



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ANDRÉ FERNANDES PASSOS

**Agricultura, Escravidão e Capital no litoral de Santa Catarina: Desterro, Laguna e o
mercado atlântico (1750-1850)**

Florianópolis
2021

André Fernandes Passos

Agricultura, Escravidão e Capital no litoral de Santa Catarina: Desterro, Laguna e o mercado atlântico (1750-1850)

Dissertação submetida ao Programa de Pós Graduação em História da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestre em História. Área de Concentração: História Global.
Orientador: Prof. Tiago Kramer de Oliveira, Dr.

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra

Passos, André Fernandes

Agricultura, Escravidão e Capital no litoral de Santa Catarina : Desterro, Laguna e o mercado atlântico (1750-1850) / André Fernandes Passos ; orientador, Tiago Kramer de Oliveira, 2021.

229 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em História, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. História. 2. Agricultura. 3. Escravidão. 4. Capital. 5. Mercado Atlântico. I. Kramer de Oliveira, Tiago. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

André Fernandes Passos

Agricultura, Escravidão e Capital no litoral de Santa Catarina: Desterro, Laguna e o mercado atlântico (1750-1850)

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof.(a) Augusto da Silva, Dr.

Universidade Federal de Sergipe (UFS)

Prof.(a) Waldomiro Lourenço da Silva Júnior, Dr.

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Prof.(a) Beatriz Gallotti Mamigonian (suplente), Dra.

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em História. Área de Concentração: História Global

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

Prof. Tiago Kramer de Oliveira, Dr.

Orientador(a)

Florianópolis, 2021.

Aos colegas do Santa Afro Catarina e aos meus queridos amigos e familiares.

AGRADECIMENTOS:

Este trabalho não seria possível sem a contribuição de algumas pessoas. Quero agradecer, especialmente, as que estiveram comigo em muitas das etapas desta pesquisa.

Ao professor Tiago Kramer de Oliveira que orientou a dissertação desde o início. Pelas conversas, orientações, críticas, a dedicação e o trabalho exaustivo que teve ao reler inúmeras vezes os capítulos da dissertação.

Às conversas com a professora Beatriz G. Mamigonian, que orientou a monografia de conclusão de curso na graduação e que conheci por meio de uma oportunidade em estagiar no Laboratório de História Global do Trabalho da UFSC (na época Laboratório de História Social, do Trabalho e da Cultura) com uma bolsa que me ajudou a permanecer na universidade durante o tempo necessário à minha graduação. O tema da escravidão em minha trajetória de pesquisa não teria a mesma intensidade se não fosse pela integração ao projeto Santa Afro Catarina, onde fazíamos o levantamento e a transcrição de documentos referentes a presença africana no litoral de Santa Catarina (disponíveis em <https://santaafrocatarina.ufsc.br/santaafrocatarina/>) com a finalidade de construir roteiros temáticos. Participar da elaboração e condução dos roteiros *Viver de Quitandas*, que trata do comércio no centro urbano da cidade de Desterro e do *Armação baleeira e engenhos de farinha de mandioca no Ribeirão da Ilha*, de certa maneira, instigou-me a pensar a relação do comércio, da escravidão e da farinha de mandioca no litoral de Santa Catarina. Agradeço a professora Andréa Ferreira Delgado que também coordenou este projeto.

À própria instituição da Universidade Federal de Santa Catarina, aos profissionais da Biblioteca da UFSC, do Restaurante Universitário, ao financiamento das viagens para debater a pesquisa com os pares em eventos que contavam com a presença de profissionais tão qualificados sobre o tema. Entre os eventos, encontra-se o *III Seminário Internacional Brasil no Século XIX*, o *XIII Congresso Brasileiro de História Econômica* e o *10º Encontro de Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, já online, durante a crise sanitária acentuada pela propagação da Covid-19.

Aos professores Augusto da Silva e Waldomiro Lourenço da Silva Júnior, por terem aceitado o convite para comporem a banca de defesa da dissertação e ao olhar atento que tiveram ao ler o trabalho, trazendo importantes contribuições que foram consideradas antes de apresentar a versão definitiva, outras a serem melhor problematizadas em trabalhos futuros.

Aos profissionais responsáveis pela preservação e manutenção dos arquivos históricos consultados, o Arquivo Público do Estado de Santa Catarina e o Arquivo Municipal de Laguna Casa Candemil.

Aos companheiros do curso de Mestrado em História Global da UFSC e às conversas com amigos que são também profissionais comprometidos com a educação, a ciência e as artes. Diego Schibelinski, Maria Aparecida Anacleto Clemência, Gabriel Goulart Barbosa, Marcos Alberto Rambo, Maicon Valsechi, Jonathan Braga, Gabriel Cruz de Souza, Renan Ramos Rocha e ao João Neves, especialmente, que da Holanda ajudou a transformar o resumo em abstract.

Aos familiares, representados pela minha avó Elieti (*In Memoriam*) e minha mãe Silvana. Foi por admiração à vocês que comecei a observar o modo como preparavam aulas e corrigiam as avaliações dos alunos em casa. Cada qual em sua área, estamos na terceira geração de professores na família. Diria o Jairo, esposo de minha mãe que faleceu de Covid-19: “a fruta não cai muito longe do pé”, era a frase que usava para se referir quando eu repetia comportamentos semelhantes ao dela. Também um agradecimento especial aos meus queridos irmãos, Sarah, Pedro e Liz. Sempre passamos momentos divertidos juntos.

E a Flávia por sua paciência inesgotável durante a pesquisa e a escrita deste trabalho. Ela me acompanhou e me acolheu em todos os momentos dessa pesquisa. Vimos um lindo pôr do sol na cidade de Laguna, bem em frente ao antigo porto. Sua grandeza e generosidade foi como estar em um porto seguro em meio ao Atlântico.

“A explicação “idealista”, unívoca, que faz do capitalismo a encarnação de uma certa mentalidade, é apenas a saída encontrada, à falta de outra, por Werner Sombart e Max Weber, para escaparem ao pensamento de Marx. Nada nos obriga, com toda a imparcialidade, a segui-los. Não creio, por conseguinte, que tudo seja material, ou social, ou relação social no capitalismo. A meu ver, há um ponto fora de dúvida: ele não pode ser oriundo de uma única e obscura origem; a economia teve uma palavra a dizer; a política teve uma palavra a dizer; a cultura e a civilização tiveram uma palavra a dizer. E também a história, que em geral decide em última instância as relações de força.” (BRAUDEL, 2009)

“Num jornal do bairro do Raval, em Barcelona, uma mão anônima escreveu: O teu deus é judeu, a tua música é negra, o teu carro é japonês, a tua pizza é italiana, o teu gás é argelino, o teu café é brasileiro, a tua democracia é grega, os teus números são árabes, as tuas letras são latinas. Eu sou teu vizinho. E ainda me chamas estrangeiro?” (GALEANO, 2016)

RESUMO:

No litoral de Santa Catarina formou-se uma sociedade distinta se comparada àquelas onde estavam situados os grandes complexos agroexportadores da América, mas que igualmente não pode deixar de ser compreendida sem uma análise das conexões estabelecidas com a dinâmica da economia-mundo na qual estava inserida. Neste sentido, investigou-se em que medida a sociedade e a economia de mercado local se relacionaram com a economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico entre 1750 e 1850. Para isso, atentou-se aos aspectos econômicos que motivaram a ocupação do litoral de Santa Catarina pelos portugueses, aos resultados da política de colonização da região, às conexões estabelecidas por este espaço geográfico, à integração dos seus excedentes de produção às cadeias do comércio atlântico, ao modo de organização das unidades agrícolas de produção locais, às características do tráfico e da escravidão na região, ao padrão de acumulação de riquezas dos proprietários de escravos e a hierarquização social por ele definida, aos interesses dos negociantes no financiamento das atividades produtivas da região. Ao analisar em diversos aspectos as relações da escravidão no litoral de Santa Catarina com a economia-mundo no espaço do Atlântico, este estudo pretende não apenas demonstrar os resultados dessa integração, mas também contribuir para a revelação de características próprias de reprodução dessa economia, em uma região muitas vezes negligenciada pelos pesquisadores do tema.

Palavras chaves: agricultura, capitalismo, engenho, escravidão, mercado atlântico, Santa Catarina.

ABSTRACT:

On the coast of Santa Catarina a distinct society was formed, if compared to those where the large agro-export complexes of America were located, but which equally cannot fail to be understood without an analysis of the connections established with the dynamics of the world-economy in which it was inserted. In this sense, the extent to which society and the local market economy were related to the capitalist world-economy in the Atlantic space between 1750 and 1850 was investigated. In order to do this, attention was paid to the economic aspects that motivated the occupation of the coast of Santa Catarina by the Portuguese, to the results of the colonization policy in the region, to the connections established by this geographic space, to the integration of their excess production into the Atlantic trade chains, to the way in which local agricultural production units were organized, to the characteristics of trafficking and slavery in the region, to the pattern of wealth accumulation of slave owners and the social hierarchy defined by it, to the interests of traders in financing productive activities in the region. By analyzing the relationship between slavery and local market economy on the coast of Santa Catarina with the world-economy in the Atlantic space in various aspects, this study intends not only to demonstrate the results of this integration, but also to contribute to revealing the characteristics of the reproduction of this economy, in a region often neglected by researchers of the subject.

Keywords: agriculture, capitalism, mill, slavery, Atlantic market, Santa Catarina.

ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES:

Ilustração 1: Vista de Nossa Senhora do Desterro (1803):	77
Ilustração 2: Negras raspadeiras no interior de um engenho de farinha de mandioca (1892):.....	135
Ilustração 3: Planta hydrographica de Laguna (1864):	143
Ilustração 4: Vila de Laguna: litoral Sul de Santa Catarina (1738):.....	144

ÍNDICE DE GRÁFICOS:

Gráfico 1: Evolução da população das vilas e freguesias de Santa Catarina (1745-1806):	35
Gráfico 2: Evolução populacional de Santa Catarina (1796-1869):.....	36
Gráfico 3: Exportações de açúcar, arroz e café em quilogramas e aguardente em litros (1803; 1806; 1810; 1820; 1850):	50
Gráfico 4: Exportações de farinha de mandioca, feijão e milho em alqueires (1803; 1806; 1810; 1820; 1850):.....	51
Gráfico 5: Movimentação portuária do porto de Desterro (1796):.....	66
Gráfico 6: Movimentação portuária de Laguna (1796):	68
Gráfico 7: Importações marítimas de farinha de mandioca do Rio Grande de São Pedro e do Rio de Janeiro versus exportações de farinha de mandioca dos portos de Santa Catarina em alqueires (1796; 1803; 1806; 1810)	70
Gráfico 8: Percentual da riqueza acumulada por Estevão José da Silva de um total de 31.623.640 réis (1859):	102
Gráfico 9: Percentual da riqueza acumulada por José Martins Lourenço de um total de 8.172.040 réis (1847):	103
Gráfico 10: Percentual da riqueza acumulada por Antônio José da Silva de um total de 8.640.540 réis (1847).	105
Gráfico 11: Estimativas do tráfico de africanos escravizados para o Caribe e o Brasil (1760-1850):.....	110
Gráfico 12: Estimativa do tráfico de africanos escravizados para os principais locais de desembarque no Brasil (1740-1840):.....	110
Gráfico 13: Percentuais de africanos e crioulos inventariados em Laguna por décadas (1799-1859):	122
Gráfico 14: Inventários com e sem escravos de Laguna (1799-1859):.....	127
Gráfico 15: Perfil dos proprietários e concentração dos escravizados em Laguna (1799- 1859):	128
Gráfico 16: Movimentação das lojas de fazendas secas da vila do Desterro em réis (1794- 1796):	147
Gráfico 17: Composição das fortunas inventariadas em Laguna em réis (1799-1859):	164

Gráfico 18: Concentração da riqueza inventariada em Laguna por faixas em libras (1799-1859):	173
Gráfico 19: Concentração da riqueza inventariada em Laguna por inventário em libras (1799-1859):.....	173
Gráfico 20: Percentuais acumulados por Joaquim Pinto da Silva (1824):.....	191
Gráfico 21: Percentuais acumulados pelos membros da família Tavares em libras:....	192

ÍNDICE DE TABELAS:

Tabela 1: Principais produções das vilas e freguesias de Santa Catarina (1796):.....	43
Tabela 2: Principais exportações das vilas de Santa Catarina (1796):.....	45
Tabela 3: Percentual das principais produções de Santa Catarina por localidade (1796):	46
Tabela 4: Evolução das principais produções de Santa Catarina (1803; 1806; 1810; 1820; 1850):	47
Tabela 5: Qualidade das roças na vila de Laguna (1799-1859):	85
Tabela 6: Engenhos e fábricas das vilas e freguesias de Santa Catarina (1796):	94
Tabela 7: Lojas de oficinas das vilas e freguesias de Santa Catarina (1796):.....	95
Tabela 8: Composição da riqueza dos senhores de engenho de cana de Laguna em réis (1799-1859):	96
Tabela 9: Composição da riqueza dos senhores de engenho de cana de Laguna em percentuais (1799-1859):.....	97
Tabela 10: Composição da riqueza dos proprietários de dois engenhos de farinha de mandioca de Laguna em réis (1799-1859):.....	98
Tabela 11: Composição da riqueza dos proprietários de dois engenhos de farinha de mandioca de Laguna em percentuais (1799-1859):.....	98
Tabela 12: Principais equipamentos de engenhos inventariados em Laguna (1799-1859):	99
Tabela 13: Nação dos africanos inventariados em Laguna (1799-1859):.....	121
Tabela 14: Concentração da posse escrava inventariada em Laguna por ano em percentuais (1799-1859):.....	127
Tabela 15: Distribuição da posse escrava entre lavradores de Laguna (1799-1859): ..	130
Tabela 16: Distribuição da posse escrava entre senhores de engenho de Laguna (1799- 1859):	130
Tabela 17: Lista dos dez maiores credores inventariados em Laguna (1800-1859):....	154
Tabela 18: Lista dos dez maiores devedores inventariados em Laguna (1800-1859): .	154
Tabela 19: Composição das fortunas inventariadas em Laguna (1799-1859):	167
Tabela 20: Faixa de riqueza incluindo as dívidas ativas por década em réis (1799-1859):	168
Tabela 21: Inventários de Laguna por faixa de riqueza incluindo as dívidas ativas em libras (1799-1859):.....	169

Tabela 22: Imóveis inventariados em Laguna (1799-1859):.....	170
Tabela 23: Total dos principais equipamentos gerais inventariados em Laguna (1799-1859):	171
Tabela 24: Composição das maiores fortunas inventariadas em Laguna (1800-1859):	193

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHU – Arquivo História Ultramarino de Lisboa.

AML – Arquivo Municipal de Laguna Casa Candemil.

APESC – Arquivo Público do Estado de Santa Catarina.

BNRJ – Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

CU – Conselho Ultramarino.

TSTD - Transatlantic Slave Trade Database

Sumário

INTRODUÇÃO:.....	1
1 - SANTA CATARINA E O ESPAÇO DO ATLÂNTICO (1750-1850).....	24
1.1 - A ILHA DE SANTA CATARINA NO CENTRO DO ATLÂNTICO SUL: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS INTERESSES PORTUGUESES NA REGIÃO (1650-1750).....	24
1.2 - A EVOLUÇÃO POPULACIONAL	28
1.3 - O AUMENTO NA PRODUÇÃO E NO EXCEDENTE AGRÍCOLA.....	39
1.4 - A DEMANDA POR FARINHA DE MANDIOCA	56
1.5 - SANTA CATARINA: ROTA NO ABASTECIMENTO DA ECONOMIA- MUNDO CAPITALISTA NO ESPAÇO DO ATLÂNTICO	64
2 - A SOCIEDADE DA MANDIOCA	74
2.1 - A TERRA	74
2.2 – OS LAVRADORES E AS ROÇAS	81
2.3 - OS SENHORES E OS ENGENHOS.....	87
3 - A MÃO DE OBRA ESCRAVIZADA.....	108
3.1 - O TRÁFICO DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS	108
3.2 - ORIGENS, SEXOS E IDADES	119
3.3 - ESTRUTURA DE POSSE DOS ESCRAVIZADOS EM LAGUNA	124
3.4 – O TRABALHO DOS ESCRAVIZADOS NOS ENGENHOS DE FARINHA DE MANDIOCA	131
4. MERCADO E ACUMULAÇÃO DE CAPITAL	141
4.1- A DINÂMICA MERCANTIL DA VILA DE LAGUNA.....	141
4.2 - AS LOJAS.....	145
4.3 - O CRÉDITO	149
4.4 - OS FRETES.....	155
4.5 - O PEQUENO CAPITAL MERCANTIL	158
4.6 - A ELITE MERCANTIL.....	161
4.7 - RIQUEZA E ACUMULAÇÃO NA VILA DE LAGUNA.....	163
4.8 - NEGOCIANTES E MERCADORES RESIDENTES	175

CONCLUSÃO:.....	196
FONTES:.....	205
BIBLIOGRAFIA:	214
ANEXOS:.....	220

INTRODUÇÃO:

Este trabalho analisa as relações da sociedade que se desenvolveu no litoral de Santa Catarina a medida que a região se integrou com maior intensidade à dinâmica da economia mundo capitalista no espaço do Atlântico¹ entre os anos de 1750-1850, com maior destaque para o período de aumento nas exportações agrícolas e importação de africanos escravizados para o Brasil, que ocorreu entre 1790 e 1830.²

O trabalho foi resultado de uma investigação sobre o funcionamento da produção agrícola local voltada ao mercado e as relações da sociedade local com a economia mundo no espaço do Atlântico, demonstrando as características de reprodução dessa economia no espaço geográfico do litoral de Santa Catarina. Ao demonstrar a integração da região à economia mundo capitalista, nosso estudo pretendeu não apenas apresentar os impactos dessa integração, mas também contribuir para a compreensão do modo de reprodução dessa economia, em uma região muitas vezes negligenciada pelos estudiosos do tema.

Para estruturar a pesquisa, no primeiro capítulo posicionou-se o litoral de Santa Catarina no interior das disputas entre as monarquias europeias interessadas em dominar pontos estratégicos do globo que possibilitavam o controle das rotas e de parte das mercadorias que eram negociadas no Atlântico. Neste sentido, procurou-se entender a dimensão colonial do litoral de Santa Catarina dentro da valorização capitalista do espaço geográfico,³ percebendo os interesses econômicos dos portugueses e os efeitos da política de colonização na região, como o aumento populacional e de sua produção mercantil. Em seguida, identificou-se os vínculos das mercadorias que eram produzidas no litoral de Santa Catarina com o mercado mundial, percebendo a região enquanto um espaço periférico interligado a economia mundo no espaço do Atlântico por intermédio de conexões estabelecidas entre as regiões portuárias.

