarina e fazer o mesmo com a farinha de mandioca e os outros produtos reunidos pelos mercadores locais de Santa Catarina.

Seja como for, podemos afirmar que Luís Francisco Braga não se encarregava de destinar os escravos por ele despachados até os diversos produtores da província, mas sim que ele repassava esses cativos a negociantes locais e estes que se ocupavam da fase final da etapa de redistribuição – a etapa de endereçamento que se seguia até o produtor – repassando a retalho os escravos para quem os quisessem comprar em quantidades bem menores.

Para que essa questão seja elucidada com mais clareza seria necessário uma análise pontual dos inventários *post-mortem* de mercadores instalados no Sul. Através

¹³⁷ Entradas. *Gazeta do Rio de Janeiro*. 16/05/1821. N. 39. p.4

de suas relações envolvendo o adiantamento/endividamento poderíamos distinguir afinal de onde provinha a acumulação mercantil que fomentava a etapa interna de redistribuição do tráfico. Em outras palavras, será que o volume de farinha transacionado por mercadores locais teve impacto na compra dos referidos cativos que vinham do Rio de Janeiro? Estaria a farinha de mandioca e os cereais produzidos em Santa Catarina a mercê dos créditos dos mercadores instalados na Corte, dependendo grosso modo do capital mercantil luso-brasileiro da praça carioca ou haveria a possibilidade de comerciantes locais reunirem uma quantidade de farinha necessária, despachá-la para a Corte, fazer negócios com o seu rendimento, adquirir escravos em grandes quantidades, na intenção de obter melhores preços, e ainda lucrar com a venda desses cativos aos produtores rurais?

Conquanto nossas fontes não permitam chegar a tal conclusão, podemos traçar algumas hipóteses sobre os caminhos de atuação desses comerciantes, e afirmar de qualquer maneira que o mercado de cativos existente no interior da província fazia movimentar toda a economia colonial.

Passaremos a analisar adiante a composição dos envios de seis dos quinze maiores traficantes de escravos para Santa Catarina. Isso nos ajudará a pensar mais detalhadamente sobre a atuação desses comerciantes, já que casos como Zeferino José Pinto de Magalhães e Luís Francisco Braga, ou seja, de comerciantes que se mantinham durante um período de tempo igual ou superior a quatro anos como integrante da mesma rota comercial, são excepcionalmente raros e, portanto, os maiores negociantes de escravos com Santa Catarina realizaram na verdade poucos envios. Sendo assim, quem eram esses negociantes?

Grandes comerciantes de escravos em Santa Catarina

Dos 335 comerciantes de escravos encontrados nos códices de polícia do Rio de Janeiro, responsáveis por despachos para Santa Catarina, podemos destacar 15 maiores. Por maiores traficantes entendemos primeiramente os que despacharam uma maior quantidade de cativos, mas também, aqueles que permaneceram nesse mesmo comércio maior número de anos. Geralmente, aqueles que permaneceram mais tempo atuando nesse segmento de mercado foram também os que exportaram maiores números de escravos, mas frequentemente despachavam poucos cativos por envio, geralmente não

muito além de vinte escravos por despacho. Essa elite mercantil corresponde a 4,5% de todos os comerciantes envolvidos no tráfico de escravos na rota comercial Rio de Janeiro – Santa Catarina e foram responsáveis por 43,5% de todos os escravos que foram enviados para Santa Catarina.

Além da pessoa que lidera essa lista de comerciantes, encontramos outros que igualmente investiram uma imensa quantidade de capital para realizar algumas outras remessas de escravos para Santa Catarina. Logo em seguida de Luís Francisco Braga, Antonio Francisco da Costa aparece com 82 escravos despachados através de quatro envios. Nesses envios, apenas dois escravos foram descritos enquanto *ladinos*, sendo que o restante, oitenta escravos, foram descritos como *novos*.¹³⁸

As primeiras remessas de Antonio Francisco da Costa ocorreram no ano de 1822. Primeiramente em vinte e dois de março do mesmo ano embarcou três africanos *novos* e dias depois em primeiro de abril remeteu mais 37 africanos *novos*. Possivelmente ficou o ano de 1823 longe do mercado. Mas no ano seguinte, percebendo a rentabilidade que o advento da década de 1820 trazia para o comércio de escravos na província de Santa Catarina, despachou mais 40 africanos *novos*, aparecendo finalmente em 1826 como remetente de dois africanos *ladinos*.

Apesar de termos encontrado Antonio Francisco da Costa em poucos envios, algo nos convida a acreditar que esse traficante de escravos não era mais um mercador carioca como tanto outros, mas um possível comerciante especializado na mercadoria escrava durante a década de 1820 e que atuava residindo na província de Santa Catarina, mais precisamente na Ilha de Santa Catarina. Um anúncio do Jornal O Catharinense de 1831 ajudou-nos a chegar a tal hipótese:

Vende-se hum negro de idade 17 annos, pouco mais ou menos, muito sadio, **ainda hum tanto buçal mas bastante adestrado em trabalhos de chácara** [grifos nossos] além disto de agradável aspecto: quem quizer comprar pode dirigir-se à chácara, que pertence a Antonio Francisco da Costa, no caminho da Praia de Fora, que ali reside o dono do sobredito escravo.¹³⁹

Através do anuncio acima podemos perceber alguns aspectos que nos fazem acreditar se tratar do mesmo Antonio Francisco da Costa. No ano de 1831, os ânimos

¹³⁸ Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 2. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volume: 10. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volume: 18

¹³⁹ CATHARINENSE, O. *Anuncios*. Desterro, 25 de janeiro de 1831. p.4.

estavam acirrados em virtude da proibição tráfico de escravos transatlântico por lei nacional que se seguiu ao acordo bilateral com a Inglaterra assinado em 1826, que entrou em vigor em 1830. Muitos negociantes de escravos ainda procuravam especular e obter os melhores preços em suas mercadorias. O anúncio nos indica também, como grifado, que a venda era de um escravo ainda boçal. Explicando o termo, o próprio redator dá a entender de se tratar de um estrangeiro, por certo africano, quando diz ser “bastante adestrado”, portanto um escravo que pouco conhecia a sociedade local, mas que se mostrava ao menos adaptado ao trabalho de lavoura.