¹ Por economia-mundo capitalista, no sentido do termo utilizado por Braudel, refere-se ao sistema global de trocas em que há predominância de grandes mobilizações de capitais e mercadorias no financiamento das atividades econômicas, por meio de uma rede de mercados que estrutura o mercado global. A economia-mundo capitalista é uma estrutura histórica, suas ligações internas conferem uma unidade orgânica e sistêmica, um universo em si. Ela é a soma de todos os espaços individualizados conectados pelos polos urbanos ao circuito econômico. As cidades são assistidas umas pelas outras e possuem uma lógica de acumulação que varia lentamente. Ver: BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: os jogos das trocas*, volume 2. Editora WMF Martins Fontes, 2009. Idem. *O tempo do mundo*, volume 3, pp. 12-34.

² ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980. FLORENTINO, Manolo. *Em constas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

³ MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia Crítica: a valorização do espaço*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1987, pp. 149-185.

No segundo capítulo atentou-se ao modo de organização da produção agrícola local, ao padrão e usos da terra, a posse dos lavradores e senhores de engenho da região, que permitiu avaliar as condições locais da produção mercantil no litoral de Santa Catarina e identificar os padrões de acumulação daqueles que se dedicavam ao cultivo e processamento das mercadorias que eram integradas ao circuito econômico do Atlântico. Procurou-se demonstrar que a hierarquização social local foi construída na medida em que a região destinou, com maior intensidade, excedentes de produção necessários ao funcionamento do mercado no Atlântico, importando mais mão de obra africana escravizada.

O terceiro capítulo focou exclusivamente na mão de obra africana escravizada, pois o aumento da escravidão na região foi resultado direto e imediato da integração do espaço geográfico local às cadeias do comércio mundial. Nesta parte procurou-se entender a dinâmica do tráfico para região, as rotas utilizadas para o abastecimento, os números estimados de desembarque. Em seguida, verificamos o padrão e a concentração da propriedade sobre os escravizados no litoral de Laguna, investigando em que medida o aumento da escravidão no litoral de Santa Catarina era resultado da intensificação das trocas mercantis por meio das regiões portuárias.

O quarto e último capítulo analisou aspectos do funcionamento da economia de mercado local, especialmente pelo espectro da vila portuária de Laguna. Aspectos referentes a importância do porto para a região, das suas lojas, do crédito, dos interesses dos negociantes na região, da acumulação de capital decorrentes das atividades mercantis foram investigados. Neste capítulo procurou-se entender o modo como se dava a reprodução e ampliação da economia de mercado local, a medida que a região se integrava a economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, como, por exemplo, a participação dos mercadores locais no mercado de lojas, fretes e de financiamento das atividades produtivas da região, suas estratégias de atuação no mercado e os resultados dessa integração, como a acumulação de capital decorrente das atividades mercantis e as posições socioeconômicas dos mercadores frente ao conjunto dos moradores do litoral de Laguna.

Após analisar em muitos aspectos os interesses econômicos sobre o litoral de Santa Catarina entre 1750-1850, avaliou-se, de modo geral, em que medida as particularidades socioeconômicas locais, especialmente o aumento de sua produção baseada na ampliação da mão de obra escravizada na agricultura, esteve relacionada com a ampliação da

economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, a partir da existência de interesses capitalistas, que viam na integração do espaço geográfico local às cadeias do mercado atlântico uma boa oportunidade de negócios, transações financeiras e lucros de capital. Por fim, avaliou-se as relações entre a agricultura, a escravidão e o capital no litoral de Santa Catarina, o modo como se dava a ampliação da economia-mundo capitalista sobre o espaço geográfico do litoral de Santa Catarina e os resultados desse contato.

Para entender as relações da agricultura escravista no litoral de Santa Catarina com a economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico e as características de reprodução dessa economia na região, investigou-se, sobretudo, a vila de Laguna, local de onde provém grande parte das fontes e todos os registros cartoriais utilizados de forma inédita neste trabalho.

O porto de Laguna tinha conexões não somente com o de Desterro, mas também com embarcações que iam e vinham para regiões bem mais distantes. Ao definir as integrações da região portuária de Laguna com a de Desterro, assim como dessas regiões com outros pontos da rede da economia-mundo capitalista e comparar as características socioeconômicas de algumas dessas regiões, pode-se avaliar melhor as particularidades internas da região construídas na sua relação com a economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico durante boa parte do século XIX.

HISTORIOGRAFIA

No esquema interpretativo de Caio Prado Júnior, base para muitas interpretações posteriores sobre o passado colonial, regiões como o Espírito Santo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul estavam caracterizadas de modo distinto quando comparadas ao Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. Especialmente em Santa Catarina havia uma produção mais voltada à subsistência da população colonial, organizada com base na mão de obra camponesa, livre e pobre. A distância da região aos grandes centros agroexportadores encarecia o preço dos fretes, inviabilizando, assim, a importação da mão de obra escravizada e dificultando escoamento da produção de artigos destinados ao mercado atlântico. Por conta disso, em regiões como o litoral de Santa Catarina havia uma especialização no cultivo de outras mercadorias, destinadas ao mercado interno, como a farinha de mandioca. A função da produção agrícola de regiões mais distantes dos centros urbanos agroexportadores era a de fornecer alimentos que asseguravam a agricultura de

exportação, além de servir para subsistência das populações que ocupavam os territórios no sul.⁴

Por conta da dificuldade das grandes plantações agroexportadoras em aumentar a produção de alimentos em épocas de expansão das suas atividades, pois necessitavam aproveitar toda mão de obra disponível para aumentar a produção de maior valor, preferiam, então, os senhores, comprar a subsistência dos escravizados no mercado interno. Tal prática teve como consequência o surgimento de um tipo de produção especializada na agricultura de alimentos, voltada ao abastecimento, cuja organização do trabalho variava. As maiores podiam ser compostas por trabalho escravizado, raramente encontradas no litoral de Santa Catarina.⁵

Na perspectiva de Caio Prado Júnior, o fato de a mão de obra escravizada em Santa Catarina não estar caracterizada por grandes unidades escravistas de produção, um tipo de sociedade distinta se desenvolveu na região, posto que esteve integrada à economia agroexportadora de outra maneira. Mas, ainda, considerou a agricultura que se praticava em Santa Catarina como "rudimentar", contribuindo para o mercado em pequenas proporções e em raríssimas exceções, somente em conjunturas específicas. Afirmou que em Santa Catarina "a pequena propriedade domina inteiramente, o escravo é muito raro, a população etnicamente homogênea."⁶

Celso Furtado ao tratar da pecuária no Rio Grande do Sul notou que o alto grau de especialização da economia açucareira nos momentos mais dinâmicos do mercado atlântico induzia a especialização de outras regiões. Afirmou, nesse sentido, que "a própria produção de alimentos para os escravos, nas terras do engenho, tornava-se antieconômica nessas épocas".⁷ Assim como Caio Prado Júnior, considerou que era nessas ocasiões que economias como a de Santa Catarina tinham a possibilidade de entrar em franca expansão, como ocorreu com a do Rio Grande, desde que importassem mais mão de obra, posto que a ocupação da grande quantidade de terras disponíveis possibilitava a expansão do cultivo.⁸

No final da década de 1970, Alcir Lenharo publicou livro em que apresentou um mercado interno mais perene e estável com a vinda da Corte para o Rio de Janeiro e a

⁴ PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*: Colônia. São Paulo: Brasiliense, 1972 [primeira edição 1942], p. 291-292

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem, p. 292.

⁷ FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, [primeira edição 1959], p. 93.

⁸ Ibidem, pp. 83-91.

abertura dos portos. O aumento na demanda por alimentos que ocorria desde o início do século foi acentuado pela transferência da Coroa portuguesa para o Rio de Janeiro, que elevou os índices populacionais, aumentando também as necessidades básicas de sobrevivência da população.⁹

Assim que desembarcou no Brasil, a Coroa portuguesa incentivou um processo de integração do Centro-Sul, visando o abastecimento do Rio de Janeiro. Na medida em que o Rio de Janeiro se consolidava como principal entreposto comercial no Atlântico Sul, a sua demanda por alimentos possibilitava uma excelente oportunidade de integração das produções locais às cadeias de comércio, momento em que a produção de Santa Catarina se inseriu com maior intensidade no mercado. De acordo com Alcir Lenharo "Santa Catarina contribuía com milho, feijão, arroz, trigo, cebola e farinha de mandioca", viabilizando a exploração econômica da região e a manutenção da Corte portuguesa no Rio de Janeiro.¹⁰

Oswaldo Rodrigues Cabral teve como referencial Caio Prado Júnior quando afirmou não ser possível encontrar em Santa Catarina o grande domínio agrícola, caracterizado pelo uso extensivo da mão de obra escravizada. A falta de africanos escravizados em Santa Catarina, único fator que considerou capaz de impulsionar a agricultura local durante o período de colonização, teria levado, inclusive, a decadência da produção local, no exato momento de aumento no dinamismo da produção agroexportadora. Na medida em que o Rio de Janeiro vinha se consolidando com principal centro comercial do Atlântico Sul, na sua visão, Santa Catarina tão pouco assimilou os estímulos dados pelo aumento do comércio de exportação. Nesse sentido, enfatizou o caráter homogêneo da sociedade local, onde africano escravizado seria raramente empregado nas lavouras, sendo muito mais empregado nos serviços domésticos e utilizado como fator de distinção social.¹¹

⁹ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil (1808-1842)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993, [primeira edição, 1979]. Ver também: DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005, pp. 7-37.

¹⁰ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação*. Op. Cit., p. 20.

¹¹ De acordo com o autor, "O preto só foi empregado na lavoura em número restrito e o pequeno número de cativos existentes em Santa Catarina, comparado ao de outros pontos do país, era quase todo empregado nos serviços domésticos e no carregamento de barcos, ou, nestes mesmos, como tripulantes." CABRAL, Oswaldo R. *História de Santa Catarina*. Florianópolis: Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, por solicitação da Secretaria de Educação e Cultura e do Plano Nacional de Educação, 1968, p. 86. E: "Não conheceu a terra catarinense a sociedade colonial que vicejou noutras paragens, o senhor de engenho abastado e poderoso, as senzalas repletas de escravos, a mestiçagem palpitando ao redor. O latifúndio não se converteu em grande domínio - e entrou, assim em decadência". *Ibidem*, p. 192.

Fernando Henrique Cardoso compartilhava da mesma visão. Mesmo admitindo a presença de alguns poucos escravizados nas pequenas e médias unidades produtoras de Santa Catarina, considerou que os seus lavradores, em geral, eram muito pobres, camponeses que praticavam uma agricultura familiar. Percebeu que em boa parte do século XVIII, exceto na produção do óleo de baleia, a agricultura de alimentos era produzida com base mão de obra livre e pobre, fato que só começaria a mudar, lentamente, a partir de 1790, quando, citando Oswaldo Rodrigues Cabral, diz que nesse período muitos lavradores começaram a comprar africanos escravizados de comerciantes com o lucro gerado pelos excedentes exportáveis de mandioca.¹²

Generalizando a escravidão no litoral de Santa Catarina pelos relatos de Saint-Hilaire, que falava de Desterro e não do litoral como um todo, Fernando Henrique Cardoso afirmou que a maior parte do trabalho escravizado esteve concentrada nas atividades urbanas e que “não houve condições para que a economia catarinense se organizasse em função do mercado exportador”.¹³ Acrescentava como causas da decadência econômica de Santa Catarina em finais do século XVIII: a utilização da prática de recrutamento militar, que tirava do campo os homens válidos; a desestruturação no monopólio da pesca da baleia, que abria um mercado de abastecimento na região; e o calote dado pela Coroa no adiantamento de farinha de mandioca feito pelos lavradores às tropas.¹⁴

Dessa maneira, se o início do século XIX representou uma possibilidade de aumento da integração econômica do litoral de Santa Catarina à economia global, este fato não teria acontecido efetivamente, o que teria ocasionado a decadência econômica da região logo no período de aumento das exportações brasileiras para o mercado atlântico. Por conta disso, a integração de Santa Catarina com a economia-mundo capitalista global teria ocorrido tardiamente, somente na segunda metade do século XIX, com o aumento na exportação de farinha de mandioca para abastecer as zonas de produção cafeeira do sudeste brasileiro.¹⁵

Laura Machado Hübener trouxe importantes contribuições para o debate sobre a situação econômica de Santa Catarina na virada do século XVIII para o XIX, embora não tenha rompido com a visão da decadência econômica da região. A autora estava

¹² CARDOSO, Fernando Henrique. *Negros em Florianópolis: relações sociais e econômicas*. Florianópolis: Insular, 2000, pp. 50-106.

¹³ *Ibidem*, p. 77.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 76-111.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 76-106.

convencida de que Santa Catarina se integrou muito pouco ao mercado interno no início do século XIX, atingindo maior dinamismo somente na década de 1860, época que caracterizou como "miniboom" do comércio catarinense, quando a farinha de mandioca foi exportada para abastecer os cafezais do sudeste. No entanto, diferentemente de Fernando Henrique Cardoso e Oswaldo Cabral, que acreditavam ser a escravidão local um fenômeno essencialmente urbano, Hübener enfatizou a grande quantidade de farinha de mandioca produzida na região, explicando que se havia uma variedade de serviços urbanos ligados ao porto de Desterro, isso se dava em razão do fluxo da produção agrícola de regiões litorâneas mais próximas e que eram escoadas pelo porto da capital.¹⁶

De acordo com Beatriz Mamigonian, se alguns autores afirmaram que a escravidão em Santa Catarina era predominantemente doméstica e urbana ou de menor importância para a produção agrícola local, os dados para o início do século XIX mostram o contrário: o núcleo urbano de Desterro era diminuto e tinha como principal função a prestação de serviços em torno do "escoamento da importante produção de farinha de mandioca, açúcar, aguardente e outros produtos das freguesias rurais da Ilha e do continente adjacente."¹⁷ A autora supõe que a farinha de mandioca produzida em Santa Catarina não se destinava somente ao consumo interno, mas era capaz de abastecer os navios negreiros que navegavam pelo Atlântico ou mesmo que a cachaça produzida na região servisse como mercadoria de troca para aquisição de escravizados em Angola.¹⁸

A coletânea *História Diversa* trouxe importantes contribuições de pesquisas realizadas sob a orientação dos professores do grupo de pesquisa de História Social do Trabalho e Cultura da Universidade Federal de Santa Catarina, com novos indícios sobre a presença africana na economia e na sociedade local.¹⁹

Em *Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina*, Beatriz Mamigonian e Vitor Hugo Bastos afirmaram que os mapas populacionais levantados pelas autoridades da capitania apontam que de 1796 a 1814 o número de escravizados em Santa Catarina aumentou em quase 40% e "ao que parece, à medida que a Ilha de Santa

¹⁶ HÜBENER, Laura Machado. *O comércio na cidade do Desterro no século XIX*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

¹⁷ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. Africanos em Santa Catarina: escravidão e identidade étnica. In: FRAGOSO, João [et al.] (organizadores). *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006, p. 616.

¹⁸ *Ibidem*, p. 622.

¹⁹ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti e VIDAL, Joseane Zimmermann. *História diversa: africanos e afrodescendentes na Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

Catarina foi se integrando a esse circuito comercial de gêneros de abastecimento, a população escrava foi se ampliando”.²⁰

No mesmo livro, Ana Carla Bastos, em *Escravidão nos engenhos de farinha da Lagoa da Conceição*, percebeu que os africanos escravizados foram importados nesta freguesia desde pelo menos o início do século XIX, quando novos batizados de africanos apareceram nos livros de registros da paróquia de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa, na costa leste da Ilha de Santa Catarina. Sendo a compra desses escravizados feita no porto do Rio de Janeiro, sugeriu que os pequenos e médios proprietários da Lagoa puderam se "beneficiar da intensificação do comércio deste porto com a costa africana", importando mais africanos escravizados pelas vias da navegação de cabotagem.²¹

Fernanda Zimmermann, que também participou da coletânea acima, demonstrou que a produção de farinha de mandioca realizada na freguesia de São Miguel da Terra Firme, situada em frente à costa oeste da Ilha de Santa Catarina, aconteceu em partes com base na exploração da mão de obra escravizada no interior desses engenhos.²² Em sua análise da economia local, a decadência das armações baleeiras não resultou na decadência econômica da região, uma vez que, neste momento, a produção de alimentos se reestruturou voltada à demanda crescente dos centros urbanos, possibilitando às pequenas e médias unidades produtoras locais a expansão da sua produção, com base no aumento da exploração do trabalho escravizado.²³

Mais recentemente, Augusto da Silva percebeu que a região ocupou uma posição estratégica para a formação de uma base militar que servia à defesa de espaços mais bem valorizados do ponto de vista econômico, os quais eram pontos chaves para a manutenção do circuito econômico do Atlântico-Sul, como os portos de Montevideu, Buenos Aires, Colônia de Sacramento, Rio de Janeiro e até mesmo Angola. A ocupação do litoral de Santa Catarina esteve diretamente vinculada aos interesses mercantis de Lisboa. A principal renda gerada diretamente para a Coroa Portuguesa sobre o domínio da região provinha da venda de dois monopólios régios, que garantiam o direito de exclusividade sobre a extração do óleo de baleia e sobre a arrecadação do contrato dos dízimos. No

²⁰ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti; CARDOSO, Vitor Hugo Bastos. Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina. In: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti e VIDAL, Joseane Zimmermann. *História diversa*. Op. Cit., pp. 17-42, p. 25.

²¹ BASTOS, Ana Carla. *Escravidão nos engenhos de farinha da Lagoa da Conceição*. In: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti e VIDAL, Joseane Zimmermann. *História diversa*. Op. Cit., pp. 69-84.

²² ZIMMERMANN, Fernanda. *De armação baleeira a engenhos de farinha: fortuna e escravidão em São Miguel da Terra Firme - SC: 1800-1860*. (Dissertação de Mestrado). Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2011.

²³ *Ibidem*.

mercado interno, o local também desempenhou uma importante função de mantenedor de alimentos, exportando quantidades de farinha de mandioca aos armazéns reais do Rio de Janeiro e Rio Grande de São Pedro.²⁴

Este autor entendeu a “decadência” da economia de Santa Catarina como parte de um discurso reproduzido no relatório do governador da capitania João Alberto de Miranda Ribeiro no ano de 1796, que tinha em mente o interesse português na exploração dos contratos da região. De acordo com o governador, a falta de soldo à tropa retraía o crédito aos militares, o calote no pagamento da farinha adiantada pelos lavradores todos os anos para abastecimento das tropas ocasionava a retração da sua produção e os contratos locais que eram arrematados no Rio de Janeiro poderiam ser feitos diretamente na sua capitania, medidas que considerava necessárias para aumento da riqueza e do fisco. Esta última medida aponta para o fortalecimento da elite mercantil local em finais do século XVIII e não para o seu declínio. “Decadência”, portanto, era um termo utilizado pelos administradores do estado, um ponto de vista metropolitano sobre a exploração econômica da região. No entanto, como propõe o autor, “se analisarmos o tema do ponto de vista da sociedade, dos lavradores, dos comerciantes, dos pescadores e das tecedeiras, bem diversa podia ser a leitura sobre a vida econômica e social daquele estabelecimento”.²⁵

MÉTODOS E CONCEITOS DA ANÁLISE

Este trabalho adota a perspectiva da História Global como foi definida por Sebastian Conrad, enquanto um objeto de estudo e uma forma particular de entender o processo histórico.²⁶ A História Global, como perspectiva analítica, caracteriza-se por uma pluralidade de métodos que visa proporcionar um olhar integrado sobre o passado. Neste sentido, privilegiou-se as comparações, as conexões e as integrações entre os espaços geográficos ao longo de um período de tempo. Em geral, comparou-se as características socioeconômicas da região com a de outras a qual esteve conectada, reestabelecendo as conexões entre os espaços comparados, percebendo essas relações

²⁴ SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme: território, administração e sociedade (1738-1807)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2013, p. 19.

²⁵ *Ibidem*, p. 190.

²⁶ CONRAD, Sebastian. *História global. Una nueva visión para el mundo actual*. Barcelona: Editorial Planeta S. A, 2007, p. 15.

como parte integrada à amplitude da dinâmica da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico.²⁷

Além da análise comparada, privilegiou-se a conexão entre os espaços, percebendo o litoral de Santa Catarina enquanto parte integrada a um sistema mais amplo, sendo suas hierarquias sociais internas construídas na medida em que a região se integrava a essa amplitude, que denominamos de economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico. As conexões identificadas estavam nos fluxos de pessoas, mercadorias e embarcações, eram estabelecidas através dos portos locais com outros de centros urbanos mais distantes e se intensificaram, especialmente, no período de tempo que se convencionou chamar de “Segunda Escravidão”.²⁸

Os mediadores da análise “capitalismo” e “escravidão” são dois conceitos a muito tempo utilizados para analisar a economia e a sociedade brasileira na longa duração que insistir na sua aplicação poderia ser desnecessário. Mas a não utilização dos conceitos não significa que o problema desaparece. O avanço da economia-mundo capitalista sobre o espaço do Atlântico desde os séculos XVI e a formação das grandes plantações baseadas no trabalho escravo voltada a demanda global durante boa parte do século XVIII e XIX são evidências das relações entre o aumento da escravidão colonial e a dinâmica da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico.²⁹

²⁷ O método comparativo consiste em isolar as unidades em comparação para identificar semelhanças e diferenças, o que reforça o argumento de que as características e decisões internas são preponderantes para os resultados dos espaços integrados à dinâmica da economia-mundo. Todavia, além das comparações, pode-se reestabelecer as conexões dos espaços comparados, isto é, perceber as interações e intercâmbios estabelecidos entre eles e integrá-los a uma dinâmica mais ampla, às estruturas e aos processos de transformações estruturais, que compõem os esquemas, os fluxos sistêmicos e os padrões reiterados que condicionam e empoderam as relações socioeconômicas entre os espaços. Tais métodos não são concorrentes e há ganhos quando escalonamos as histórias comparadas, conectadas e integradas. As interconexões entre os espaços comparados podem revelar interdependências que permitem compreender histórias locais particulares como resultados de processos econômicos mundiais e contribuir para a nossa compreensão de pertencimento a uma comunidade global interconectada. MARQUES, Leonardo; SILVA JÚNIOR, Waldomiro Lourenço da. Migrações senhoriais no longo século XIX: comparações, conexões e integrações. In: *Revista de História Comparada*. Rio de Janeiro: Revista do Programa de Pós-Graduação em História Comparada da UFRJ, vol. 13, n. 1, pp.152-191, 2019.

²⁸ Este período foi caracterizado pela mudança no padrão do escravismo nas Américas, iniciado em finais do século XVIII e início do XIX, momento em que se intensificou a escravidão na região via o comércio transatlântico e teve-se um aumento nas exportações dos produtos coloniais, que ocorreu entre 1790-1830. BLACKBURN, Robin. Por que segunda escravidão? In: MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX: Cuba, Brasil e Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016, pp. 13-53; MARQUESE, R; SALLES, R. A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia. In: MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX*. Op. Cit., pp. 132-138.

²⁹ WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. [primeira edição, 1944]. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 1986. MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX*. Op. Cit.

Dale Tomich demonstrou que o conceito de capitalismo e escravidão pode variar conforme as análises. Para a “Nova História Econômica”, por exemplo, os termos possuem significados econômicos, servem para medir a lucratividade dos modos de produção. Nesta abordagem, os fenômenos sociais, políticos, culturais ou ideológicos dos termos são vistos à margem.³⁰

A “visão marxista da escravidão”, por sua vez, utilizou-se dos termos para uma análise social da produção. Capitalismo aqui se refere exclusivamente a trabalho assalariado, que se define por relações de produção “patrão/operário”, enquanto escravidão se refere a trabalho servil, que se define por relações de produção “senhor/escravo”. Nesta perspectiva, os termos são comparáveis, mas distintos, pois determinam as relações sociais e influenciam na formação dos preços diferentemente. O problema nesta abordagem é que a fronteira teórica ao se confundir com a fronteira geográfica trata os termos como se fossem atributos de determinadas regiões e não como parte do todo. Isolados no campo conceitual, capitalismo se torna medida de atraso à escravidão. Assim, esta visão considera a formação de regiões conectadas a economia global na qual o capitalismo ainda pouco se desenvolveu.³¹

Na visão do “sistema mundial moderno”, capitalismo foi um sistema econômico construído desde o século XVI, composto por uma divisão do trabalho entre zonas central, semiperiférica e periférica. Cada uma dessas zonas se caracterizou por modos de produção diversos, que vão desde o assalariado, parceria ao compulsório, todos integrados à dinâmica da economia-mundo capitalista. Nesta visão, capitalismo difere de trabalho assalariado e se refere a economia global, enquanto escravidão é um modo de produção destinado à troca de mercadorias, produtor também de mais-valia. Capitalismo aqui é compreendido enquanto uma economia-mundo em que coabitam uma variedade de modos de produção, entre eles, a escravidão. Os conceitos de economia capitalista e trabalho escravo são tratados dentro de um sistema único. A circulação das mercadorias provenientes das diversas regiões determina as relações entre o centro, semiperiferia e a periferia, criando uma lógica perpétua de acumulação de capital para o sistema como um todo.³²

³⁰ TOMICH, Dale. *Pelo Primas da Escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. São Paulo: Editora da USP, 2011, pp. 22-27.

³¹ *Ibidem*, pp. 28-32.

³² *Ibidem*, pp. 32-36.

Ao perceber as variações dos conceitos nas análises, o autor propôs uma reconstituição teórica dos termos a partir da não-identidade das categorias com narrativas históricas que tratam de fases de desenvolvimento do capitalismo ou em referência a formação de classe. Os conceitos devem ser o ponto de partida, os mediadores da análise que permitem a compreensão do objeto de pesquisa. Desse modo, eles nos permitem outros olhares sobre os processos de desenvolvimento do capitalismo, com suas múltiplas estruturas espaciais e temporais.³³

Em se tratando especificadamente do caso do Brasil, Ciro Flamarion Cardoso e Jacob Gorender, com base nos escritos de Eugene Genovese, procuraram entender as particularidades internas do “modo de produção escravista” brasileiro, a partir das relações de trabalho por ele definidas, que refletiam na estrutura social da Colônia, aproximando os conceitos “capitalismo” e “escravidão” de uma análise marxista.³⁴

É curioso que a ideia de “modo de produção escravista colonial” esteja assentada em uma explicação weberiana. De acordo com Eugene Genovese, a escravidão tinha criado no Sul dos Estados Unidos uma economia e uma sociedade distinta em razão dos seus padrões psicológicos peculiares. Na sua visão, o modo de produção e a sociedade escravista sulista eram resultados do modo como pensavam os escravistas. Vejamos:

(...) rejeitei a interpretação corrente da escravidão como uma simples compulsão extraeconômica destinada a apropriar-se do excedente produzido pela mão de obra negra. A escravidão tinha esse sistema, mas era muito mais que isso. Sustentou uma comunidade de *plantation* que deve ser entendida como um sistema social integrado, e tornou essa comunidade o centro da vida sulista. Isolou uma classe de proprietários de escravos com ideologia e psicologia especiais e o poder político e econômico para impor seus valores à sociedade como um todo. A escravidão pode ter sido considerada imoral em todo o mundo, mas para esses homens, apesar de suas dúvidas e conflitos internos, foi vista cada vez mais como a base de uma ordem social correta, e, portanto, como a essência da moralidade nas relações humanas.³⁵

A lógica de Genovese de um “espírito escravista”, em oposição as ideias propriamente capitalistas, havia criado um modo de produção peculiar no sul dos Estados Unidos. A racionalidade dos proprietários de escravos, antiburguesa, aristocrática, o

³³ Ibidem, pp. 69-79.

³⁴ CARDOSO, Ciro F. S. Sobre los modos de producción coloniales de América. In: ASSADOURIAN, C. S. et al. Modos de producción en América Latina. Buenos Aires: Cuadernos de Passado y Presente, 1975, p. 136. GORENDER, Jacob. *O escravismo colonial*. São Paulo: Ática, 1985.

³⁵ GENOVESE, Eugene. *A economia política da escravidão*; tradução de Fanny Wrobel e Maria Cristina Cavalcanti. Rio de Janeiro: Pallas, 1976, pp 12-13.

rígido código de honra patriarcal dos senhores de engenho, o *status* alcançado com a posse de muitos sujeitos escravizados, todos esses aspectos corroboravam para oposição a certo “espírito capitalista”. Em Genovese, a explicação para sua sociedade escravista levava em consideração certo grau de mercantilização dessa sociedade, em oposição a ideia de uma economia capitalista com certo grau de escravização.

Baseando-se na noção de “modo de produção escravista”, ou de “formas não-capitalistas de produção” João Fragoso e Manolo Florentino consideraram que a economia e a sociedade brasileira se desenvolviam de forma alheia ao desenvolvimento do capitalismo global, posto que esta sociedade de mentalidade arcaica pode aumentar a produção de suas mercadorias mesmo em épocas de retração do mercado de exportação.³⁶ Fragoso em um artigo até preferiu o termo “economia esquisita” para se referir a economia colonial. Regida por outra mentalidade, que caracterizou como “ideal aristocrático” em oposição a um “ideal capitalista”, estes autores sugerem que havia uma economia escravista colonial que pode se reproduzir à margem da economia capitalista europeia, com leis de mercado e hierarquias sociais próprias, enquanto um sistema socioeconômico não-capitalista, ligado ao capitalismo.³⁷

Seja qual for o modelo utilizado para análise, a utilização dos conceitos ou sua ausência são apenas opções metodológicas de cada autor. Como ensinou Braudel na epígrafe deste trabalho, a explicação idealista do capitalismo (que poderíamos também atribuir ao escravismo) foi apenas uma explicação viável. Mas nem tudo é econômico ou social, material ou espiritual no capitalismo. É certo que, como vimos, seus significados atribuem-se a diferentes interpretações.

Para concluir, algumas explicações sobre o que mais precisamente se entendeu por capitalismo e escravidão, termos usados de tantas maneiras que pode ser vago não os

³⁶ O autor considera que o período 1789-1840 esteve situado no interior de um ciclo de Kondratieff, marcado por uma fase positiva (A), de 1792 a 1815, e por outra negativa (B), que se estende de 1815 a 1850. A primeira fase foi marcada por mudanças no padrão de vida da população europeia, decorrentes da ampliação da produção industrial e do comércio. Essa parte significou uma maior exportação dos produtos coloniais para o mercado do Atlântico. Entretanto, o mesmo não ocorre no período seguinte (1815-1850), quando a economia colonial não teria acompanhado o ritmo da economia global, expandindo seu mercado interno em uma fase de recessão. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, pp. 15-39.

³⁷ Ver: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp. 17-21. FRAGOSO, João. Fidalgos e parentes de pretos: notas sobre a nobreza principal da terra do Rio de Janeiro (1600-1750). In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro, et al. (organizadores). *Conquistadores e negociantes: Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, Séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, pp. 99-104.

delimitar. Neste sentido, não se percebeu uma escravidão alheia e oposta ao capitalismo, mas como parte integrante dele.³⁸

Neste estudo, procurou-se demonstrar que as hierarquias sociais no litoral de Santa Catarina baseadas na escravidão, por mais que fossem construídas com base na mentalidade dos indivíduos, também foram construídas na medida em que a região se integrou com maior intensidade ao mercado atlântico, interconectada que estava pelas embarcações que faziam o trânsito entre as regiões portuárias locais e os centros urbanos mais distantes.

Para analisar as relações da escravidão em Santa Catarina com a economia capitalista, procurou-se entender essas categorias enquanto estruturas (tempo de longa duração) empíricas que caracterizaram a formação histórica do espaço geográfico em análise e não como conceitos a-históricos, pré-definidos, que servem para explicar as suas relações de classe ou suas características econômicas.

Em se tratando do conceito de capitalismo, levou-se em consideração as definições de *capital*, *capitalista* e *capitalismo* tal como elas foram definidas por Braudel. De acordo com o autor, a palavra *capital* é de mais fácil compreensão. Ela emergiu entre os séculos XII e XIII para designar o valor do estoque das mercadorias, o *capital matéria* ou o dinheiro que rendia juros. Esteve associado a lucratividade das transações financeiras. A palavra foi se impondo aos poucos, tornou-se sinônimo de acumulação, riqueza, investimentos. Com o passar do tempo, fala-se em *capital produtivo*, *capital mercantil*, *capital usurário*, *capital rentista*, *capital cultural*, para explicar o patrimônio, o valor e o retorno das aplicações dos recursos financeiros em diversos segmentos dos Estados, das sociedades, das economias.³⁹

O termo *capitalista* é mais recente, data de meados do século XVII. Os capitalistas formam um grupo, uma classe à parte na sociedade. São detentores de grandes fortunas pecuniárias que se movem pelos espaços em forma de investimentos. Não se confundem com os empresários, os que montam os engenhos, as manufaturas, como os capitalistas industriais de Karl Marx, estes que F. Braudel chama de empresários e que se dirigem aos “verdadeiros” capitalistas para conseguir o dinheiro necessário para a montagem das suas unidades de produção. A palavra *capitalista* designa um grupo de pessoas providas de dinheiro e prontas a emprega-lo para obterem ainda mais, sem a necessidade de

³⁸ WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

³⁹ BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: os jogos das trocas*, volume 2, Op. Cit, pp. 201-204.

investirem eles próprios diretamente na produção de novas mercadorias. São aqueles que vivem da renda, dos empréstimos realizados, dos investimentos no mercado, que ganham muito e trabalham pouco. Os capitalistas atuavam no século XVIII na arrematação dos contratos da Coroa, no mercado de financiamento das atividades produtivas, na especulação imobiliária. Eles sempre foram os grandes financiadores do sistema econômico.⁴⁰

De acordo com Braudel, *capitalismo* é “o mais apaixonante dos três termos, porém o menos real”.⁴¹ O termo era raramente utilizado por volta de 1850, quando começou a ser definido pela apropriação do capital por uns com a exclusão dos outros, mas ainda em 1932 entrou para o dicionário da academia francesa com a definição simplista de “o conjunto dos capitalistas”. Proudhon dizia em 1857 que “a terra era a fortaleza do capitalismo”, definido enquanto um sistema econômico e social no qual os capitais não pertencem, geralmente, àqueles que os fazem render com seu próprio trabalho. O uso político da palavra inspirou a muita gente. A ortodoxia pró marxista afirma que não há capitalismo antes do fim do século XVIII e do modo de produção industrial. A teoria dos sistema-mundo acredita que ele tem início desde ao menos a segunda metade do século XIV.⁴²

Giovanni Arrighi considerou que era do capitalismo tem início com o ciclo sistêmico de acumulação genovês. Desde então, houve inúmeras expansões financeiras que resultaram no aumento da acumulação de capital e na sua concentração em escala global, viabilizado pelas redes de trocas e pelo encadeamento das mercadorias, que agregam no circuito diferentes modos de produção regionais.⁴³

Em se tratando do Brasil Colonial, Antonio Carlos Robert Moraes e Wanderley Messias da Costa relacionaram o avanço do capitalismo global sobre o espaço geográfico da Colônia. De acordo com os autores, durante o período colonial ocorreu uma valorização capitalista do espaço geográfico do litoral da América, na proporção em que foi consumido como meio de produção e espaço para circulação das mercadorias destinadas ao mercado mundial. Tal valorização capitalista do espaço geográfico colonial foi acompanhada por uma crescente privatização da terra e monopólio/oligopólio das

⁴⁰ Ibidem, pp. 204-205.

⁴¹ Ibidem, p. 205.

⁴² Ibidem, 205-207.

⁴³ ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora UNESP, 1996, pp. 1-26.

rotas mercantis que eram necessárias à reprodução da dinâmica econômica e da existência de qualquer indivíduo que atuasse no mercado.⁴⁴

De acordo com Antonio Carlos Robert Moraes, o processo de colonização pode ser entendido como um processo de valorização capitalista do espaço colonial, caracterizado pela transformação e apropriação do espaço natural, variados arranjos espaciais voltados a produção de mercadorias, apropriação do excedente de produção por aqueles que não produziam diretamente as mercadorias e pela prestação de serviços necessários às trocas mercantis.⁴⁵

No processo de colonização do Brasil, a valorização do espaço resultou na gradativa fixação de valor a propriedade rural e urbana, que conferiu uma “acumulação primitiva de capital”, se quisermos retomar os conceitos da explicação dada por Marx. Neste processo foi necessária a formação de um capital interno, que nem sempre teve seus interesses no sentido que caminhava o capital metropolitano. As bases de um desenvolvimento econômico autocentrado, portanto, não eram estranhas ao desenvolvimento da economia global, mas estavam assentadas sobre o capital fixado no espaço colonial, que perseguia suas receitas nas possibilidades de integração com o mercado atlântico. De acordo com o autor, durante o processo de colonização do Brasil, uma “diversidade de situações locais imperava exigindo certa plasticidade e certa inventividade dos agentes coloniais para lograr êxito nas suas instalações.”⁴⁶

Em síntese, para este estudo se considerou que a noção de capitalismo se refere ao próprio sistema-mundo das trocas que envolviam o mercado do Atlântico, dominado pelos interesses das altas finanças, consolidado pela agência dos negociantes no financiamento do Estado, com a finalidade de intervir na economia a favor de suas atividades especulativas. O termo se refere a concentração, reprodução e ampliação do capital em escala global, onde a apropriação do capital por uns ocorreu com a exclusão dos outros, transforando e apropriando-se da natureza em proveito da sua acumulação, em um sistema orgânico onde o todo engloba as partes, mas nem sempre as delimita em última instância. Neste sistema, coabitam variadas formas de exploração do trabalho.

Vamos às noções sobre a escravidão. Entre o começo do tráfico de africanos para o Novo Mundo e a abolição da sua legalidade nos últimos territórios das Américas, algo

⁴⁴ MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. *A valorização do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1987, pp. 149-185.