Antonio Francisco da Costa, um dos poucos a transportar muitos cativos para Santa Catarina, teve entre seus negócios participação no mercado de cativos. Com isso podemos começar a admitir a possibilidade de que mercadores residentes no sul do Império tomassem a iniciativa no comércio de escravos entre o Rio de Janeiro e as praças de Santa Catarina.

Seu capital de investimento possibilitou a compra e possíveis despesas com fretes em valor suficientemente grande para que pudesse negociar com diferentes fornecedores na Corte, que eventualmente oferecessem escravos em melhores condições de preços e pagamentos. É pouco provável que Antonio Francisco da Costa não tivesse poder de barganhar, ainda que fosse subordinado às relações interpessoais de capital e crédito que envolviam os diversos sujeitos do mercado colonial.

Sobre os outros grandes comerciantes de escravos não podemos afirmar o local de sua residência e verificar até que ponto os negócios de escravos para Santa Catarina eram controlados por mercadores cariocas ou locais, mas o caso de Antonio Francisco da Costa é surpreendente por demonstrar que o comércio interprovincial de escravos tinha a participação de mercadores radicados em Santa Catarina, que alimentavam suas fortunas a partir de sua inserção na economia de abastecimento.

Na lista dos despachantes de escravos com maior volume transportado segue-se Manoel Vieira da Cunha, despachando uma única remessa com 81 escravos *novos*. Sua remessa aconteceu dia 30 de janeiro de 1826.

Ainda temos como representante desse seleto grupo de mercadores Fermiano José Corrêa, mercador que realizou dois envios contendo 60 escravos no total, sendo 59 descritos enquanto *novos*. Realizou dois envios em 13 de fevereiro de 1824 contendo 15 escravos na primeira remessa e possivelmente por causa da falta de espaço para encaminhar o restante dos escravos na mesma embarcação, remeteu outros 46 africanos *novos* em outra nau, não sendo descrita maiores informações quanto à embarcação

utilizada. O único escravo conduzido por Fermiano José Corrêa que foi identificado pelos registradores foi o escravo africano *ladino*, mas esse aparece descrito como Manoel Angola, possivelmente por já ter possuído alguma experiência com a língua portuguesa.¹⁴⁰

Ainda pertencem a esse grupo, entre outros mercadores, Lourenço Antonio do Rego e José Ferreira dos Santos. O primeiro registro que temos de Lourenço aconteceu em 1 de agosto de 1823 e envolvia um escravo *ladino*. Posteriormente em 1824 realiza mais duas remessas, a saber, a primeira em 12 de janeiro e a outra logo dois dias depois, totalizando nesse ano de 1824 o equivalente a 16 escravos *novos*. Por fim, em 1828 remete 30 escravos *novos*, totalizando 47 escravos no total. Já, José Ferreira dos Santos realizou um despacho em cada ano de 1822 e 1823 nos meses de março e fevereiro respectivamente. Dos escravos que conduziu todos foram identificados enquanto *novos*.

Algumas pistas podem nos indicar que José Ferreira dos Santos era um dos traficantes que, situado na Corte, mantinha ligações diretas com a compra de escravos africanos no continente africano e eventualmente redistribuía esses escravos para outras províncias. Joaquim Ferreira dos Santos era um dos integrantes da elite mercantil dos negócios de além mar¹⁴¹ e considerando os sobrenomes em comum, podemos imaginar que Joaquim mantivesse alguma relação de parentesco com José Ferreira dos Santos.

Caso sejam mesmo integrantes da mesma família, estaremos diante de uma rede de comerciantes de escravos que atuavam desde a etapa inicial do tráfico até a sua redistribuição, capitalizando os lucros advindos de fases distintas da navegação (transatlântica e cabotagem). Isso faria com que uma determinada família, a partir de membros distintos, se mantivesse frente à condução das mercadorias em variadas etapas da circulação. Participando de todas as etapas de circulação da mercadoria a mesma família mantinha o lucro resultante dessas etapas canalizadas para o próprio grupo familiar.

A forma de sociedade entre irmãos que se dividiam entre Portugal e o Rio de Janeiro era uma prática comum no século XVIII. Francisco Pinheiro, grande comerciante português, construiu uma rede de correspondentes no Brasil formada por irmãos e sobrinhos.¹⁴² As empresas familiares formavam grandes sociedades que poderiam se dar em relações informais ou levar à constituição de verdadeiras sociedades

¹⁴⁰ Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volume 4.

¹⁴¹ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op. Cit. P. (?).

¹⁴² FURTADO, Junia Ferreira. *Homens de negócio*: Op. Cit. pp. 57-72.

formalmente constituídas. A confiança necessária entre os membros de uma mesma sociedade impulsionava tal estratégia de inserção no mercado de atacado.

Nesse sentido, a seguir rastreamos algumas dessas “empresas familiares”, que as agrupamos de acordo como os seus sobrenomes em comum. Desse modo podemos perceber as famílias envolvidas nesse comércio de escravos com a Corte e o papel familiar das empresas da navegação de cabotagem que atuavam diretamente na rota comercial Rio de Janeiro – Santa Catarina.