⁴⁵ MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e História no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2008, pp. 63-73.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 66.

próximo a nove milhões de africanos atravessaram o Atlântico para trabalhar sob regime de escravidão, o que ocorreu durante mais de 300 anos.⁴⁷

A escravidão, como instituição econômica, apresentou características diferentes nas colônias das Américas. Épocas, circunstâncias, demografia, qualidade do solo, afetaram profundamente a maneira como a escravidão funcionava e era vivenciada nos ambientes coloniais. Em todos os casos, a escravidão raramente ocorria de forma pura no interior das unidades de produção, havendo formas combinadas de trabalho, que respondiam às necessidades locais e que não poderiam ser realizadas de modo mais conveniente ou lucrativo, se utilizada somente uma forma ou outra. A escravidão, enquanto categoria econômica, permitiu aumentar a produção de vastos espaços e conectá-los a dinâmica da economia-mundo no espaço do Atlântico durante séculos de colonização.⁴⁸

Herbert Klein e Francisco Vidal Luna perceberam que embora a maioria dos escravizados no Atlântico estivessem no Brasil, não era no Brasil que estavam situadas as maiores plantações escravistas. Na sociedade colonial brasileira, o uso econômico da escravidão era mais diversificado, fazendo-a presente majoritariamente em pequenas e médias unidades de produção. No Brasil, até 1850, a escravidão era mais bem distribuída geograficamente, quando o fim do tráfico de africanos escravizados e a ampliação da cafeicultura em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro provocaram mudanças significativas nos padrões demográficos locais.⁴⁹

Com base em um ensaio de Florestan Fernandes, Rafael Marquese e Ricardo Salles identificaram três momentos distintos da escravidão no Brasil do século XIX, quando relacionados com a dinâmica da economia capitalista global.⁵⁰ O momento que mais nos interessa aqui é a primeira fase (1790-1830), que esteve caracterizada pela retomada das atividades agroexportadoras da América Portuguesa, especialmente açúcar, algodão, arroz e couros. O crescimento da agro exportação em paralelo com o da importação de africanos escravizados foi impulsionado por um duplo fator: a Revolução Haitiana, região até então maior produtora mundial de açúcar e café; e a Revolução Industrial Inglesa, que tinha uma demanda insaciável por algodão e couros. A abertura dos portos em 1808 ampliou as possibilidades de mercado para a produção colonial ao passo que a fuga da

⁴⁷ MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar*: produtores escravizados, consumidores proletarizados. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2003, p. 117.

⁴⁸ Ibidem, pp. 117-125

⁴⁹ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert. *Escravidão no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2010.

⁵⁰ MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia. In: MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *Escravidão e capitalismo histórico no século XIX*. Op. Cit., pp. 132-153.

família real para o Brasil demandou a articulação de uma rede de abastecimento alimentar mais segura no interior da Colônia. A primeira fase da escravidão oitocentista se caracterizou por uma ampliação das unidades agrícolas de produção no Centro-Sul da América Portuguesa, ao passo que a escravidão se ampliou via o tráfico transatlântico nas mais diversas unidades de produção.⁵¹

O segundo momento (1830-1870) esteve caracterizado pela centralidade do Vale do Paraíba como polo importador da mão de obra escravizada ilegalmente e pela consolidação da cafeicultura como principal atividade econômica do Império do Brasil, momento que coincidiu com a proibição do comércio transatlântico de africanos escravizados. Esta conjuntura contribuiu para a concentração da propriedade escrava na região em torno do Vale do Paraíba e pela articulação de redes de tráfico ilegal com a África em conivência com as autoridades estatais. Por fim, o terceiro período (1860-1888) esteve caracterizado pelos movimentos de resistência à escravidão. A Guerra Civil dos Estados Unidos e a concomitante emenda constitucional que abolia a escravidão resultou em um aumento das tensões sobre o fim da escravidão no Brasil, minada que estava desde 1850 pela Lei Eusébio de Queirós, pela Lei do Ventre Livre (1871), por leis regionais que determinavam o aumento nas taxas de compra e venda de escravos (1881) e pela Lei Sexagenários (1885).⁵²

Entre os diferentes momentos da nova escravidão do século XIX, tinha-se em comum o fato de que seu polo dinâmico e estruturador se situar na grande propriedade rural agroexportadora, voltada a demanda do mercado atlântico em expansão. Mesmo as atividades escravistas voltadas ao mercado interno, realizadas em pequenas e médias unidades de produção, giravam em torno da demanda dos núcleos agroexportadores, visando atender às necessidades de um mercado interno definido pela dinâmica dos centros urbanos agroexportadores.⁵³

O período 1750-1850, compreende também certa “matriz espacial colonial”, ou seja, as ligações decorrentes de um centro consumidor de mercadorias coloniais (europeu) e de um polo de importação da mão de obra escravizada vinda da África como condição *sine qua non* para ampliação da produção agrícola colonial, que perduraram mesmo após a independência em 1822 e o fim do comércio legal de africanos escravizados em 1831.

⁵¹ Ibidem, pp. 132-138.

⁵² Ibidem, pp. 138-153.

⁵³ Ibidem, p. 130.

Para dar conta da multiplicidade de formas de produção e entender a formação do capitalismo moderno a partir das relações de trabalho, Peter Linebaugh e Marcus Rediker, preferiram a noção de “proletariado atlântico”, posto que muitos trabalhadores vivenciavam experiências parecidas, mesmo sendo camponeses, ingleses expropriados, nativos em trabalho compulsório, africanos escravizados, servos, etc. A preferência dos autores em homogeneizar as relações de trabalho e as categorias de trabalhadores a partir das experiências que tinham em comum é uma opção metodológica válida para integrar as experiências dos trabalhadores a economia-mundo capitalista no espaço do atlântico.⁵⁴ Mas não se quer dizer com isso que o conceito de escravidão possa ser abandonado como mediador da análise e a diferença entre escravizados e trabalhadores livres desfeita pelo recurso à uma abordagem sobre o tema da economia mundial. Havia diferenças abissais entre as inúmeras experiências comuns ao mundo do trabalho no Atlântico, a começar pelo direito a propriedade de uns sobre os outros, condição herdada no caso dos descendentes dos escravizados. Na população matriculada como trabalhadores navais em Santa Catarina, por exemplo, em meados do século XIX, 55% eram livres, ao passo que 45% viviam sob escravidão, fato que aponta para o aprofundamento das diferenças com o aumento do uso da escravidão e não para sua homogeneização, o que relativiza uma suposta homogeneidade das experiências nos ambientes de trabalhos que contam em grande parte com a adoção do trabalho escravizado e que a escravidão enquanto forma de trabalho esteve presente nas mais diversas funções, tanto nas produtivas como nas de prestação dos serviços para manejo das mercadorias transportadas.⁵⁵

A escravidão, como instituição econômica, ao limitar a propriedade aos africanos, permitiu a reprodução e a ampliação da produção e circulação das mercadorias que eram mais bem avaliadas no mercado mundial, garantindo o lucro dos investidores, quando não podiam encontrar quem realizasse trabalho nas mesmas condições a preço reduzido. Sem a escravidão, seria impossível o aumento e a concentração da riqueza na Colônia do modo como aconteceu.⁵⁶ Ela estruturou as relações de produção durante mais de trezentos anos na economia brasileira.⁵⁷

⁵⁴ REDIKER, Marcus & LINEBAUGH, Peter. *A Hidra de Muitas Cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008; SCHIBELINSKI, Diego. *Trabalhadores de um mar sem fim: A capitania dos portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e construtores navais*. Santa Catarina c. 1840- c. 1870. [Dissertação de Mestrado]. Universidade Federal de Santa Catarina: Ilha de Santa Catarina, 2020.

⁵⁵ MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar*. Op. Cit., pp. 117-145.

⁵⁶ BARICKMAN, Bert. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 222.

⁵⁷ PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. Op. Cit., pp. 269-297; NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil...* Op. Cit., pp. 92-116.

Além do mais, o tráfico de africanos escravizados era um dos setores mais rentáveis do comércio colonial e um importante mecanismo da acumulação de capital.⁵⁸ Traficantes de escravos residentes no Rio de Janeiro estiveram presentes nas maiores fortunas inventariadas no Brasil no início do século XIX. Dentre a composição dos negócios da elite socioeconômica do Rio de Janeiro, a presença nas cadeias do tráfico transatlântico de africanos escravizados era sempre uma importante posição ocupada por aqueles que se situavam no topo da hierarquia da acumulação de capital.⁵⁹

Mas o Brasil não foi uma sociedade escravista somente pelo fato de sua mão de obra ser predominantemente escravizada ou por ser a escravidão um dos importantes vetores da acumulação de capital. As distinções jurídicas entre livres e escravizados, os princípios hierárquicos baseados na escravidão, na raça, as atitudes de coerção dos proprietários em relação aos escravizados, o estatuto social que carregavam os negros de seres socialmente inferiores, a diferenciação social possibilitada pela posse de uns sobre os outros e entre aqueles que se distanciavam entre si pela concentração da posse, caracterizaram os séculos de comprometimento de uma ampla parcela da população com a manutenção da escravidão. Foi com base na escravidão que um tipo peculiar de sociedade se desenvolveu no Brasil.⁶⁰

Reconstruir a formação socioeconômica do litoral de Santa Catarina na perspectiva da globalidade significou entender o lugar do espaço geográfico do litoral de Santa Catarina na economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico entre os anos de 1750 e 1850, percebendo as conexões da região e o modo como se deu a integração do espaço geográfico local a essa economia, identificando as transformações, estruturais ou não, decorrentes desse contato.

Cabe advertir, finalmente, que em todo o caso, procurou-se escapar das armadilhas a que os críticos atribuem às histórias globais baseadas na teoria do sistema-mundo, especialmente a noção de que o todo delimita as partes e que elas podem erradicar da narrativa o sujeito histórico.⁶¹

⁵⁸ WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Op. Cit., pp. 63-131. NOVAIS, F. *Portugal e Brasil...* Op. Cit., pp. 92-106.

⁵⁹ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op. Cit., pp. 183-194. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*. Op. Cit., pp. 319-333.

⁶⁰ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 209.

⁶¹ A perspectiva do sistema-mundo é referência fundamental para se pensar as conexões entre as partes e o caráter dinâmico das estruturas, revelando as interdependências estruturais entre os espaços e não para traçar um esquema analítico que explica toda e qualquer realidade concreta. MARQUES, Leonardo. SILVA JÚNIOR, Waldomiro Lourenço. *Migrações senhoriais no longo século XIX*. Op. Cit.

Na documentação oficial está presente o caráter casual dos acontecimentos históricos, mediados por discussões da governança. O modo de organizar a produção também não era simples reflexo da integração do litoral de Santa Catarina às cadeias do mercado atlântico, mas parte das estratégias dos lavradores e senhores de engenhos locais para aumentar ou não o sistema produtivo local, especulando no mercado para maior lucratividade, como também havia possibilidades e estratégias distintas para todos os interessados no mercado. Mas isso sem desconsiderar o fato de que tais escolhas eram delimitadas pelas conjunturas e que, obviamente, a formação econômica e social do litoral de Santa Catarina na primeira metade do século XIX não foi um cenário de simples adaptação darwiniana à evolução do capital em escala global.

AS FONTES:

Diversas foram as fontes utilizadas neste trabalho. Como alguns documentos foram utilizados com maior intensidade e possuem certo ineditismo, melhor apresentá-los brevemente.

O primeiro dos conjuntos documentais pertence ao acervo do Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa presentes no Projeto Resgate Barão do Rio Branco. Fez-se uma pesquisa nestes arquivos nas seções referentes a capitania de Santa Catarina, Rio de Janeiro e Colônia de Sacramento. Nesta documentação, está presente o relatório do governador da capitania João Alberto de Miranda Ribeiro, feito no ano de 1796 e enviado ao vice-rei do Brasil, no qual se fez uma descrição detalhada do estado da capitania, da sua produção, das lojas, das embarcações, das terras, engenhos, entre muitos outros aspectos.

O segundo conjunto é formado por relatos de viajantes. Os relatos sempre foram utilizados em comparação com outros documentos de modo a apresentar o olhar do observador contemporâneo aos fatos. Consultá-los foi como ter acesso a certa memória ou oralidade dos testemunhos sobre a história do cotidiano.⁶²

⁶² Os relatos dos viajantes foram consultados em: *Ilha de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX* (compilado por Paulo Berger), 2ª edição. Florianópolis, Editora da UFSC Assembleia Legislativa, 1984. Também se utilizou do relato de viagem do viajante francês Saint-Hilaire: SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem a Província de Santa Catharina (1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

O terceiro conjunto de documentos são os inventários *post-mortem* de moradores da vila de Laguna (1799-1859), presentes no Arquivo Municipal de Laguna Casa Candemil. Foram eles que permitiram a observação do interior das unidades de produção do litoral de Laguna, através da sua cultura material. Neles também estavam avaliados os escravizados e as dívidas ativas apontavam para a participação dos residentes no mercado de crédito. No total foram analisados 196 inventários. Considerando que a população de Laguna era formada por cerca de 4.500 habitantes no ano de 1806, isto significa que o conjunto analisado equivale certamente a menos de 4% dos moradores da vila neste ano. Considerando o aumento populacional ao longo da primeira década do século XIX e que nem todos deixavam bens inventariados, tem-se a ideia de que o conjunto analisado representa a menor parcela dos moradores da vila, a composta pelos mais abastados.

O inventário era o registro oficial do patrimônio deixado pela pessoa falecida, no qual constava o tipo e o valor monetário dos bens acumulados ao longo da vida, a lista das dívidas ativas (créditos) e as dívidas passivas (débitos pendentes). As *Ordenações Filipinas* não determinavam a obrigatoriedade do inventário judicial, pois quando os herdeiros concordavam com a partilha dos bens, o procedimento podia ocorrer de forma privada. O inventário judicial era obrigatório somente quando o falecido deixasse herdeiros menores de 25 anos, quando não tinha herdeiro, fosse solteiro ou falecesse fora do seu domicílio. A partilha devia ocorrer até o prazo máximo de um ano após a morte do sujeito, do contrário, os bens deveriam ser confiscados. O inventário judicial não era aberto caso os bens fossem poucos e muitos destes podiam ser omitidos e vários outros subavaliados, para reduzir o imposto sobre o valor total dos bens declarados, chamado ao final de cada inventário de *monte-mor*.⁶³

Os inventários foram utilizados em grande parte deste trabalho de modo serial, sem desconsiderar algumas análises pontuais e qualitativas. Bens pessoais, equipamentos de engenho, de navegação, imóveis rurais, urbanos, tipos de roças, características dos escravizados, faixas de riqueza. Em alguns casos descreveu-se os bens qualitativamente conforme descrevia a documentação.

Importante ressaltar que os manuscritos do século XIX da vila de Laguna não estão todos conservados de modo que se permitisse uma leitura completa destes registros. Muitos deles estavam bastante deteriorados por conta da ação do tempo e da má conservação nos cartórios da época, muitos comidos de traças, alguns aparentavam já ter

⁶³ FURTADO, Júnia Ferreira. A morte como testemunho da vida. In: PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tania Regina de. *O historiador e suas fontes*. São Paulo: Contexto, 2009, pp. 92-118.

sido molhados, uns faltam páginas. Mesmo assim, considerou-se que a análise desta documentação é de suma importância para entender as relações entre a sociedade que se formou no litoral de Santa Catarina na medida em que a região se integrou com maior intensidade a economia mundo capitalista no espaço do Atlântico, ao ampliar o foco da observação sobre as acumulações de capitais de parcela da população da região portuária de Laguna.

Algumas fontes fazem referência ao século XX, como o livro publicado por Virgílio Várzea, amigo do poeta Cruz e Souza, publicado em 1900, *Santa Catarina: A Ilha* e outro um estudo etnográfico sobre a cultura material e as características antropológicas e sociais dos engenhos da ilha de Santa Catarina feito por Nereu do Vale Pereira, chamado *Os engenhos de farinha de mandioca da Ilha de Santa Catarina*.⁶⁴ Tais fontes, que tratam do tema em um espaço de tempo posterior ao período estudado, serviram para imaginar o modo de funcionamento dos engenhos do litoral de Santa Catarina no século passado e não foram utilizadas sem a devida comparação com as fontes do século XIX. Como notou Bert Barickman para o litoral da Bahia, as contas anexadas aos inventários *post-mortem* no ano de 1888 demonstraram que os senhores de engenho baianos costumavam atuar da mesma forma que seus avós no começo do século XIX.⁶⁵

Eventualmente, recorreu-se aos periódicos do século XIX, como a *Gazeta Marítima do Rio de Janeiro*, como recurso necessário ao acréscimo de informações que ajudassem a solucionar os problemas da investigação.

⁶⁴ VÁRZEA, Virgílio. *A Ilha*. Florianópolis: IOESC, 1984 [primeira edição 1900]; PEREIRA, Nereu do Vale. *Os engenhos de farinha de mandioca da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora Fundação - Cultural Açorianista, 1992,

⁶⁵ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 126.

1 - SANTA CATARINA E O ESPAÇO DO ATLÂNTICO (1750-1850)

1.1 - A ILHA DE SANTA CATARINA NO CENTRO DO ATLÂNTICO SUL: BREVES CONSIDERAÇÕES SOBRE OS INTERESSES PORTUGUESES NA REGIÃO (1650-1750)

Salvador Correia de Sá e Benevides, três vezes governador do Rio de Janeiro (1637-1642, 1648 e 1659-1660) requereu a ele e seus herdeiros no ano de 1646 uma vasta área situada entre a capitania de São Vicente e o rio da Prata. Neste local, pedia para ser projetada a capitania de Santa Catarina, abrangendo trezentas milhas de costa, com extensão indefinida para o interior, comprometendo-se a colonizá-la com os seus próprios recursos. Sua solicitação fora feita quatro anos após o fim da União Ibérica (1640) que significou a perda do assento espanhol contratado pelos portugueses (direito exclusivo no transporte de africanos escravizados para às colônias espanholas) e que dava acesso ao lucrativo comércio nas margens do rio da Prata. A tentativa de Salvador Correia de Sá e Benevides de ter a posse da Ilha de Santa Catarina reconhecida, sendo bem sucedida, abria-se um horizonte de possibilidades para sua rede de comércio com interesses no mercado de Buenos Aires.⁶⁶

Enquanto os portugueses metropolitanos avançavam sobre a região pelo mar, os vicentinos avançavam por terra. Concessões de sesmarias na região aos imigrantes da Capitania de São Vicente na década de 1660 demarcavam o território a favor da Coroa Portuguesa nas conquistas ultramarinas.⁶⁷ A fundação de Laguna pelos vicentistas por

⁶⁶ Rejeitada por duas vezes em 1646 e 1658, o Conselho Ultramarino foi favorável à sua petição somente no ano de 1676, após apresentação de novo requerimento, mas em nome do seu filho, João Correia de Sá, a qual não foi homologada pelo rei. O donativo da Ilha ficou, finalmente, com Agostinho Barbalho Bezerra, um desafeto político de Salvador, que morreu antes que pudesse tirar proveito da concessão. Embora não conseguindo o senhorio de proprietário da Ilha de Santa Catarina, Salvador Correia de Sá obteve sua nomeação para governador e capitão-general da *Repartição do Sul*, no ano de 1658, vendo satisfeita uma das suas maiores ambições: a possibilidade de interferir no comércio de contrabando de Angola para Buenos Aires e na exploração de minas de metais preciosos no sudeste do Brasil. Ver: BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*; tradução de Olivério de Oliveira Pinto. São Paulo: Editora Nacional, Editora da Universidade de São Paulo, 1973, pp. 161; 308; 316 e 361; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp. 200-201. SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Op. Cit., p. 36.