Comércio de escravos, um negócio familiar

Em 18 de outubro de 1820, João Luís do Livramento remeteu um escravo do Rio de Janeiro através da Sumaca *Gratidão*. Três anos depois, na mesma embarcação remeteu mais dois escravos. No ano de 1823 fez ainda mais três remessas de cativos somando-se cinco remessas e 12 escravos no total. Nos últimos três envios realizados, a informação contida era de que se tratava de africanos *novos*. Em dezembro de 1824 foi a vez de Miguel Joaquim do Livramento despachar 52 africanos *novos*, os quais deveriam aportar todos em Santa Catarina. Adiante, em 1826, Jacó Luís do Livramento despachou mais um escravo, e por fim, em outubro de 1827 e fevereiro de 1828, Francisco Luís do Livramento enviou respectivamente mais 32 africanos novos e um ladino. Esses dados nos colocam frente a uma família de negociantes distintos dos grandes mercadores do Atlântico, mas também, socialmente distintos daquelas centenas de pequenos mercadores que remetiam poucos escravos e apareciam igualmente em poucos anos. Estamos diante de uma família que esteve ligada ao comércio de escravos entre a Corte e a província sulina durante toda sua existência. José Luis do Livramento era genro e sócio de Antônio José da Costa, importante comerciante de Desterro, armador, e do cunhado Tomás Francisco da Costa, filho de Antônio José, também importante comerciante. Antônio José da Costa era açoriano, mestre de obras e sargento mor da Vila de Desterro à altura de 1780 que a certa altura começou a investir no comércio, incluindo o comércio de escravos.

Quando agrupados segundo a “empresa familiar” Livramento da qual provavelmente essas remessas faziam parte, os registros colocam essa família no topo da elite mercantil escravista com Santa Catarina na década de 1820, controlando 4% do tráfico interprovincial de escravos, atrás somente de Luís Francisco Braga. De acordo

com o obtido por João Fragoso para o comércio transatlântico com o Rio, “a presença dessa elite mercantil fica mais reforçada quando consideramos a presença de ligações familiares entre os seus membros”.¹⁴³ Das maiores empresas encontradas por esse autor para o mercado transatlântico de cativos, seis apresentavam laços familiares ou de compadrio entre seus membros.

Entre os negociantes dessa família, podemos encontrar dois deles ocupando cargos administrativos do governo imperial. Francisco Luís do Livramento foi vice-presidente da província de Santa Catarina no início da década de 1830. Sua nomeação pelo imperador deve ter ocorrido pelos serviços que vinha prestando à monarquia em território catarinense desde a época em que era tenente coronel. Sua promoção para major aconteceu em 5 de abril de 1820. Irmão de Francisco, Miguel Joaquim do Livramento foi ainda deputado da Assembleia Legislativa Provincial de Santa Catarina na gestão 1835-1837.¹⁴⁴ Como afirmam João Fragoso e Manolo Florentino essas famílias, muitas vezes, montavam suas fortunas por meio de uma *acumulação excludente* e, como camaristas “se apoderavam de parte dos recursos governamentais em detrimento do ‘público colonial’ (senhores sem poder, lavradores, comerciantes, escravos)”.¹⁴⁵ Os comerciantes, de acordo com esses autores, já formavam suas grandes fortunas desde a segunda metade do século XVIII e durante o império já configuravam a elite economicamente dominante, ocupando também os principais cargos administrativos e políticos. É possível que essa trajetória se aplique à família Livramento, como parte da elite mercantil de Santa Catarina.

Encontramos algumas outras possibilidades de empresas familiares que também se destacaram nas remessas de cativos para Santa Catarina. A família Costa Pereira, a qual realizou em seis remessas o despacho de 40 cativos teve em Francisco da Costa Pereira o maior expoente desse grupo, despachante de 37 cativos em quatro remessas, todos os escravos encontrados entre os anos de 1809 e 1823. Seus dois primeiros envios foram realizados no primeiro ano em que aparece envolvido no tráfico de escravos. De início, remeteu somente um escravo *ladino* em cada envio, onde o primeiro teve como destino a “Ilha de Santa Catarina” e o segundo, apesar de não estar registrada a informação do local é registrada ao menos a informação de que se utilizou da Sumaca *Nossa Senhora da Penha*. Em seus envios do início da década de 1820

¹⁴³ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. P. 330.

¹⁴⁴ PIAZZA, Walter (org.) *Dicionário Político Catarinense*. Florianópolis : Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 1985.

¹⁴⁵ FRAGOSO, João; MANOLO, Florentino. *Arcaísmo como projeto*. Op. Cit. p. 70.

remeteu a Santa Catarina mais 34 escravos, todos *novos*. Se considerarmos que Francisco da Costa Pereira pode ser também o mesmo Francisco da Costa que aparece remetendo em 1824 mais 40 escravos através de um envio, temos então, essa família no topo da elite mercantil catarinense, mas isso não se pode neste instante afirmar com exatidão.