⁶⁷ Foram com esses intensões que Antônio Affonso chegou para povoar a ilha e o continente, com terras concedidas pelo Capitão-Mor da Capitania de Paranaguá. Miguel Antunes Pompto também assumiu terras próximas ao rio Maçambu por concessão feita pelo Capitão-Mor da praça de Santos. Francisco Dias Velho, entre outros, ocupou terras na Ilha de Santa Catarina após consentimento do governador da capitania de São Vicente, ver: CARDOSO, Vitor Hugo Bastos. *As dinâmicas político-territoriais de uma comunidade*

volta de 1680, em especial feita por Domingos de Brito Peixoto e seus filhos, no local conhecido como “Lagoa dos Patos”, era parte de um projeto de ocupação português das terras vizinhas aos castelhanos. Nesse sentido, a fundação de Laguna seguiu o paradigma paulista do expansionismo de fronteira, fosse em busca do ouro, da prata ou da mão de obra indígena.⁶⁸ Com isso, pode-se afirmar que por volta da segunda metade do século XVII o litoral de Santa Catarina ganhou maior relevância para os portugueses.

No ano de 1717, Sebastião da Veiga Cabral, que havia exercido o cargo de governador de Colônia do Sacramento entre 1699 e 1705, assim como Salvador Correia de Sá e Benevides, solicitou nova mercê ao rei de Portugal para reconhecimento de sua autoridade sobre a ilha de Santa Catarina. No requerimento, afirmou que a ilha de Santa Catarina possuía dois portos, que se ocupados por qualquer nação estrangeira, havia de impedir ou prejudicar gravemente o comércio que os portugueses mantinham na região. Alertava para a feitoria que os ingleses recentemente tinham construído no rio da Prata e da crescente navegação que faziam pelo litoral de Santa Catarina. Por conta disso, devia “temer-se que uns ou outros hão de tomá-la, por acaso ou se de propósito”.⁶⁹ Movidos pelas comodidades de seus portos, podendo por meio deles intervir no exclusivo-comércio que os portugueses mantinham com o Brasil, pedia Sebastião da Veiga Cabral permissão para fazer à sua custa alguma vila no local, encerrando sua carta dizendo que se concedida a dita mercê, empreenderia “vir dar princípio a dita fundação e suas fortificações.”⁷⁰

Não é coincidência que governadores do Rio de Janeiro e de Colônia do Sacramento tentassem, durante um intervalo de cinquenta anos, fundar uma nova capitania na região de Santa Catarina e ter reconhecido pela Coroa Portuguesa o seu poder de tomar decisões sobre aquela região.

Sebastião da Veiga Cabral, assim como Salvador Correia de Sá e Benevides décadas antes, pretendia fundar uma vila no local, capitaneada com recursos próprios, desde que reconhecido o seu poder de tomar as decisões sobre aquela vasta região. Veiga Cabral, na ocasião, para colocar ênfase na urgência do fato, fazia referência às feitorias que os ingleses tinham recentemente instalado no rio da Prata no ano de 1715, resultado

periférica no sul da América portuguesa: a Ilha de Santa Catarina e seu continente, 1680-1750. [Dissertação de Mestrado]. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2013, pp. 63-66.

⁶⁸ KÜHN, Fábio. *Gente da Fronteira: família, Sociedade e Poder no Sul da América Portuguesa – século XVIII.* [Tese de Doutorado]. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2006, pp. 31-32.

⁶⁹ REQUERIMENTO. 3 de março de 1717. AHU-Santa Catarina, cx. 1, doc. 3. AHU_ACL_CU_021, Cx. 1, D. 1.

⁷⁰ Idem.

da mediação da Inglaterra nas negociações da Guerra de Sucessão Espanhola, por onde obteve o direito, por meio do Tratado de Utrecht (1713), do monopólio do tráfico de africanos escravizados para os domínios espanhóis e com ele o direito de introduzir até 4.800 africanos, sendo que 1.200 deles deveriam ser remetidos anualmente até Buenos Aires.⁷¹ Temia que os ingleses, ao navegar com certa frequência no percurso África – rio da Prata, acabassem se apoderando do litoral de Santa Catarina. De fato, há indícios de que pelo menos desde a década de 1720, franceses e ingleses tiveram feitorias clandestinas em Laguna e na ilha de Santa Catarina, mantendo o contrabando com os que se apossavam da região via Capitania de São Vicente.⁷²

O que tornava a ilha de Santa Catarina motivo de disputas e solicitações de donativos territoriais era sua posição frente ao mercado existente na região do rio da Prata e as possibilidades de enriquecimento e de arrecadação que o controle da região favorecia, por estar situada em meio ao Atlântico. Buenos Aires era fonte abundante de gado, couro e prata, ao mesmo tempo em que era mercado para gêneros manufaturados, açúcar, aguardente, fumo e, principalmente, africanos escravizados contrabandeados.⁷³

No mesmo ano, em carta endereçada a Manuel Gonçalves de Aguiar, Mestre de Campo e Governador da Praça de Santos, o rei D. João V comunicava o recebimento da carta de intensão de Sebastião da Veiga Cabral, pedindo-o informações sobre a região que pretendia assumir, em aspectos referentes a sua fortificação, fundação de povoados, qualidade da terra e demais despesas que necessitariam para tal empreendimento.⁷⁴

Em resposta, Manuel Gonçalves de Aguiar disse em 1721 que pelas informações que colheu no Rio Grande de São Pedro, na região pretendida por Sebastião da Veiga Cabral se podia estabelecer uma cidade grandiosa aos interesses de Portugal, especialmente pela quantidade de gado que se podia encontrar na região. Além disso,

⁷¹ No Atlântico Sul a execução do combinado entre a Coroa Inglesa e a Coroa Espanhola se tornara um desafio. Buenos Aires, diferentemente do Caribe, era um porto periférico aos interesses ingleses na América, distante de suas colônias mais próximas como Jamaica e Barbados. Sem territórios próximos, os interesses dos ingleses ficavam minados pelos dos portugueses, com postos mais avançados na região e por onde introduziam centenas de africanos anualmente por intermédio de Colônia de Sacramento, fazendo concorrência ao exclusivo comércio de escravos adquirido por contrato pelos ingleses. Tãmanha era a concorrência na região que os ingleses da *South Sea Company* renegociaram os acordos previamente estabelecidos afirmando que 400 africanos, anualmente, seriam suficientes para abastecer este mercado, por conta dos escravizados remetidos ilegalmente por intermédio de Colônia de Sacramento. KUHN, Fábio. Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico Sul (Rio da Prata, 1730-1572) In: *Anos 90*. Porto Alegre, v. 24, n. 45, pp. 101-132, jul. 2017, p. 103-110.

⁷² SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Op. Cit., p. 46-47.

⁷³ PRADO, Fabrício Pereira. *A Colônia do Sacramento: O Extremo Sul da América Portuguesa no Século XVIII*. Porto Alegre: F. P. Prado, 2002, p. 49. SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Op. Cit, p. 32-52.

⁷⁴ SILVA, Augusto da. *Ibidem*, p. 44.

podia se investir na produção de açúcar, como também servir para exploração das madeiras, para compor as aguadas dos navios portugueses que navegavam pela região e impedir o acesso a esses recursos pelas nações estrangeiras, servindo de base militar.⁷⁵

Sebastião da Veiga Cabral, no ano de 1713, em *Descrição Corográfica e Bélica da Colônia do Sacramento*, apresentava informações relevantes sobre as possibilidades de enriquecimento para a Coroa Portuguesa na região do rio da Prata. Nesta obra, aconselhava a fundação de uma série de povoados protegidos debaixo de fortificações, inclusive sobre a necessidade de fortificar e povoar a barra do Rio Grande, estabelecendo comunicação por terra deste porto até a vila de Laguna.⁷⁶

Nota-se, que os interesses e a atuação da Coroa Portuguesa no litoral sul da América estavam articulados por volta de 1720, em meio às disputas pelo controle de pontos estratégicos da economia-mundo no espaço do Atlântico, em especial as rotas que abasteciam o complexo portuário do rio da Prata (Colônia de Sacramento, Montevidéu e Buenos Aires). Nesse sentido, a ilha de Santa Catarina adquiriu maior importância para os interesses econômicos dos portugueses na região.

Logo após retomada de Colônia de Sacramento pelos portugueses em 1716, buscou-se a sua ocupação com casais de agricultores provenientes das ilhas de Açores, Madeira e de Trás-os-Montes, encarregando-se da distribuição de sementes de grãos de trigo e de linho cânhamo a estes imigrantes, que pretendiam ocupar as regiões de fronteiras sob proteção da Coroa Portuguesa.⁷⁷

Em outubro de 1735, os espanhóis iniciaram uma nova ofensiva sobre a Colônia de Sacramento, que durou até 1737. Retornado o seu controle neste último ano pelos portugueses, uma nova expedição comandada pelo brigadeiro José da Silva Paes partiu do Rio de Janeiro, neste último ano, com ordens para avançar de Colônia e Sacramento sobre Montevidéu. Mas, na ocasião, a missão foi abortada. Julgaram os militares que seria muito tempo e dinheiro desperdiçado, que podiam ser utilizados na fundação de uma fortificação no Rio Grande.⁷⁸

Em fevereiro de 1737, José da Silva Paes desembarcou no Rio Grande, recepcionado por Christóvão Pereira de Abreu e Domingos Fernandes de Oliveira, que partiram de Laguna. Na barra do Rio Grande, Silva Paes construiu a fortificação de Jesus-

⁷⁵ Ibidem, p. 45.

⁷⁶ PRADO, Fabrício Pereira. *A Colônia do Sacramento*. Op. Cit., pp. 44-46.

⁷⁷ Ibidem, p. 48

⁷⁸ Ibidem.

Maria-José, organizando um núcleo populacional ao seu entorno. Saiu do Rio Grande neste mesmo ano e avançou para o sul onde fundou o forte de São Miguel, no Chuí. Anunciando esta fundação, Silva Paes deixou explícitos os motivos da empreitada e da localização das fortalezas, pois era ali “onde se proveriam de gado e de courama, não só os da Colônia como os mesmos castelhanos”,⁷⁹ apontando para os interesses econômicos dos portugueses no Atlântico Sul, a partir da integração do extremo sul da América Portuguesa à economia-mundo capitalista.

Em 11 de agosto de 1738, por ordem do Governador do Rio de Janeiro, Gomes Freire Cabral, entregou-se o controle político da região pretendida por Salvador Correia de Sá e Benevides e por Sebastião da Veiga Cabral ao brigadeiro José da Silva Paes. Desde então, sob seu comando, estava a ilha de Santa Catarina e o Rio Grande de São Pedro.⁸⁰

Em 1738, André de Melo e Castro, conde das Galveas, explicava a importância que a ilha de Santa Catarina tinha para a manutenção do domínio português na região. Sua avaliação sugere a importância desse espaço para a geopolítica portuguesa: “essa ilha nos é de tanta importância [que] sem ela não podemos manter coisa nenhuma do que temos no rio da Prata e em especial no Rio Grande de São Pedro”.⁸¹

1.2 - A EVOLUÇÃO POPULACIONAL

Por carta régia, em 1738 Portugal criou a capitania subalterna de Santa Catarina, nomeando como seu primeiro administrador o brigadeiro José da Silva Paes, engenheiro militar com experiência em projetar fortalezas, que havia planejado os fortes de São Paulo, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Na ilha de Santa Catarina projetou um sistema de defesa da região.⁸² Em 1742, Silva Paes escreveu ao rei D. João V. dando conta do

⁷⁹ Christóvão Pereira de Abreu foi homem de negócio estabelecido na região de Laguna e arrematador dos quintos dos couros de Colônia do Sacramento, além de grande exportador do produto na região. PRADO, Fabrício Pereira. *A Colônia do Sacramento*. Ibidem, pp. 54-55.

⁸⁰ SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*, p. 50-51.

⁸¹ Carta de André de Melo e Castro a Antônio Guedes Pereira, em 23.05.1738. In: PITSICA, Paschoal Apóstolo. *A capitania de Santa Catarina: alguns momentos*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes; Lunardelli; Fundação Catarinense de Cultura, 1993. APUD: SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*, p. 50

⁸² “José da Silva Paes projetou três fortalezas para garantir o acesso a barra norte da Ilha de Santa Catarina, são elas: Santa Cruz (iniciada em 1739, na Ilha de Anhatomirim; São José da Ponta Grossa (1740), num pontal de terra ao norte da própria Ilha de Santa Catarina, e Santo Antônio (1740), na Ilha de Ratonés Grande, mais no interior do canal. Para defender a entrada da Barra Sul, um canal bem mais estreito,

recebimento da artilharia para as fortalezas que estavam sob seu comando, ressaltando que “todas estas prevenções, e obras, sem gente que guarneça, são como corpos sem alma”. No mesmo documento, pedia ao rei para que se remetesse alguns casais das ilhas de Portugal, “porque assim se aumentaria a cultura dessas terras, [...] e se recrutaria o Terço das Tropas.”⁸³ Silva Paes fazia referência aos imigrantes das ilhas de Açores, Madeira e Trás-os-montes, que desembarcaram em Colônia de Sacramento anos antes, em viagens patrocinadas pela Coroa Portuguesa.⁸⁴ Em 1746, Gomes Freire de Andrade, governador do Rio de Janeiro, escrevia também ao rei para reforçar o pedido de Silva Paes sobre o recrutamento dos casais portugueses para povoar a região da ilha de Santa Catarina.⁸⁵

No ano de 1747, em documento sem autoria, mas que estima ser emitido pelo Conselho Ultramarino, membros da Coroa Portuguesa achavam conveniente o aumento populacional da ilha de Santa Catarina. Nele, o autor defendia a necessidade de tomar capital dos negociantes de Lisboa a juros, por meio do Conselho Ultramarino, para cobrir as despesas com o transporte dos ilhéus. Supunha que cada casal gastasse, do embarque ao desembarque, cerca de 50\$000 (cinquenta mil réis), que era o dinheiro que julgava ser o máximo que se poderia arbitrar, pagando juros de 2\$500 para cada 50\$000. O autor sugere a lucratividade gerada a partir de tal empreendimento:

[...] no segundo ou terceiro ano produzirá aquele mesmo casal à Fazenda Real mais do que importa o dito juro pelo que há de pagar de direitos [...] e que este rendimento de ano em ano há de ir crescendo ao galarim por irem ascendo filhos para aumentarem o consumo e se irem aumentando as lavouras e criações.⁸⁶

construiu apenas a Fortaleza de Nossa Senhora da Conceição (1742), na Ilha de Araçatuba. Nas décadas seguintes alguns fortes de menores proporções foram erguidos mais próximos ao centro da Vila, totalizando 11 principais fortificações antes do final do século XVIII: os fortes de Santana do Estreito (cerca de 1763) e São Francisco Xavier da Praia de Fora (cerca de 1763), a Bateria de São Caetano da Ponta Grossa (1765), e os fortes de São Luís da Praia de Fora (cerca de 1771), Santa Bárbara da Praia da Vila (antes de 1774), Nossa Senhora da Conceição da Lagoa (cerca de 1775) e São João do Estreito (cerca de 1793) Além dessas fortificações principais, teriam existido ainda algumas outras estruturas mais modestas, [...], como o desconhecido Forte do Pontal do Rio Ratores (atual Pontal da Praia da Daniela, fortificação construída em 1819 com a função de dar apoio à Fortaleza de Anhatomirim.” In: As defesas da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro em 1786 de José Correia Rangel. TONERA, Roberto e OLIVEIRA, Mário Mendonça (organizadores). Florianópolis: Editora da UFSC, 2011, p. 25.;

⁸³ CARTA. 23 de agosto de 1742. AHU-Rio de Janeiro, cx. 42, doc. 59. AHU_CU_017, Cx. 34, D. 3627.

⁸⁴ Em agosto de 1722 foram publicados os primeiros editais para que os casais destas ilhas se alistassem para colaborar na conquista de Colônia de Sacramento, povoando-a mais esparsamente por terra. Deste então, diversas pessoas apresentaram suas justificativas para o embarque, entre as quais a perda dos bens por dívidas deixadas na lavoura aos credores, falta de alimentos e de emprego, ver: PIAZZA, Walter Fernando. *A epopeia Açórico-Madeirense 1747-1756*. Florianópolis: Editora da UFSC; Ed. Lunardelli, 1992, pp. 29-40.

⁸⁵ Documento citado por PIAZZA, W. F. Ibidem, pp. 64-65.

⁸⁶ Ibidem, p. 65.

Um ano antes, em 1746 o Conselho Ultramarino havia emitido um parecer ao rei em que achava “ser muito útil que a Real Fazenda faça a despesa de transportar casais” que a 50\$000 cada “importam em duzentos contos de réis, e que estes se tomem não todos juntos, mas por partes, [...] vinte contos por cada vez.”⁸⁷ O Conselho Ultramarino alertava para que a medida viesse acompanhada de uma reorganização no arremate dos contratos de arrecadação dos dízimos:

[...] acabando o contrato anual dos dízimos de Santos e São Paulo em que até agora se compreendia o pouco rendimento das ditas terras da costa do Sul, mande Vossa Majestade arrendar em lanço a parte dos dízimos delas desde o Rio de São Francisco até o de São Pedro, inclusive.⁸⁸

De acordo com Charles Boxer, o objetivo fundamental dessa política de povoamento do litoral de Santa Catarina era ocupar e defender uma região cobiçada por outras nações europeias, como Espanha e Inglaterra. Entre o Rio de Janeiro e o rio da Prata estava a posse de uma região promissora em metais preciosos, apresamento de índios, madeiras, gado, aguadas, portos e tantos outros recursos naturais que podia fornecer ao comércio mundial.⁸⁹

A sociedade que se instalou no litoral de Santa Catarina por volta de 1738, com a vinda do administrador José da Silva Paes, tinha a característica de uma praça militar. O fomento populacional e o incentivo à imigração de casais portugueses para região era parte do projeto de criação de uma capitania geral no sul, na região conflituosa próxima a região do rio da Prata, fato que resultou no seu aumento populacional, decorrente da promoção da militarização local em meados do século XVIII.⁹⁰

De acordo com Manoel Escudeiro de Sousa, governador de Santa Catarina no ano de 1754, o total estimado de imigrantes desembarcados provenientes das ilhas de Portugal até 1752 eram de 5.990 pessoas. De acordo com Piazza, em 1754 foram desembarcaram

⁸⁷ Ibidem, p. 69.

⁸⁸ Ibidem, p. 70.

⁸⁹ BOXER, C. R. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola 1602-1686*. Op. Cit., pp. 306-316. SILVA, Augusto da. Os “povoadores” da Ilha de Santa Catarina: hierarquia social, trabalho livre e conflitos (1748-1800). In: *Revista Territórios & Fronteiras*, Cuiabá, vol. 8, n. 2, jul.-dez., 2015, p. 330.