O fato é que Francisco da Costa Pereira e João da Costa Pereira aparecem relacionados como os principais negociantes de farinha de mandioca da Praça de Desterro em 1809.¹⁴⁶ Isso os coloca em posição privilegiada para atuar no mercado de cativos com a Corte. Poderiam reunir um quantia considerável de farinha dos produtores locais, remetê-la ao Rio de Janeiro, fazer os melhores negócios, e por conseguinte, quem sabe, poderiam até forçar o preço dos cativos para baixo em compras de grandes quantidades à vista. Seja como for, redistribuíam esses escravos a prazo para produtores e pequenos mercadores de Santa Catarina. Se Francisco da Costa Pereira é o mesmo encontrado também nos códices enviando produtos ao Reino a partir da província do Rio de Janeiro, então teríamos um comerciante que de Santa Catarina se inseria também no comércio transatlântico. Mas nos detemos no interprovincial.¹⁴⁷

Por fim, temos ainda a família Brito de Oliveira, a qual realizou dois despachos contendo 47 africanos *novos* no total. No primeiro despacho, conduzido por Joaquim Brito de Oliveira o mesmo remeteu 40 africanos no ano de 1826 e no ano seguinte, Inácio Brito de Oliveira remete mais sete africanos do Rio.¹⁴⁸

A presença de famílias locais envolvidas no comércio de cabotagem possibilitava acúmulo de capital gerado tanto pela exportação de alimentos e pela importação de mão de obra. No pequeno círculo que era o mercado dos séculos XVIII e XIX, “o matrimônio funcionava como mecanismo concentrador de recursos, fundindo grandes fortunas”.¹⁴⁹ Na hierarquia mercantil desses séculos, podemos imaginar que através de uma rede de adiantamento/endividamento entre diversas famílias, uma rede de negócios se formava em meio a um mercado restrito e instável. Tais negociantes locais visavam

¹⁴⁶ CARDOSO, P. J. F. *Em busca de um fantasma: as populações de origem africana em Desterro, Florianópolis, de 1860 a 1888*. Padê: Estudos em Filosofia, Raça, Gênero e Direitos Humanos, V. 02, p. 01-20, 2007

¹⁴⁷ Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 2 e 4. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1 e 18.

¹⁴⁸ Fonte. Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volume 6; Códice 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volume 1.

¹⁴⁹ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit. p. 205.

ao mesmo tempo em que formavam suas fortunas, resistir à dependência do produtor local ao traficante monopolista da Corte. Por mais que a Coroa fosse contrária ao fortalecimento de grupos políticos locais, não poderia de fato os repreender já no século XIX, e pode ter se utilizado desses mesmos mercadores, há muito tempo em ascensão, para no interior do Império consolidar seu poder e domínio.

Adiante localizamos alguns desses mercadores enquanto residentes em Laguna, através do cruzamento dos códices com os batismos de escravos para procurar entender o papel dos negociantes de Laguna frente ao número de remessas. Haveria a mesma estratégia utilizada para angariar recursos (empresas familiares), ou o comerciante lagunense, se traduzia em uma maior participação de pequenos comerciantes especuladores e condutores de poucos cativos? Como se comportavam situados em Laguna? Analisaremos então alguns desses comerciantes pra tentar responder a essas questões.

Negociantes e Proprietários em Laguna

Em seis de maio de 1811, Domingos Fernandes de Oliveira remeteu do Rio de Janeiro um escravo *novo* com destino a Laguna. Possivelmente o mesmo Domingos Fernandes de Oliveira nos registros paroquiais levou à pia batismal em 1829 a escrava Luzia, filha de uma escrava parda sua de nome Joaquina, e teríamos que o pequeno comerciante era situado na Vila de Laguna. Domingos era um entre centenas de pequenos mercadores que, procurando diversificar os seus negócios, comercializavam poucos, geralmente menos de cinco escravos ao longo de toda sua atuação no mercado com a Corte.

Esse mercador, talvez, de tempos em tempos, apostasse na circulação das mercadorias como uma forma de obter um lucro ainda maior do que aquele esperado com a extração do sobretrabalho de seus cativos. Tendia assim, a diversificar os seus negócios entre a lavoura e a flertar com a distribuição de mercadorias que não produzia, poderia ao mesmo tempo empregar seu cativo no mercado ou até alugá-lo, beneficiar uma produção sua no engenho mais próximo, consumir uma parte dela e vender um possível excedente para o mercado local. Vez ou outra, tendo adquirido a quantia necessária para importar algumas novas mercadorias, se dirigia ao mercado do Rio de Janeiro, investindo no que lá pudesse encontrar a preços atrativos. Esta hipótese surgiu

em razão de não ter sido possível encontrar Domingos batizando algum escravo em Laguna no ano de 1811.

Sabendo decerto que não tardaria em vender um único escravo na Vila de Laguna, que poderia encontrar no Rio de Janeiro a preços mais cômodos e repassar entre seus conterrâneos, talvez acreditando já possuir os escravos que julgava suficientes o bastante para que pudesse exercer seu poder de mando, Domingos Fernandes de Oliveira apostava nessa ocasião em um negro, talvez sabendo da existência de pessoas dispostas que não hesitariam em adquirir seu primeiro escravo, ou agregar mais um que deveria chegar para contribuir com os trabalhos domésticos e de lavoura. Assim, ao lhe oferecerem uns bons réis a mais daquele que conseguiria negociar na Corte, agregava ao seu patrimônio uma pequena quantia de réis, mas que se tornara essencial para sua atuação no mundo colonial.

Nessas mesmas remessas de cativos estava presente também Antonio José da Silva, o qual mandou despachar do Rio de Janeiro em 1832 o escravo *ladino* de nome João Pardo. É possível que João fosse já escravo de Antonio José da Silva e estivesse o acompanhando em alguma viagem à Corte, mas é bem provável também que João pardo tenha sido adquirido no local, já que o tráfico transatlântico de escravos havia sido proibido no ano anterior e que, portanto, poderia encontrar uma dificuldade ainda maior em achar africanos *novos* no mercado do Valongo. Se tratando do mesmo Antonio José da Silva que despachou João Pardo¹⁵⁰, encontramos então, o mesmo levando à pia batismal da paróquia de Santo Antonio dos Anjos de Laguna o escravo Jorge, filho de uma escrava africana sua de nome Joaquina, a qual teve como madrinha uma escrava crioula que também era sua de nome Faustina; Faustina também lhe deu uma escrava chamada Jesuína, batizada no ano de 1849.

Chefe do Partido Liberal em Laguna¹⁵¹, Antonio José da Silva era ainda padrinho de outros quatro escravos crioulos, a saber, Águida, Inácio, Tomásia e Bernardo, este ultimo filho de Joana, uma escrava africana de nação Benguela, todos nascidos entre 1838 e 1849, sendo que nenhuma das mães desses escravos por ele tidos como afilhados eram escravos de sua propriedade. Por essa janela, podemos inferir que em uma sociedade hierarquizada, dependente de uma rede de proteção e fidelidade, Antonio José

¹⁵⁰ Pardo indica mestiçagem, sendo João talvez crioulo. Além disso, Fragoso e Ferreira indicam que “boçais” desaparecem dos registros. De acordo com esses autores, todos os africanos são ladinos depois de 1831.

¹⁵¹ UNGARETTI, Norberto Ulysséa. *Laguna: um pouco do passado*. Florianópolis: Editora do autor, 2002. p.91.

da Silva buscava ampliar suas bases locais com o apoio de outros extratos sociais, ao mesmo tempo em que poderia apaziguar as tensões do cativo com sua autoridade mais próxima à “senzala”.

Para João Fragoso, esses pactos envolvendo senhores e escravos podiam ampliar a legitimidade social de determinados grupos e reduzir a margem de insegurança em uma sociedade instável por definição, o que se traduziu fisicamente em uma linguagem de parentesco que denominou de fictícia ou de compadrio, em suas palavras eram laços:

[...] através dos quais se estabeleciam compromissos de lealdade e de proteção, ou seja, trata-se de uma linguagem de negociação, porém devidamente hierarquizada. Assim, a propriedade cativa podia se aproximar de relações clientelares. (...) Talvez sob esse aspecto, da clientela e da estratificação, se possa explicar a existência de compadrios entre a família do senhor com algumas das senzalas.¹⁵²

Por fim, temos Manoel José de Bessa, português que se estabeleceu em Laguna¹⁵³ e atuou no comércio de escravos, quando realizou dois despachos contendo cinco escravos no total, ambos feitos através da Sumaca *Libertina* nos anos de 1823 e 1824. No seu primeiro envio remeteu José Moçambique, Francisco Moçambique, Domingos Quelimane e Antonio Quelimane; no segundo remeteu somente Domingos Benguela. Notável está que são todos de origem africana, e pela configuração do primeiro envio, podemos acreditar que Manoel José de Bessa tenha se aproveitado de algum carregamento de escravos recém-chegados da África Oriental. Nesse quadro, nos primeiros anos da década de 1820, o preço de um escravo no Rio de Janeiro girava em torno de 150\$000 réis (cento e cinquenta mil réis) isso dependendo das condições em que eram negociados.¹⁵⁴ Com as despesas de transporte e o risco assumido na transação poderia repassar os cativos em Laguna a um preço superior a 400\$000 (quatrocentos réis), e por possuir relações estreitas com os moradores de Laguna poderia igualmente oferecer condições de compra e pagamento capazes de tornar a mão de obra acessível à população distante dos grandes centros mesmo quando o preço final da mercadoria era relativamente maior, mas nem por isso inviável.

¹⁵² FRAGOSO, João. Capitão Manuel Pimenta Sampaio, senhor do engenho do Rio Grande, neto de conquistadores e compadre de João Soares, pardo: notas sobre uma hierarquia social costumeira (Rio de Janeiro, 1700-1760). In_ FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (orgs). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 266.

¹⁵³ UNGARETTI, Nortbero Ulysséa. *Laguna: um pouco do passado*. Op. Cit. páginas, 24; 110; 137; 201 e 286.

¹⁵⁴ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op. Cit. p. 160.

Enquanto proprietário de escravos em Laguna, Manoel José de Bessa levou à pia batismal em 1841 e 1846¹⁵⁵ respectivamente o escravo Geraldo e o escravo Bento, ambos filhos de sua escrava Catarina de nação Mina; Geraldo teve como madrinha a escrava Maria, propriedade do mesmo Bessa, o qual era ainda proprietário de Sebastião e Mariana, ambos padrinhos de Estevão, filho de Ignácia de Nação. Manoel era proprietário também de Paulo e Rita, escravos padrinhos de Victorino, nascido em 1845, filho de outra escrava sua cujo nome também era Rita. Adiante também era proprietário de Miguel, escravo que foi padrinho de Joaquim Cassange e Joaquina Costa da Guiné, escravos africanos de José Luís Pereira. Temos então compondo a escravaria de Manoel José de Bessa a presença de pelo menos 10 escravos entre africanos e crioulos.

Entre os escravos encontrados nos livros de batismos como sendo de propriedade de Manoel José de Bessa não encontramos um sequer que tenha sido transferido por ele da Corte, mas como eram todos homens entende-se a dificuldade de encontrá-los em sua escravaria; era altíssima a taxa de ilegitimidade dos filhos de escravas no período analisado; podemos contar com o registros dos pais em somente 29 batismos dos 1.676 existentes. Há de ressaltar que os despachos foram na década de 1820 e os batismos na década de 1840. Mesmo assim, parece pouco provável que Manoel José de Bessa tenha ido até a Corte buscar cativos para si. Por mais que dispusesse de escravos o suficiente para manter mais de um engenho funcionando, esse proprietário parece ser mais um das centenas de negociantes que buscando diversificar os seus negócios apostavam no mercado interprovincial de escravos. Enquanto português e detentor da patente militar de Tenente, patente não muito alta no escalão do corpo militar, mas que lhe conferia certo *status* na Laguna do século XIX, parece termos encontrado em Manoel José de Bessa a figura de um mercador-fidalgo: *homem bom*, que se notabilizava pela posse de escravos e por não exercer ofícios mecânicos, e que para isso buscava viver à sombra de um certo *status* de nobreza.