⁹⁰ SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Op. Cit., pp. 65-73.

outras 1.187, o que eleva o número para mais de 7.000 pessoas, além de possíveis desembarques clandestinos.⁹¹

Logo o desembarque das primeiras 400 pessoas na ilha de Santa Catarina, o então governador José da Silva Paes criou freguesias para acomodá-los. Alocou alguns ao norte da ilha, na Enseada de Garoupas, e outros mais próximos ao sul, na Enseada de Araçatuba. Pretendia alocar os próximos casais no caminho que seguia de Laguna em direção a Viamão e Rio Grande.⁹²

Até então, antes da imigração dos casais das ilhas, a população do litoral de Santa Catarina estava concentrada majoritariamente na vila de São Francisco do Sul (50%), seguida por Desterro (25%) e Laguna (10%), principais vilas do litoral e o restante nas demais freguesias do interior. Em 1750, logo após os primeiros desembarques, quase que metade (46%) da população total da capitania passava a ser composta pelos casais provenientes das ilhas de Portugal.⁹³

Na vila de Desterro, no ano de 1750, a freguesia da Lagoa, situada às margens da Lagoa da Conceição, teve 80% de sua população composta por casais de ilhéus. A freguesia de Nossa Senhora das Necessidades, situada ao norte na ilha de Santa Catarina, teve o maior percentual encontrado desses casais e seus descendentes na população de uma mesma freguesia (90%). São Miguel da Terra Firme e Santa Ana, situadas no continente, tiveram 72% e 67% de sua população composta destes imigrantes portugueses. Tais freguesias aumentaram em mais da metade sua população com a chegada desses casais. A freguesia das Necessidades passou de 160 habitantes para 1.370 em menos de cinco anos. Desterro, neste momento, passou a concentrar 27% da população total da capitania, local em que os casais recenseados como “das ilhas” correspondiam a 60% da população. As localidades de maioria formada por casais recenseados como “da terra”, continuavam sendo a freguesia de São José (65%), a vila de Laguna (87%) e a de São Francisco do Sul (100%).⁹⁴

⁹¹ Ver quadro 2 (Relação de todos os casais e pessoas que têm vindo das ilhas de Açores e Madeira para esta de Santa Catarina (1748-1752) elaborado por Manoel Escudeiro de Sousa. In: SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Op. Cit., p. 140 e quadro apresentado por W. Piazza em que contabiliza o número dos desembarques com base em documentos esparsos. In: PIAZZA, Walter Fernando. *A epopeia Açórico-Madeirense 1747-1756*. Op. Cit., p. 354.

⁹² PIAZZA, Walter F. *A epopeia açórico-madeirense 1748-1756*. Op. Cit., 1992, pp. 131-132. Também, de acordo com o autor, tem-se as seguintes datas de fundação das freguesias do litoral de Santa Catarina: a de Nossa Senhora da Conceição da Lagoa e Nossa Senhora do Rosário de Enseada de Brito foram criadas em 1750. São José da Terra Firme em 1751. São Miguel da Terra Firme, Santa Ana e Vila Nova em 1752 e Nossa Senhora das Necessidades em 1755. PIAZZA, Walter F. *Ibidem*. p. 370.

⁹³ Anexo 01.

⁹⁴ *Idem*.

No ano de 1753, produziu-se um recenseamento sobre a população da capitania de Santa Catarina. Nesta contagem, o número da população total apareceu 6.452 pessoas, mas sem indicar os que estavam situados nas freguesias de São Francisco do Sul e de Nossa Senhora das Necessidades.⁹⁵

Somando os habitantes ora registrados nesses locais no censo de 1750 e que não foram contabilizados no de 1753, chegaríamos ao total de 10.121 habitantes na capitania, o que, no geral, indica para o aumento populacional da região quando a tentativa de povoar o local mais esparsamente por Portugal. Logo após o desembarque dos imigrantes a capitania de Santa Catarina dobrou sua população.⁹⁶

A freguesia de Desterro, centro urbano da vila homônima, que antes da imigração dos casais das ilhas portuguesas possuía 25% da população total de Santa Catarina, em 1753 concentrava quase 50%, sendo o local que mais recebeu casais oriundos da imigração. Teve sua população reduzida no ano de 1796, quando apareceu pela primeira vez a freguesia do Ribeirão nos recenseamentos, por onde se conclui que esta freguesia, inicialmente, foi um núcleo populacional criado para acomodação dos ilhéus e que a contagem de sua população esteve inicialmente vinculada a vila de Desterro.⁹⁷ Em 1803, tem-se nova redução da população do núcleo urbano de Desterro, com novo aumento nas freguesias de Ribeirão e também na de São José.⁹⁸

Tais números demonstram que com o passar dos anos, os descendentes dos imigrantes se alocaram em terras mais distantes de Desterro, mas ao mesmo tempo próximas a sua região portuária. Em geral, verificou-se que se a grande maioria dos casais desembarcados na década de 1750 (cerca de 90%, desconsiderando as deserções) estabeleceu-se na ilha de Santa Catarina e no litoral situado bem em sua frente pelo continente.

Se a política de colonização do litoral de Santa Catarina em meados do século XVIII, composta pelo incentivo à imigração de uma maioria de habitantes pobres, foi uma alternativa ao padrão de colonização baseado no escravismo, os lavradores pobres que procuraram acumular capital com o aumento da produção agrícola local, clamavam a Coroa portuguesa por acesso ao crédito na forma de adiantamento de africanos escravizados. Para reforçar o pedido, justificavam pertencimento à nobreza.

⁹⁵ Anexo 02.

⁹⁶ Idem.

⁹⁷ Idem.

⁹⁸ Gráfico 1.

Logo após os primeiros desembarques dos casais das ilhas de Portugal no litoral de Santa Catarina, José Francisco de Sousa e Catarina Eugênia Bitencourt protocolaram um requerimento em que solicitavam “escravos para poderem trabalhar na lavoura de suas terras”,⁹⁹ ficando como obrigação ao pagamento deste empréstimo o fornecimento de farinha de mandioca para as tropas aquarteladas nas fortalezas, utilizando como desculpa serem de “nascimento distinto e de nobreza qualificada” motivo pelo qual não queriam exercer serviços com as próprias mãos, por onde, segundo eles, decairiam “da sua nobreza ao exercitarem no mecanismo”, discriminação que havia na monarquia portuguesa contra aqueles que exerciam trabalhos manuais.¹⁰⁰

A resposta negativa da Coroa, além de apontar para uma tentativa de colonização da região com base na mão de obra livre, levanta a hipótese de que a medida possibilitaria que negociantes locais agissem como intermediários nas cadeias do contrabando de africanos escravizados ao rio da Prata, fazendo concorrência aos portugueses com interesse no tráfico a partir do Rio de Janeiro. A comodidade da região portuária de Desterro e a maior proximidade da ilha de Santa Catarina em relação a Colônia de Sacramento, que favorecia neste sentido, devesse contribuir para que a Coroa travasse o comércio de africanos escravizados para Santa Catarina.

Quando o conde La Pérouse ancorou na ilha de Santa Catarina no ano de 1785, afirmou que “suas terras, que seriam muito próprias para o cultivo de cana de açúcar não podem ser aproveitadas por falta de escravos”¹⁰¹, o que aponta para a demanda por esse tipo de mão de obra na região, como um alternativa viável ao aumento da produção agrícola local.

Em 1796, uma nova estimativa da população de Santa Catarina foi elaborada. A população apareceu desta vez distribuída entre sexos (homem e mulher) e condição jurídica (livres, libertos e escravos), distinção que até então não havia, preferindo-se a distinção “casais da terra” e “casais das ilhas”.¹⁰² Nesta nova contagem populacional, a capitania apareceu com 23.865 habitantes, ou seja, com um aumento de mais de 100% de sua população em relação ao censo anterior (1753). Estima-se que o aumento

⁹⁹REQUERIMENTO. 17 de out. de 1749. AHU-Santa Catarina, cx. 1, doc. 60, AHU_ACL_CU_021, Cx. 1, D. 60; CARTA. Lisboa. 20 de jan. de 1756. AHU-Santa Catarina, cx. 1, doc. 48; cx. 2, doc. 32, AHU_ACL_CU_0221, Cx. 2, D. 112. Ver: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti; CARDOSO, Vitor Hugo. Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina. In: MAMIGONIAN, Beatriz. Gallotti; VIDAL, Joseane Zimmermann. *História Diversa*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013, pp. 22-23.

¹⁰⁰ Ibidem.

¹⁰¹ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 113.

¹⁰² OFÍCIO. Freguesia das Necessidades, 17 de novembro de 1797. AHU-Santa Catarina, cx. 8, doc. 7. AHU_ACL_CU_021, Cx. 6, D. 387.

populacional até 1796 tenha sido ocasionado pela reprodução dos casais das ilhas e pelo crescente aumento no número de africanos escravizados que eram desembarcados no litoral da capitania, os quais compunham neste último ano 20% dos habitantes.

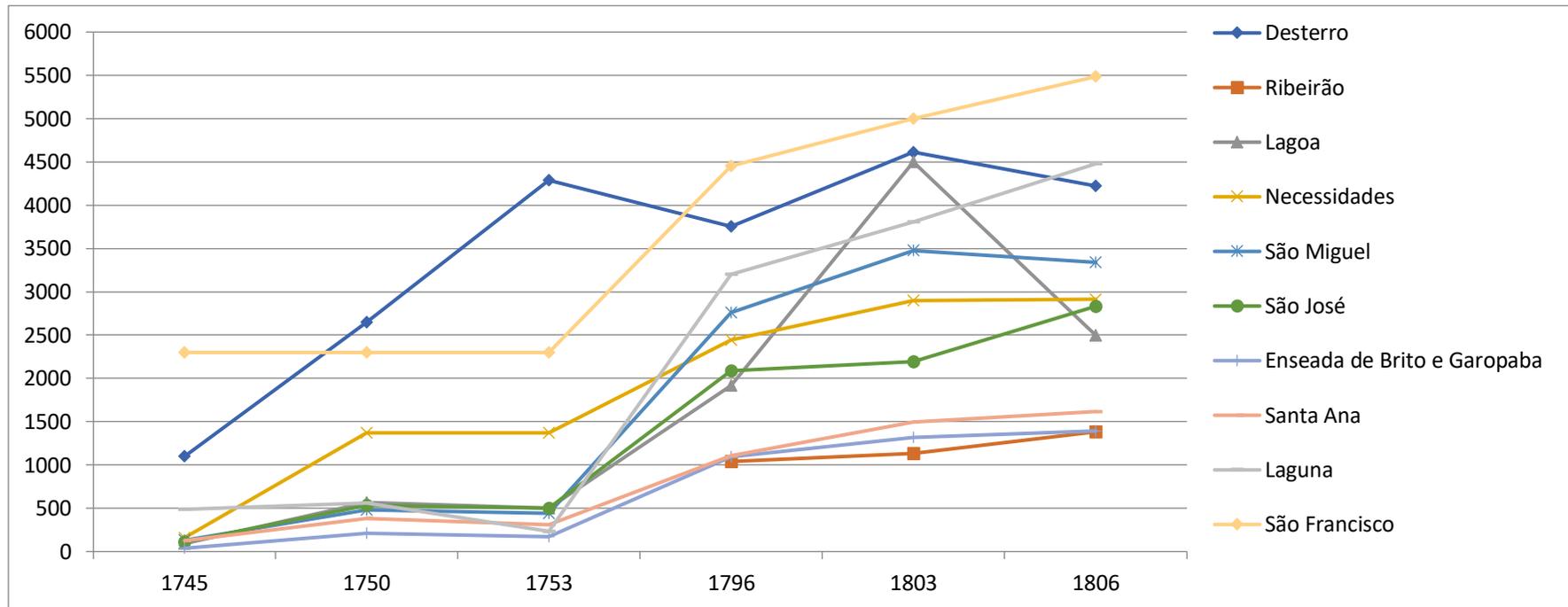
Durante as três primeiras décadas do século XIX, a população da capitania de Santa Catarina triplicou de tamanho. Até 1836, teve um crescimento anual médio de 2,3% ao ano, acompanhando o ritmo de crescimento de outras regiões, como Bahia e Rio Grande do Sul. Os maiores índices de crescimento da população no século XIX ocorreram entre 1814 a 1829, a um ritmo de crescimento anual próximo a 3,0%.¹⁰³

Em 1805, 57% dos moradores da capitania de Santa Catarina se declararam lavradores, 7% sapateiros, carpinteiros e ferreiros e 19% calafates, pedreiros, marinheiros e carpinteiros de ribeira. A distribuição das ocupações esteve concentrada em acordo com cada localidade. Desterro concentrava a maior parcela de todos os profissionais liberais e administradores, assim como comerciantes e demais trabalhadores manuais. Laguna, por sua vez, registrava a maior quantidade de militares e de trabalhadores marítimos de baixa especialização. No geral, o segmento mais bem distribuído de toda a capitania era mesmo o dos lavradores, que compunham 90% da população masculina livre ou liberta.¹⁰⁴

¹⁰³ GOMES, Luciano Costa. Livres, libertos e escravos na história da população de Santa Catarina, 1787-1836. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*. Belo Horizonte, v. 34, n. 3, pp. 593-615, set.-dez. 2017, p. 600.

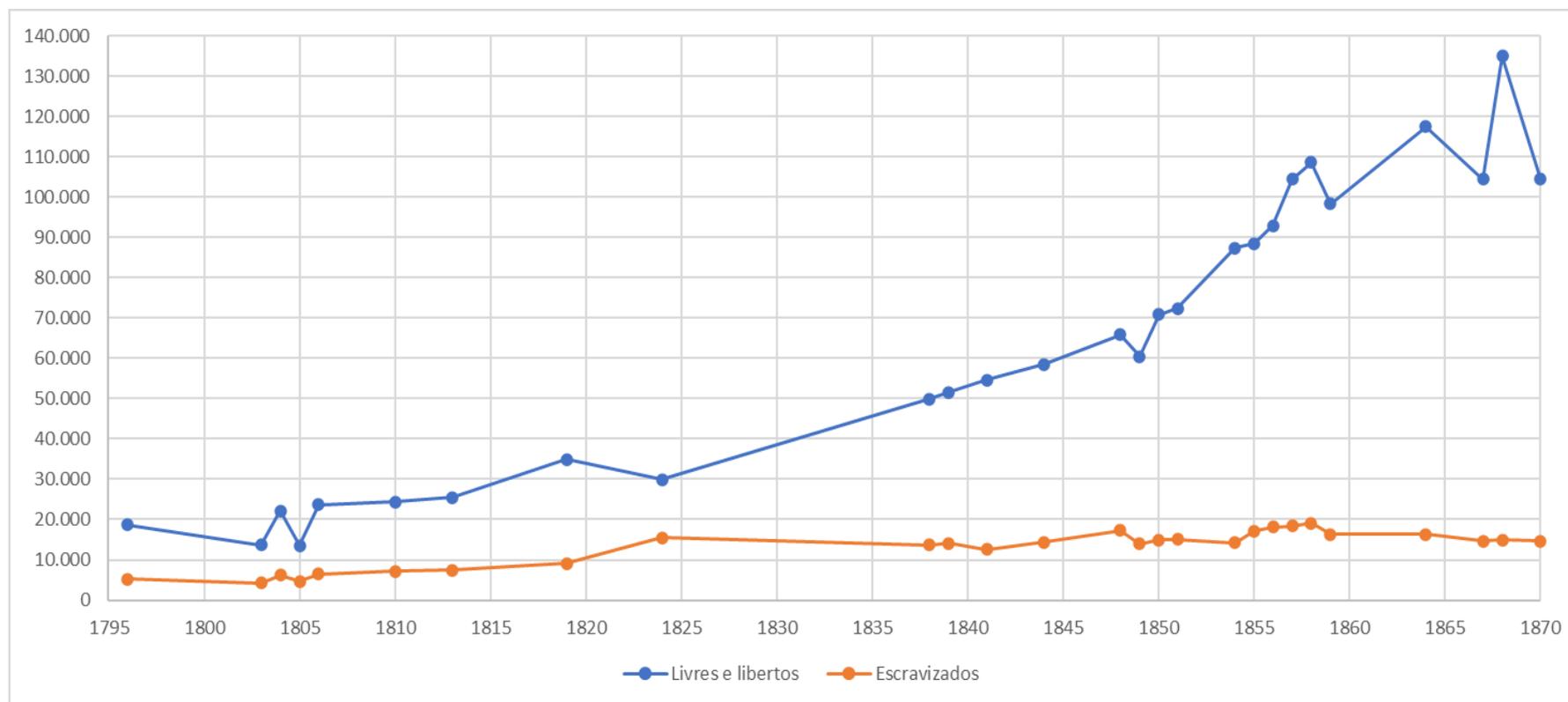
¹⁰⁴ *Ibidem*, pp. 605-606.

Gráfico 1: Evolução da população das vilas e freguesias de Santa Catarina (1745-1806):



Fonte: 1745: Estimativa feita com base nos “casais da Terra”. MAPA. 1750. (Anexo 01); 1750: Idem, incluindo os “casais das Ilhas”. 1753: MAPA. 1753. (Anexo 02); 1796: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. 1803: CARTA. Vila de Nossa Senhora do Desterro da ilha de Santa Catarina. 20 de abril de 1804. 1806: OFÍCIO Vila de Nossa Senhora do Desterro da ilha de Santa Catarina. 8 de junho de 1807.

Gráfico 2: Evolução populacional de Santa Catarina (1796-1869):



Fonte: Anexo 03

A evolução populacional de Santa Catarina deve ser vista com cautela. Não é novidade que estado e sociedade civil procuraram burlar os censos em diversas ocasiões. Em 1851, o presidente da província de Santa Catarina, João José Coutinho, desconfiava dos números dos relatórios que eram remetidos a ele:

A população das 16 freguesias, que mandaram os mapas, é de 57.523 unidas; porém as 7 que não remeteram, pelos mapas dos anos anteriores, dão 85.755, sendo livres 10.789 e escravos 14.966. Não podendo dar inteiro crédito a estas somas, que julgo inferiores a realidade, calculo a população da província em 90.000 habitantes, sendo 74.000 livres.¹⁰⁵

No ano de 1853, o presidente tornou público novamente a sua desconfiança em relação aos números: “Os mapas da população não me merecem confiança alguma; são a meu ver inteiramente imaginários”.¹⁰⁶ Saint-Hilaire, em 1820, também alertava para o fato de que o receio em ser convocado para compor as tropas teria levado a população local a fazer menor número de declarações.¹⁰⁷

Mas se havia uma grande desconfiança quanto aos censos, eram porque estavam subnotificados. Os dados censitários, no entanto, permitem uma análise aproximada da realidade. O *Gráfico 2*, montado a partir de fontes diversas, onde os libertos estão incluídos nos livres, em razão da própria natureza das fontes, demonstra um aumento na população escravizada desde 1806. No ano de 1824, tem-se 15.533 sujeitos escravizados em Santa Catarina, o que correspondeu neste ano a 34% da população. Os escravizados, entre 1796 e 1870, variaram entre 12% a 34% da população recenseada, dependendo da fonte analisada.¹⁰⁸

No geral, o que se percebeu foi que dada as variações, desde 1824 até 1868, a população média de sujeitos escravizados na capitania ficou próxima a 15.000 pessoas. Pensando que após 1850 houve um aumento no tráfico interno de escravizados de Santa Catarina em direção aos cafezais do Sudeste em função do fim do tráfico e da ampliação da cafeicultura, o que houve entre os anos de 1840 e 1860 foi uma relativa estabilidade e até mesmo um aumento na população escravizada de Santa Catarina.¹⁰⁹ Ou seja, se os percentuais de escravizados decaem no decorrer das décadas de 1840 e 1850 isto não

¹⁰⁵ CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Investigações sobre os recenseamentos da população geral do Império*. Documentos Censitários, série B, número 1. Rio de Janeiro, 1951, p. 112.