Parece assim, portanto, que os negociantes de Laguna se utilizavam de outras estratégias, pois somente através de laços familiares não mobilizariam recursos suficiente para deslocar a mão de obra, já que não encontramos pessoas da mesma família envolvida no mesmo segmento de comércio. Isso não impede que tal prática tenha acontecido, pois mesmo entre os pequenos comerciantes de africanos o vínculo

¹⁵⁵ AHESC Paróquia de Santo Antônio dos Anjos de Laguna; Livro de Batismos de Escravos: 1838-1851.

parental era uma tendência que se fazia presente.¹⁵⁶ Mas o que podemos observar foi que a menor expressividade dessa estratégia na Praça de Laguna possibilitou um monopólio ainda maior do comércio de cabotagem por parte de um único comerciante, situação tão díspar que nem no tráfico transatlântico de escravos podemos notar um índice tão concentrado na circulação da mão de obra cativa.

Para concluir, podemos dizer que aos comerciantes de Laguna estava reservada a pouca transferência de cativos, talvez pela sua menor capacidade de conseguir crédito. Comerciantes que despacharam mais de vinte escravos para essa praça podem ser considerados alguns dos maiores distribuidores dessa região, dominada por centenas de comerciantes de poucos cativos. Mas ao mesmo tempo havia um espaço restrito para atuação de comerciantes locais, que procuravam, a sua maneira, a inserção no mercado interprovincial, atividade de maior rentabilidade para quem nele pudesse se manter.

¹⁵⁶ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit. p. 205

Considerações finais

O século XIX foi para Santa Catarina um importante momento de aceleração das trocas comerciais. Isso ficou ainda mais claro quando analisamos os batizados de africanos novos ao longo dos anos. Pudemos perceber também através desses mesmos batismos que a montagem de um rápido sistema escravista em Laguna se deu nas primeiras décadas deste século, e através dos Códices de Polícia da Corte, percebemos que a montagem deste sistema se deu especialmente na década de 1820, quando muitos despachos de cativos partiam do Rio de Janeiro com destino a Santa Catarina contendo quantias cada vez maiores de escravos.

Quando analisamos as características gerais do comércio de escravos que se desenrolava nas praças de Santa Catarina, vemos que era proporcionalmente parecido com aquele encontrado em outras províncias, que possuíam ligação com o Rio de Janeiro. Apesar do menor volume de africanos desembarcados em Santa Catarina, quando comparamos os percentuais demográficos, percebemos a equidade desse valor entre o volume do comércio que se dirigia a Minas Gerais, principal destino das mercadorias aportadas no Rio de Janeiro, assim como proporcionalmente parecido com o encontrado para o Rio Grande do Sul, principal destino da navegação de cabotagem carioca.

A incorporação de africanos novos na Vila de Laguna foi feita quase que exclusivamente através do Rio de Janeiro. As características dos escravos batizados em Laguna, quando comparadas às dos escravos desembarcados no Rio de Janeiro, levaram a crer que a província de Santa Catarina já mantinha relações bilaterais com a capital do centro-sul desde muito antes da abertura dos portos, pelo menos desde finais do século XVIII. Em outras palavras, se o advento das trocas comerciais entre essas duas províncias estiver diretamente ligado à transferência de africanos novos para o sul da colônia, como parece estar, então temos que o maior dinamismo econômico em Santa Catarina com a passagem do século XVIII para o XIX, coincide com o período em que o Rio de Janeiro passou a ocupar o lugar de principal centro redistribuidor da colônia e, por conseguinte, coincide também com o processo de abertura dos portos em 1808. A esse fator soma-se que a conjuntura da década de 1820 traduz-se por ser uma época em que é estimado o fim do tráfico de escravos, sem necessariamente barrar-se a

escravidão. Todos esses fatos convergem para que o advento do século XIX - e todo o seu transcorrer - estimulem e potencializem o comércio de abastecimento.

Considerando então o período 1790-1830 como marcado pelo advento das trocas comerciais para Santa Catarina, passamos a analisar o perfil do mercador que encontramos atuando logo na principal rota comercial da região. Vimos com a análise do comércio de cabotagem, que nesse comércio havia a possibilidade de auferir grandes lucros através da constante introdução de africanos novos, o que caracterizamos aqui como a fase de reiteração das unidades escravistas, e de uma maneira geral, do próprio sistema. Mas também além do mercado transatlântico e de sua etapa de redistribuição, o comércio de abastecimento dos grandes centros agroexportadores gerava um campo de atuação para o mercador instalado localmente – tanto em Laguna como também na Ilha de Santa Catarina – que talvez pela sua capacidade de dispor de crédito entre seus fornecedores e igualmente oferecê-lo aos seus clientes, teve facilitadas a inserção e a reprodução das relações econômicas e sociais que estabelecia com diversos sujeitos da sociedade catarinense: produtores, comerciantes e consumidores de matéria-prima, alimentos e mão de obra.