¹⁰⁶ *Ibidem*.

¹⁰⁷ SAINT-HILAIRE. *Viagem a Província de Santa Catharina (1820)*. Op. Cit., p. 146.

¹⁰⁸ Anexo 03.

¹⁰⁹ Gráfico 2.

ocorreu por conta da diminuição no número de escravizados, que em números absolutos até aumentaram em algumas ocasiões.

Entre o final da década de 1830 e o início da década de 1860, a população livre e liberta dobrou na região, passando de 51.576 indivíduos em 1839 para 117.418 indivíduos no ano de 1864. Oswaldo R. Cabral apontou para sucessivas tentativas de colonização da província a partir de 1843. Regiões interioranas de Tijucas, Biguaçu, Lages, Angelina, Nova Trento, entre outras, eram alvos de solicitações de concessões de terras por imigrantes europeus que tornavam a chegar.¹¹⁰

Os dados populacionais apontam que a escravidão em Santa Catarina não era insignificante, sobretudo quando considerado o período entre 1796 e 1839, quando o percentual de escravizados variou entre 21% a 34% da população total, período em que o Paraná tinha em média 18% de sua população escravizada.¹¹¹ Em Santa Catarina, até 1858, houve um aumento no número absoluto de escravizados na região, quando se registrou um total de 19.131 pessoas.

A Lei Eusébio de Queirós em 1850, criou barreiras para a continuidade do tráfico atlântico,¹¹² abrindo um mercado interno de escravos voltado a demanda dos cafezais, reorganizando o perfil da mão de obra escravizada no Brasil como um todo,¹¹³ período em que ocorre uma redução da população escravizada no litoral de Santa Catarina, sobretudo após 1870.

A escravidão, no litoral de Santa Catarina, persistiu durante mais de cem anos e foi de 22% a 12% da população entre os anos de 1796 e 1870, com picos de 26% da população em 1805 e 34% em 1824. Ela somente iria acabar, oficialmente, em 13 de maio de 1888, com a emancipação dos escravizados em todo o império.¹¹⁴

¹¹⁰ CABRAL, Oswaldo R. *História de Santa Catarina*. Op. Cit., pp. 221-232.

¹¹¹ GUTIÉRREZ, Horácio. *Demografia Escrava numa Economia Não Exportadora: Paraná, 1800-1830*. OP. Cit., p. 298.

¹¹² MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, pp. 59-89; pp. 284-300.

¹¹³ MARQUESE, Rafael; SALLES, Ricardo. *A escravidão no Brasil oitocentista*. Op. Cit., pp. 138-144.

¹¹⁴ Mas a assinatura da lei áurea não garantiu que em mais de 130 anos depois ela fosse reencontrada em condições análogas. O GLOBO. *Trabalhadores são resgatados em condições análogas à escravidão em fazendas em SC*. 11.08.2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/08/11/trabalhadores-sao-resgatados-em-condicoes-analogas-a-escravidao-em-fazenda-em-sc.ghtml> Acesso em 24/10/2020. O GLOBO. *Em SC mais de 40 trabalhadores são resgatados de situação análoga à escravidão e suspeito é preso*. 26.11.2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/11/26/em-mais-de-40-trabalhadores-sao-resgatados-de-situacao-analoga-a-escravidao-e-suspeito-e-presos.ghtml> Acesso em: 18/01/2021.

1.3 - O AUMENTO NA PRODUÇÃO E NO EXCEDENTE AGRÍCOLA

No ano de 1753, logo após os primeiros desembarques dos casais portugueses, José de Melo Manuel, então governador da Capitania de Santa Catarina, escreveu a Sebastião José de Carvalho e Melo, secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, para ressaltar a necessidade de promover a agricultura local, sobretudo com o incentivo à produção de linho, algodão, trigo e madeira.¹¹⁵

Em abril de 1754, o Conselho Ultramarino escreveu um parecer sobre a carta remetida pelo governador da capitania a Carvalho e Melo. No documento, aconselhava ser conveniente ao rei a produção local de algodão, para remetê-la ao reino, como em razão dos teares que muitos dos residentes possuíam, mas que tal produção não devesse ser imposta de modo que impedisse ou desestimulasse a produção dos outros cultivos agrícolas.¹¹⁶

Neste documento, o Conselho Ultramarino ressaltava o pouco interesse na lavoura de algodão por parte dos lavradores, por conta da preferência em plantar mandioca e milho, que lhes dava o sustento, não querendo se dedicarem a novos tipos de plantações. Talvez a lavoura de gêneros de subsistência, neste momento, ocupasse grande parte da mão de obra familiar e dos agregados, como ocorreu em boa parte do sertão de Pernambuco no século XVIII, fato que inviabilizava o cultivo de outros produtos.¹¹⁷

De todo modo, o Conselho Ultramarino insistia na necessidade de continuar promovendo o cultivo do algodão na região. Em anexo, para comprovar o que estava dizendo, o governador tinha enviado ao Conselho Ultramarino uma lista de 266 teares, assinalando para o potencial de fomento deste cultivo na região.¹¹⁸

José da Silva Paes, ex-comandante da Capitania de Santa Catarina, também informava o rei, em 1754, que a agricultura do linho e do algodão, “depois que foram os ilhéus têm mostrado a sua fecundidade, é muito justo que se lhe dê calor e favores”.¹¹⁹ Em 1762, escreveu o governador da Ilha de Santa Catarina, Francisco Antônio Cardoso de Meneses e Sousa ao rei de Portugal, atribuindo explicações quanto ao baixo rendimento na colheita do algodão, apesar dos incentivos dados, o que não era esperado.

¹¹⁵ OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina. 30 de novembro de 1753. AHU-SC, cx. 2, doc. 19, AHU_ACL_CU_021, Cx. 2, D. 92.

¹¹⁶ CONSULTA. Lisboa, 27 de setembro de 1754. AHU-SC, cx., 2, doc. 14, 27, 49. AHU_ACL_CU_021, Cx. 2, D. 97.

¹¹⁷ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit.

¹¹⁸ CONSULTA. Lisboa, 27 de setembro de 1754. Op. Cit.

¹¹⁹ CARTA. Lisboa, 10 de novembro de 1754. AHU-SC, cx. 2, doc. 20. AHU_ACL_021, Cx. 2, D. 104.

Na ocasião, disse que o clima local não era tão proveitoso quanto se pensava, “porque o frio e as geadas em muitas partes só as não deixam produzir, mas destroem, o que não sucede com a cana, linho e o trigo, nas quais plantas tem a Real Fazenda de Vossa Majestade maior vantagem nos dízimos.” Completava dizendo que apesar do seu antecessor ter “ordenando aos moradores que tivessem sítios, houvessem de plantar em cada setenta braças, cem árvores do dito algodão” até aquele instante não se tinham conhecimento do cumprimento da lei.¹²⁰

Por volta de 1780, a Coroa Portuguesa procurou diversificar a produção colonial voltada ao mercado externo. No ano de 1779, o marquês do Lavradio, que havia sido vice-rei do Brasil, descreveu minuciosamente os esforços necessários no sentido de promover a diversificação da agricultura colonial. Na sua visão, além dos gêneros tradicionais, deveriam ser exploradas outros tipos de produções para abrir novas frentes de mercado. Como afirmou Fernando Novais, enorme foi o esforço que a Coroa portuguesa empreendeu neste sentido e “nem sempre com resultados compensadores: as culturas de arroz, linho, cochonilha, amoreira e mesmo trigo foram objetos de permanentes cuidados”.¹²¹

No ano de 1779, o Marquês do Lavradio encaminhou ao governador de Santa Catarina instruções para o cultivo da cochonilha, em novo esforço de estimular a agricultura de exportação na região. Em 1785, o vice-rei, Luís de Vasconcelos, incentivava o cultivo do linho cânhamo.¹²² Mas, como veremos a seguir, não foram estes os cultivos agrícolas que prosperaram.

No relatório assinado no ano de 1796, o governador da capitania de Santa Catarina, João Alberto de Miranda Ribeiro, prestou amplas informações sobre a qualidade das terras na região e o que a experiência da agricultura local tinha demonstrado. Afirmou que na vila de Desterro, Nossa Senhora das Necessidades e Lagoa da Conceição:

[...] estas três freguesias, estão todas na mesma razão, por se acharem situadas na própria Ilha de Santa Catarina. E sendo ela como é, quase toda montanhosa e poucos terrenos planos, a experiência tem mostrado, que sendo os ditos terrenos áridos, são mais próprios para mandioca e algodões. E sendo alagadiços servem para os arrozais: Os montes produzem bem a cana, o milho e o feijão.¹²³

¹²⁰ CARTA. Ilha de Santa Catarina, 14 de abr. de 1762. AHU-SC, cx. 3, doc. 27, AHU_ACL_CU_021, Cx. 3, D. 174.

¹²¹ NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 4ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1986, [primeira edição 1979], p. 255.

¹²² SILVA, Augusto da. Os “povoadores da Ilha de Santa Catarina. Op. Cit., pp. 341-342.

¹²³ CARTA. Ilha de Santa Catarina, 14 de abr. de 1762. Op. Cit.

Na vila de São Francisco, declarava que todo o terreno de Norte a Sul “os lavradores se tem aplicado com mais particularidade para a mandioca, que a terra toda produz suficientemente, quando a plantam, e abunda quando lhe não dá a podridão.” E também que nesta vila o terreno era “muito próprio para arroz, e que na verdade, produziria muito se plantassem, sendo fertilizado por tantos rios que o cortam”.¹²⁴

No litoral situado em frente a ilha de Santa Catarina, na freguesia de São Miguel da Terra Firme, produziam os lavradores “sofrivelmente as suas mandiocas, arroz, feijão, milho, linho e algodão”. Na Enseada de Garoupas se plantava mandioca, arroz, feijão, cana e linho. A freguesia de São José cultivava os mesmos produtos que a de Garoupas, com a inclusão do algodão. Na freguesia de Enseada de Brito, produzia-se bem a mandioca, “porém quando há cheias, se a água está muito tempo dentro delas, apodrecem, e tudo tem seu prejuízo.”¹²⁵ E, seguindo mais ao sul, na vila de Laguna:

[...] em todo o terreno se produz a mandioca; só com a diferença de se conservar em algumas partes mais anos sem se corromper, como sucede desde a Vila, correndo toda a Costeira das Areais, até confinar com a Freguesia de Vila Nova. Porém todos os campos e lugares desmatados, até o Rio Mampituba, servem unicamente para gados. [...] As margens do Rio Tubarão são muito próprias e abundam muito milho, feijão e linho e também produz todos os mais gêneros.¹²⁶

As informações prestadas pelo governador em 1796 relatam as condições da terra. Como podemos observar, a agricultura mais amplamente cultivada não era aquela que a Coroa portuguesa procurou incentivar. Em seu lugar, todos as principais vilas e freguesias da região se dedicavam ao cultivo de artigos necessários à subsistência, como o arroz, o milho, feijão, e, principalmente, a farinha de mandioca.

Nas últimas décadas do século XVIII e início do XIX, diversas áreas do interior do Brasil colonial que se dedicavam com maior intensidade a produção de artigos de subsistência e que estavam pouco conectadas ao mercado, integrara-se a ele com o aumento da demanda por esses produtos nos centros urbanos mais dinâmicos.

O sul de Minas Gerais, por exemplo, no início do século XIX, tornou-se o principal núcleo produtor para o mercado consumidor do Rio de Janeiro em expansão. Algumas áreas de Minas Gerais, que produziam excedentes de alimentos, como a região do

¹²⁴ Ibidem

¹²⁵ Ibidem.

¹²⁶ Ibidem.

Triângulo Mineiro, tiveram mais de 60% de sua renda da produção de bovinos, suínos e derivados de ambos. Farinha de mandioca, milho e feijão, juntos, não chegavam a 1% da renda total das exportações, mas constituíam parte da produção excedente local destinada ao mercado.¹²⁷ Em São Paulo, regiões mais próximas ao sul de Minas Gerais, também produziam excedentes de alimentos para o mercado do Rio de Janeiro. Freguesias como as de Cunha e Jacareí, produziam excedentes comercializáveis de arroz, feijão e, principalmente, milho.¹²⁸

No Rio Grande do Sul, em finais do século XVIII, crescia também a produção de alimentos. Em 1803, 60% do valor das exportações rio-grandenses eram geradas com a venda de alimentos, cifra que se elevou para 70% no início da década de 1820. Durante este período, esta região passou por uma recomposição nas suas exportações, passando de uma economia baseada na exportação de couros para o Rio de Janeiro e aos portos do rio da Prata para uma maior exportação de alimentos, especialmente charque e trigo, para as capitanias do norte do Brasil.¹²⁹

Na Bahia, estima-se que em finais do século XVIII as regiões produtoras de alimentos como Jaguaripe e Nazaré das Farinhas produziam juntas um excedente médio comercializável de farinha de mandioca próximo a 325.850 alqueires, mas que podia ser estimado em 37.833 alqueires nas épocas de irregularidade das estações, o que abria mercado para a importação de farinha de mandioca proveniente de outras capitanias.¹³⁰

Portanto, o quadro que se tem na passagem do século XVIII para o XIX é o de uma reestruturação no mercado colonial, com a formação de regiões produtoras de excedentes de alimentos destinados a espaços com maior demanda por estes produtos.

Mesmo a Coroa portuguesa tendo incentivado a produção de artigos voltados ao mercado de exportação em Santa Catarina, o que prevaleceu foi a intensificação de produtos que já eram cultivados em maior escala. O que contribuiu para expansão dessas atividades locais foi a própria natureza dos produtos demandados para o funcionamento da economia-mundo no espaço do Atlântico, que impulsionava o consumo dos artigos de subsistência que eram amplamente produzidos no litoral de Santa Catarina.

¹²⁷ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit., pp. 123-134; LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Escravidão Africana na Produção de Alimentos*. São Paulo no Século 19. In: *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 40, N. 2, pp. 295-317.

¹²⁸ KLEIN, Herbert S. *Escravidão Africana na Produção de Alimentos*. Ibidem.

¹²⁹ MENZ, Maximiliano M. *Entre Impérios: formação do Rio Grande na crise do sistema colonial português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009, pp. 104-170.

¹³⁰ BARICKMAN, Bert. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, pp. 270-271.

Tabela 1: Principais produções das vilas e freguesias de Santa Catarina (1796):

Freguesias	Alqueires							Medidas			Arrobas				Duz.	[Ileg.]	Mil.
	Farinha de Mandioca	Arroz	Milho	Feijão	Favas	Trigo	Cevada	Aguardente de Cana	Cachaça	Melado	Açúcar	Algodão	Café	Fumo	Tabuado	Linho	Peixe-seco
Vila da Capital do Desterro e Ribeirão	20.000	1.412 ½	1.665 ½	1.216	82 ½	188 ¼	12 ¾	8.251	1.601	3.742	1.142 ½	469 ½	36	125	127	528 ½	
Lagoa	25.000	664	2.618 ¼	1.008 ¾	54 ½	421 ¾	7 ¼	7.582	1.583 ½	16	1.229 ½	440 ½	20	84	-	834	
Necessidades	20.000	2.372	1.882 ¾	1.676	4	56 ¾	10	6.115	120	308	120 ½	726 ½	5 ½	-	-	60 ½	
São Miguel	20.000	2.037	1.216	1.098	1	24	-	3.570	-	446	486	254	9	-	-	172	
São José	20.000	6.919	2.749	1.005	83	121	1	578	-	480	101	271	62	-	-	381	
Enseada de Brito	6.000	1.277	1.153	577	6	150	-	4.443	-	390	457	184	3	-	-	119	

Vila de Laguna	20.000	145	1.175	589	36	255	4	2.102	-	100	-	92 ½	-	-	-	239 ½	100
Vila Nova	13.000	180	56	57	-	295	-	930	-	10	62	-	-	-	-	114	455
Vila do Rio de São Francisco	60.000	800	-	100	-	-	-	4.140	-	-	-	-	-	-	96	-	585
Soma Total	204.000	15.806 ½	12.515 ½	7.326 ¾	267	1.511 ¾	35	37.711 ½	3.304 ½	5.492	3.598 ½	2.438	135 ½	209	223	2.448 ½	1.140

Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. AHU-Santa Catarina, cx. 8, doc. 7. AHU_ACL_CU_021, Cx. 6, D. 387.