A análise dos batismos também mostrou que boa parte desses africanos desembarcados estavam em idade produtiva. Entre Rio de Janeiro e Santa Catarina, esses escravos chegaram rapidamente em poucos envios. 58,3% dos escravos despachados foram realizados em pouco mais de 10% dos envios. Em Laguna não foi diferente. Nesta região portuária, 90% dos escravos despachados entre 1809 e 1830 foram realizados, de acordo com os códices, na década de 1820.

Pudemos apurar o volume do comércio de escravos que se dirigia a Santa Catarina, seguindo até Laguna. A maioria dos escravos despachados para a capitania/província foi realizada por mercadores que efetuaram pouquíssimos envios. Diferentemente, em Laguna, a grande maioria dos escravos foi justamente o contrário: realizada por mercadores que se mantinham atuantes no mercado de escravos por um período maior de tempo, realizando mais de cinco remessas. Se para Santa Catarina os mercadores que enviaram mais de cinco despachos correspondiam a 10% dos escravos despachados, em Laguna tal cifra alcançou a casa dos 44%.

Sobre o mercador de escravos do século XIX atuante nesta rota comercial, verificamos que a maioria dos sujeitos que enviavam escravos a partir da Corte encaminhavam poucos escravos, em geral até quatro. Para Laguna somente um comerciante enviou mais de cinquenta escravos, sendo responsável por 215 cativos

despachados. Este comerciante, Luís Francisco Braga, atuava como intermediário de escravos na África e os produtores em Santa Catarina, e também na Corte, era responsável pela venda de farinha de mandioca consignada à ele pelo pagamento dos escravos que remetia.

Identificamos uma vasta população interessada em obter cativos no Rio: comerciantes especializados no mercado transatlântico, na navegação costeira, comerciantes instalados em Santa Catarina com diferentes poder de acumulação. Foi possível com este trabalho dar alguma visibilidade à população africana estabelecida em Laguna, fato há muito tempo ignorado pela historiografia catarinense. Mas também, ao concluir esta pesquisa, podemos começar a pensar um pouco mais no mercado de abastecimento interprovincial vigente nas primeiras décadas do século XIX, e nos diversos sujeitos envolvidos nesta atividade.

Fontes

Fontes Manuscritas

Diocese de Tubarão. - Livros da Paróquia de Santo Antonio dos Anjos de Laguna:

Livro de Batismos de Escravos 1790-1818

Livro de Batismos de Escravos 1828-1838

Livro de Batismos de Escravos 1838-1851.

Bancos de dados

ELTIS, D. et al. Transatlantic Slave Trade Database. <<http://slavevoyages.org>>

FRAGOSO, João Luís; FERREIRA, Roberto Guedes. *Tráfico interno de escravos e relações comerciais centro-sul (séculos XVIII-XIX)*. Rio de Janeiro: Ipea/LIPHIS-UFRJ, 2001. [CD-ROM]. Documentação proveniente do Arquivo Nacional (Rio de Janeiro), Conteúdo: Códice 390: Receita dos direitos de despacho de escravos para os portos do Sul (1815-1826), volumes 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Códice 411: Termos de fiança, ajuste, obrigação, lanço, etc. (1822-1834), volumes: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 11, 12, 13 e 19. Códice 421: Passaportes: registro de pessoas que partem ou despacham escravos. (1829-1832). Volumes: 1, 2, 9 e 18. Códice 424: Lançamento de atestados e remessa de escravos para várias localidades (1826-1833), volumes 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9. Códice 425: Passaportes: registros de pessoas que partem ou despacham escravos (1822-1833), volume: 1.

Impressas

BRITO, Paulo Miguel Jozé de. *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina*. Lisboa: Academia Real das Sciencias, 1829.

CATHARINENSE, O. *Anuncios*. Desterro, 25 de janeiro de 1831. p. 4. Disponível em: [memória.bn.br](http://memoria.bn.br) acesso em: 29/06/2015.

COELHO, Manuel Joaquim de Almeida. *Memória histórica da província de Santa Catharina*. Desterro: Tipografia de J. J. Lopes, 1856.

GALVÃO, Manuel Nascimento da Fonseca. *Notas geográficas e históricas sobre a Laguna, desde sua fundação até 1750*. Desterro, Typografia de J. J. Lopes, 1884.

Gazeta do Rio de Janeiro. 10/09/1821. Ano 0; n. 7. Disponível em: [memória.bn.br](http://memoria.bn.br) acesso em: 29/06/2015.

Gazeta do Rio de Janeiro. 22/01/1820. n. 7. Disponível em: [memória.bn.br](http://memoria.bn.br) acesso em: 29/06/2015.

Gazeta do Rio de Janeiro. 16/05/1821. N. 39. Disponível em: memória.bn.br acesso em: 29/06/2015.

HOBOLD, P. *A História de Araranguá: nova edição: complementada e atualizada por Alexandre Rocha*. Araranguá, 2005.

LAYTANO, Dante. Corografia da Capitania de Santa Catarina. In_ Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil, Florianópolis, v. 245, p. 1 – 1187, out/dez, 1959.

PIAZZA, Walter: Dicionário Político Catarinense. Florianópolis : Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 1985.

SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina. Belo Horizonte: Itatiaia, 1978 [1820].

VÁRZEA, Virgílio. *A Ilha*. [1900]. Florianópolis, IOESC, 1984.

Referências Bibliográficas:

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

BERUTE, Gabriel Santos. *Dos escravos que partem para os portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 – c. 1825*. [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2006.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII – Os jogos das trocas*; tradução Telma Costa. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

CABRAL, Oswaldo R. *História de Santa Catarina*. 3 ed., Florianópolis: Lunardelli, 1987; CARDOSO, Ciro F. S. “As concepções acerca do ‘sistema econômico mundial’ e do ‘antigo sistema colonial’; a preocupação obsessiva com a ‘extração do excedente’”, in: LAPA, José R. do A. (org). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis, Vozes, 1980.

CARDOSO, Fernando Henrique. *Negros em Florianópolis: relações sociais e econômicas*. Florianópolis: Insular, 2000.

CARDOSO, P. J. F. *Em busca de um fantasma: as populações de origem africana em Desterro, Florianópolis, de 1860 a 1888*. Padê: Estudos em Filosofia, Raça, Gênero e Direitos Humanos, V. 02, p. 01-20, 2007.

CARDOSO, Vitor Hugo. *A Formação da primeira elite senhorial e política da Ilha de Santa Catarina, 1700-1730*. [TCC]. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

CONRAD, Robert Edgar. *Tumbeiros. O tráfico escravista para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: século XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura. Acumulação e Hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____. Capitão Manuel Pimenta Sampaio, senhor do engenho do Rio Grande, neto de conquistadores e compadre de João Soares, pardo: notas sobre uma hierarquia social costumeira (Rio de Janeiro, 1700-1760). In_ FRAGOSO, João; GOUVÊA, Maria de Fátima. (orgs). *Na trama das redes: política e negócios no império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

_____; FERREIRA, Roberto. *Alegrias e Artimanhas de uma fonte seriada: os códices 390, 421, 424 e 425: despachos de escravos e passaportes da Intendência de Polícia da Corte, 1819 – 1833. Seminário de História Quantitativa, UFOP, 2000.*

_____; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia: Rio de Janeiro, 1790 – 1840*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1967.

FURTADO, Junia. *Homens de negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 2006.

GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo, Ática, 1978.

HAMEISTER, Martha Daisson. *O continente do Rio Grande de São Pedro: os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes (c. 1727- c. 1793)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002, p. 35. [dissertação de mestrado]. Rio de Janeiro: UFRJ 2002.

HUBENER, Laura Machado. *O comércio da cidade do Desterro no século XIX*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1981.

KARASCH, Mary C. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808 – 1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KÜHN, Fábio. *Gente da Fronteira: Família, Sociedade e Poder no sul da América Portuguesa – século XVIII*. [Tese de Doutorado]. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2006.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: (o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808 – 1842)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

MALAVOTA, Claudia Mortari. *Os africanos de uma Vila Postuária no Sul do Brasil: criando vínculos parentais e reinventando identidades*. Tese (Doutorado em Sociologia). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul: Porto Alegre, 2007

MAMIGONIAN Beatriz Gallotti & VIDAL, Joseane Zimmermann. *História Diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2013.

MAMIGONIAN, Beatriz G. . Africanos em Santa Catarina: escravidão e identidade étnica (1750-1850). In: Fragoso, João Luis Ribeiro; Florentino, Manolo G.; Sampaio, Antonio Carlos Jucá; Campos, Adriana. (Org.). *Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português.*; Lisboa: Ed. UFES, 2006,

MARTINHO, Lenira Menezes; GORENSTEIN, Riva. *Negociantes e caixeiros na sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

MARTINS, Manoel de Oliveira. *Imbituba: História e desenvolvimento*. Criciúma: Ed Gráfica Ribeiro.

MARTINS, Roberto Borges. Minas e o Tráfico de Escravos no Século XIX, outra vez”. In_ Tamás Szmrecsányi e José Roberto do Amaral Lapa (orgs.). *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Ed. Hucitec/Fapesp/Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 1996, pp.99-130.

MELLO, Pedro Carvalho de. *Estimativa da longevidade de escravos no Brasil na segunda metade do século XIX*. In: Estudos Econômicos, 13 (1), pp. 172-173, 1983.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial, 1777 – 1808*. São Paulo, Hucitec, 1983.

PEDREIRA, Jorge M. V. *Os homens de negócio da praça de Lisboa de Pombal ao Vintismo (1755-1822)*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1995, cap II. (tese de doutorado).

PIAZZA, Walter F. *O escravo numa economia minifundiária*. São Paulo: Resenha Universitária, 1975.

_____. *A escravidão negra numa economia periférica*. Florianópolis: Garapuvu, 1999.

PRADO JÚNIOR, Caio. *A formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo, Brasiliense, 1977.

REDIKER, Marcus. *O Navio negreiro: uma história humana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Comércio, riqueza e nobreza: Elites mercantis e hierarquização social no antigo regime português. In_ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; CAMPOS, Adriana

Pereira. *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006.

_____. *Na encruzilhada do império: Hierarquias Sociais e Conjunturas Econômicas no Rio de Janeiro. (1650-1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

_____. Os homens de negócio do Rio de Janeiro e sua atuação nos quadros do Império português (1701-1750). In_ FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda Bapstista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (orgs). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

SCHWARTZ, Stuart. *Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial 1500 – 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, Osvaldo Paulino da. *Arqueologia dos Engenhos da Ilha de Santa Catarina – parte sul*. [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: PUC-RS, 1996.

SPRÍCIGO, Antônio César. *Sujeitos Esquecidos, Sujeitos Lembrados: Entre fatos e números, a escravidão registrada na Freguesia do Araranguá no século XIX*. Caxias do Sul: Murialdo, 2007.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo: do tráfico de escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. Salvador: Corrupio, 2002.

ZIMMERMANN, Fernanda. *O funcionamento da Armação da Lagoinha: Hierarquia do Trabalho e o Controle dos Escravos na Caça da Baleia Ilha de Santa Catarina, 1772-1825*. [Trabalho de Conclusão de Curso] Florianópolis: UFSC, 2006.