Tabela 2: Principais exportações das vilas de Santa Catarina (1796):

Gêneros	Alqueires							Pipas		Melado			@		5ª	Duz.	Peixe Seco			Rest.	Caix.	Un.
	Farinha de Mandioca	Arroz com casca	Arroz Ceifado	Milho	Feijão	Favas	Trigo	Aguardente	Azeite de Peixe	Pipas	Barris	Potes	Açúcar	Gravatá	Barbas de Baleia	Tabuado	Contos	Milheiros	Centos	Cebolas	Cola de Baleia	Couros
Ilha de Santa Catarina e de sua Terra Firme	28.333	2.725	1.090	1.822	1.585	30	-	35	2.888	1	30	41	662	-	820	127	-	-	-	-	8	5.796
Vila de Laguna	1.285	136	-	654	239	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	100	-	200	-	-	2.120
Vila Nova	2.000	-	-	-	-	-	200	-	180	-	-	-	-	-	-	-	455	7	-	-	-	-
Vila do Rio de São Francisco	20.517	700	10	-	40	-	-	-	350	-	-	-	70	-	96	-	30	-	-	-	-	-
Soma Total	52.135	3.561	1.100	2.476	1.864	30	200	35	3.418	1	30	41	662	70	820	223	4	585	7	200	8	7.916

Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

Tabela 3: Percentual das principais produções de Santa Catarina por localidade (1796):

Produtos	Desterro e Ribeirão	Lagoa	Necessidades	S. Miguel	S. José	E. de Brito	Laguna	Vila Nova	São Francisco	Total
Açúcar	32%	34%	3%	13%	3%	13%	-	2%	-	3.598 @
Algodão	19%	18%	30%	10%	11%	8%	4%	-	-	2.438 @
Aguardente	22%	20%	16%	9%	2%	12%	6%	2%	11%	37.711 pipas
Arroz	9%	4%	15%	13%	44%	8%	1%	1%	5%	15.806 alqueires
Café	27%	15%	4%	7%	46%	2%	-	-	-	136,5 arr.
Farinha de mandioca	10%	12%	10%	10%	10%	9%	10%	6%	29%	204.000 alqueires
Feijão	16,5%	14%	23%	15%	14%	8%	8%	1%	0,5%	7.326 alqueires
Fumo	60%	40%	-	-	-	-	-	-	-	209 @
Linho ordinário	22%	34%	2%	7%	16%	5%	10%	5%	-	2.448 [ileg.]
Milho	13%	21%	15%	10%	22%	9%	9%	1%	-	12.515 alqueires
Peixe Seco	-	-	-	-	-	-	9%	40%	51%	1.140 milheiros
Tabuado	57%	-	-	-	-	-	-	-	43%	223 dúzias

Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

Tabela 4: Evolução das principais produções de Santa Catarina (1803; 1806; 1810; 1820; 1850).¹³¹

Produtos (Produção e Exportação)	Quantidade									
	1803		1806		1810		1820		1850	
	P	E	P	E	P	E	P	E	P	E
Açúcar (quilogramas)	51.786,196	42.997,878 (83,0%)	95.255,930	63.995,470 (67,2%)	49.633,689	18.048,614 (36,4%)	43.233,806	20.407,772 (47,2%)	---	12.563,251
Aguardente (litros)	180.906,858	145.624,710 (80,5%)	202.469,058	158.679,158 (78,4%)	88.609,994	67.313,994 (75,9%)	300.380,08	208.205,668 (69,3%)	---	40.411,822
Algodão (quilogramas)	60.987,388	19.346,096 (31,7%)	51.609,025	9.024,246 (17,4%)	96.539,443	12.268,339 (12,7%)	47.893,384	4.718,056 (9,8%)	---	---
Arroz (quilogramas)	239.694,766	184.377,732 (76,9%)	322.631,54	217.289,688 (67,3%)	833.509,785	542.160,819 (65,0%)	483.652,400	376.600,070 (77,8%)	---	216.028,995
Betas de Imbé (unidades)	5.424	5.148 (94,9%)	2.136	1.992 (93,2%)	492	456 (92,6%)	3.744	2.568 (68,58%)	---	---
Café (quilogramas)	10.793,706	10.026,940 (92,8%)	13.447,896	11.678,436 (86,6%)	224.015,155	194.759,884 (86,9%)	66.354,750	49.898,772 (75,2%)	---	10.041,753
Couro (unidade)	203.900	170.000 (83,3%)	63.300	55.500 (87,6%)	55.300	31.500 (56,9%)	30.800	23.400 (75,9%)	---	---
Farinha de mandioca (alqueires)	193.827	63.423 (32,7%)	201.205	71.042 (35,3%)	243.659	71.487 (29,3%)	307.576	142.415 (46,3%)	---	204.166
Feijão (alqueires)	9.500	2.295 (24,1%)	11.775	2.961 (25,1%)	12.212	6.872 (56,2%)	15.289	6.121 (40,0%)	---	32.103
Linho ordinário (quilogramas)	14.037,716	1.651,496 (11,7%)	15.394,302	2.949,100 (19,1%)	90.361,036	78.918,451 (87,3%)	47.893,384	4.718,560 (9,8%)	---	---
Madeira (unidades)	4.284	2.484 (57,9%)	8.352	6.612 (79,1%)	---	---	18.744	15.024 (80,1%)	---	---
Milho (alqueires)	8.124	1.907 (23,4%)	8.113	2.589 (31,9%)	5.643	1.702 (30,1%)	27.596	16.841 (61,0%)	---	19.550

¹³¹ Com a finalidade de comparar os pesos e medidas, optou-se por fazer aqui a conversão desses valores de acordo com a tabela elaborada por Roberto Simonsen, convertendo esses antigos padrões aos atuais, pois algumas medidas para os mesmos produtos estavam em "arrobos" em uma fonte e em "quintas" em outra, assim como a "aguardente" que estava em "canadas", "medidas" e "pipas" e que foram convertidas para litros. Somente assim foi possível comparar a evolução da produção ao longo do tempo e o seu coeficiente de exportação. Ver anexo 04.

Peixe-salgado (quilogramas)	3.848,601	2.565,734 (66,6%)	14.509,670	12.150,374 (83,7%)	77.340,672	61.430,169 (79,4%)	---	---	---	---
Peixe-seco (unidades)	18.430	11.020 (59,7%)	4.969	4.647 (93,5%)	11.953	5.039 (42,1%)	---	---	---	---
Tabaco (quilogramas)	5.485,326	3.597,902 (65,5%)	11.324,544	5.485,326 (48,4%)	5.205,196	1.887,436 (36,2%)	1.710,478	707, 784 (41,3%)	---	---
Total em cruzados	404.549	179.682	370.596	184.440	401.937	188.257	463.259	214.900	---	---

Fonte: 1803: CARTA. Vila de Nossa Senhora do Desterro da ilha de Santa Catarina, 20 de abril de 1804. 1806: OFÍCIO. Vila de Nossa Senhora do Desterro da ilha de Santa Catarina, 8 de junho de 1807. 1810: BRITO. Paulo José Miguel de. *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina escripta no Rio de Janeiro em o anno de 1816*. Lisboa: Typografia de Lisboa, 1829, p. 66; 1820: OFÍCIO. 24 de abril de 1822. 1850: Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Santa Catharina na sessão extraordinária de 1º de março e Falla dirigida à mesma Assembléa na sessão extraordinária de 11 de junho pelo Presidente Adolpho de Barros Cavalcante de Albuquerque Lacerda no anno de 1866. Desterro, 1866. In: CARDOSO, F. H. *Negros em Florianópolis*. Op. Cit., p. 82.

No relatório assinado pelo governador da capitania de Santa Catarina no ano de 1796, João Alberto de Miranda Ribeiro apresentou uma produção diversificada, com a farinha de mandioca sendo o principal produto exportado. Além da farinha de mandioca, os portos do litoral de Santa Catarina também exportavam uma quantidade considerável de açúcar, algodão, aguardente, café, arroz, milho, couro, óleo de baleia, madeira, peixe seco e salgado.¹³² De acordo com Augusto da Silva, a economia diversificada do litoral de Santa Catarina era uma maneira dos lavradores locais resistirem ao confisco da farinha de mandioca por parte da Coroa Portuguesa para abastecimento das tropas.¹³³

Dentre as produções do litoral de Santa Catarina, a extração do óleo de baleia ocorria desde 1746, com a fundação da Armação da Piedade, situada no continente, próxima a entrada norte da Ilha. Em 1772 foi instalada a segunda unidade (Armação da Lagoinha) na costa oriental da Ilha e, desde então, mais três unidades entraram em funcionamento: Itapocorói (1778), Garopaba (1796) e Imbituba (1796).

Entre 1746 e 1796 foram caçadas ao menos 3.775 baleias, as quais F. H. Cardoso conseguiu recuperar em fontes diversas. Só no período que vai de 1793 a 1796, as 750 baleias caçadas produziram 11.500 pipas de azeite, cujo valor corresponderam a 360 contos de réis.¹³⁴ De acordo com a *Tabela 2*, no ano de 1796, foram exportadas 3.418 pipas de óleo de baleia. O conde La Pérouse, quando esteve na ilha de Santa Catarina em 1785, notou que a pesca da baleia era muito abundante na região, mas uma propriedade da Coroa, arrendada a terceiros, que trazia poucos rendimentos diretos aos moradores locais.¹³⁵

A farinha de mandioca era a principal atividade produtora da região. Podia-se encontrar esta produção em todas as localidades. Em 1796, advinha na sua maior parte de São Francisco do Sul, local em que se estimava a produção em 60.000 alqueires, correspondentes a 30% da produção total da capitania. Em Lagoa, Necessidades, São Miguel, São José, Laguna, Desterro e Ribeirão, fabricavam-se em média 20.000 alqueires de farinha de mandioca anualmente em cada uma dessas freguesias. Somada em 1796 toda produção de farinha de mandioca da capitania se teve o total de 204.000 alqueires, dos quais 52.135 (25,5%) foram exportados.

¹³² Tabela 1 e 2.

¹³³ SILVA, Augusto da. Os “povoadores” da Ilha de Santa Catarina. Op. Cit., pp. 338-346.

¹³⁴ CARDOSO, Fernando Henrique. *Negros em Florianópolis*. Op. Cit., pp. 60-61.

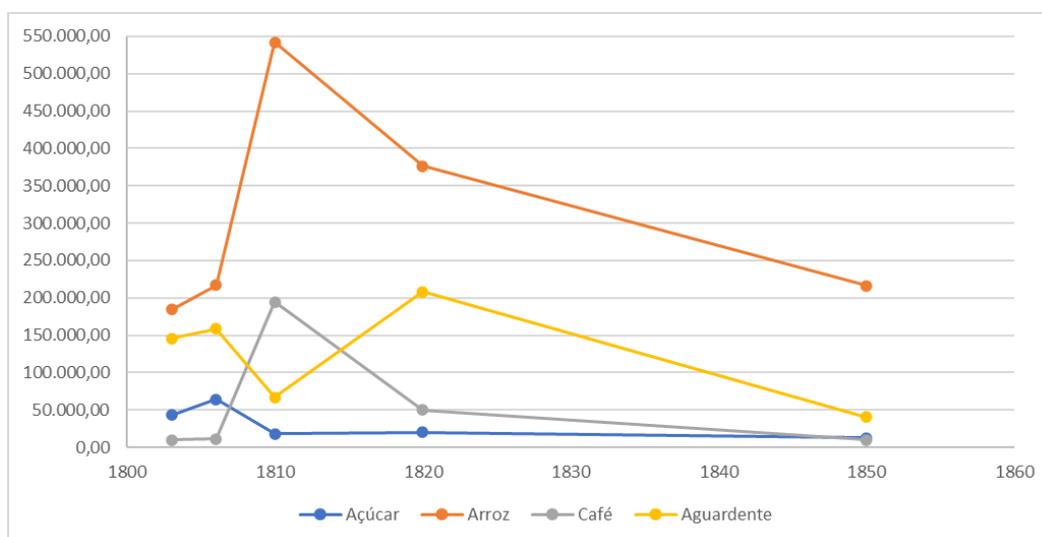
¹³⁵ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 113.

As localidades de Laguna, Desterro, Lagoa e Ribeirão tinham uma produção mais diversificada, juntas, produziam 100% do fumo, 66% da produção de açúcar, 56% de linho, 42% de café, 37% de algodão e 34% do milho.¹³⁶

Quando se amplia o foco sobre a exportação de alimentos,¹³⁷ percebe-se que todas as localidades estavam conectadas ao mercado, pois todas as freguesias geravam excedentes em alimentos. Em 1796, de arroz se exportava 4.661 alqueires, que provinha a sua maior parte da freguesia de São José (44%), mas as de São Miguel, Necessidades e Enseada de Brito também eram importantes produtoras, juntas estas freguesias produziam 80% do arroz da capitania.¹³⁸

Em 1796 eram exportados 2.476 alqueires de milho, produzidos principalmente na freguesia da Lagoa (21%) e na de São José (22%), mas sua produção advinha de algo em torno de 10% de cada uma de outras cinco localidades. De feijão se exportava 1.864 alqueires que eram produzidos em quase todas as localidades, exceto em Vila Nova e São Francisco do Sul, que produziam quase que exclusivamente a totalidade do peixe seco.¹³⁹

Gráfico 3: Exportações de açúcar, arroz e café em quilogramas e aguardente em litros (1803; 1806; 1810; 1820; 1850):



Fonte: Tabela 4.

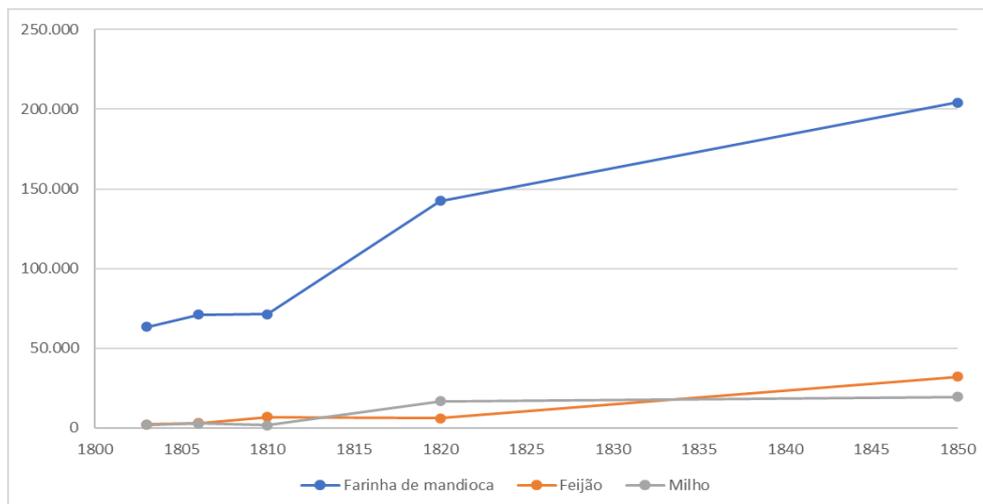
¹³⁶ Tabela 3.

¹³⁷ “Exportações” aqui se refere ao termo utilizado nas fontes para designar a saída dos produtos dos portos locais, não referindo-se necessariamente às exportações coloniais/nacionais, mas, principalmente, à saída das mercadorias destinadas a outros portos do litoral brasileiro, como Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, ou, eventualmente, para os portos do rio da Prata.

¹³⁸ Tabela 2.

¹³⁹ Tabela 1, 2 e 3.

Gráfico 4: Exportações de farinha de mandioca, feijão e milho em alqueires (1803; 1806; 1810; 1820; 1850):



Fonte: Tabela 4.

Ao longo da primeira metade do século XIX, a exportação de alimentos na capitania de Santa Catarina aumentou consideravelmente. De farinha de mandioca, dos 63.423 alqueires exportados em 1803, sua exportação aumentou para 71.487 alqueires em 1810, 142.415 alqueires em 1820, chegando a 204.166 alqueires em 1850. Sua exportação variou entre 29,3% e 46,3% de sua produção.

O arroz aumentou sua exportação de 184.378 quilogramas em 1803 para 217.290 quilogramas em 1810, chegando a 542.160 quilogramas em 1810, quando obteve uma queda na exportação para 376.600 quilogramas em 1820 e 216.029 em 1850. Sua exportação, que era cerca de 77% do total de arroz produzido na capitania em 1803 permaneceu a mesma em 1820 e sempre seu volume exportado foi maior do que o consumido internamente. O arroz foi uma das produções locais que sempre esteve mais voltado a demanda de outras regiões. Em média, cerca de dois terços da sua produção estava destinada a outros centros de consumo.¹⁴⁰

Milho e feijão também aumentaram sua produção e exportação. O milho era exportado 1.907 alqueires em 1803, subindo para 16.841 alqueires em 1820, quando 61% de sua produção foi exportada. O feijão, que no início do século tinha um pequeno excedente (24% da produção), também aumentou em exportações, chegando a 6.872

¹⁴⁰ Tabela 3.

alqueires em 1810, quando 56,2% de sua produção foi exportada. Em 1850 sua exportação era de 32.103 alqueires.¹⁴¹

O peixe salgado também foi um importante componente nas exportações de alimentos de Santa Catarina. Sua exportação que era de 2.566 quilogramas em 1803 passou para 12.150 quilogramas em 1806, quando 83,7% de sua produção foi exportada. Seu coeficiente de exportação variou entre 66,6% e 83,7% de sua produção. Pode-se considerar que era uma espécie de charque feito com carne branca no mercado atlântico de alimentos.¹⁴² No Caribe, foi o mais importante de todos gêneros alimentícios, um importante item na dieta dos escravizados das fazendas de cana de açúcar.¹⁴³

O café também foi um produto que aumentou a proporção produzida para o mercado atlântico. Dos cerca de 10.000 quilos exportados em 1803 e 1806, sua exportação aumentou para 194.759 quilos em 1810, decaindo na década seguinte para 49.899. Apesar de oscilações no volume exportado ao longo dos anos, suas exportações corresponderam entre 75% a 92% de sua produção.¹⁴⁴

Os derivados da cana (açúcar e aguardente) foram produzidos amplamente pelas freguesias de Desterro, Ribeirão, Lagoa, São Miguel e Enseada de Brito, locais que concentravam 92% da produção de açúcar e 55% da produção de aguardente, o que sugere a maior presença dos engenhos e alambiques nestas regiões. Necessidades e São Francisco do Sul também eram produtoras de excedentes de aguardente, as quais, todas juntas citadas acima, exportavam 81% da produção de aguardente de Santa Catarina.¹⁴⁵

De aguardente, exportavam-se 145.625 litros em 1803, valor que alcançou 208.205 litros em 1820, época de maior dinamismo do tráfico de escravos, como veremos melhor no terceiro capítulo. Seu coeficiente de exportação variou entre 69,3% e 80,5%, de sua produção ao longo das duas primeiras décadas do século XIX. Em 1850, a quantidade de aguardente exportada não era a mesma do início do século, sinal de que sua produção acompanhou o ritmo da importação da mão de obra escravizada.

A madeira também foi um importante artigo de exportação. Exportavam-se 2.484 unidades em 1803, 6.612 unidades em 1806 e 15.024 unidades em 1820. Seu coeficiente de exportação variou entre 57,9% e 80,1% de sua produção. De cipó-imbé, muito utilizado para fazer as cordoarias dos navios, foi-se exportado em 1803 o total de 5.148

¹⁴¹ Idem.

¹⁴² Idem.

¹⁴³ WILLIAMS, E. *Capitalismo e escravidão*. Op. Cit., pp. 99-100.

¹⁴⁴ Tabela 3.

¹⁴⁵ Idem.

unidades, valor referente a 95% de sua produção. Pode-se imaginar que à medida em que se explorava as encostas da região, o produto ia desaparecendo. Em 1820, sua produção foi de 3.744 unidades e sua exportação de 68%. Disto se percebe que a exportação de madeiras também era uma importante atividade econômica na região.

Dom Pernetty, navegador francês, que esteve em Santa Catarina no ano de 1763, pode comprovar com seus olhos o que relatou: “toda a costa do Brasil está provida de madeira de cento e vinte a duzentos anos [...] As da ilha estão envolvidas por uma espécie de aloés, espinhosos”,¹⁴⁶ o que deveria dificultar, mas não impedir a sua retirada.

No ano de 1760, registrou-se no Conselho Ultramarino uma lista de “madeiras que há na Ilha de Santa Catarina e seu continente e que se podem construir-se navios grandes”.¹⁴⁷ Na lista, encontrava-se canela preta, peroba, ipês, entre outras. Em 1762, o governador proibia os habitantes de cortarem estas madeiras sobre graves penas aos transgressores.¹⁴⁸

No ano de 1765, o ouvidor da comarca da ilha de Santa Catarina escreveu ao secretário de Estado da Marinha e Ultramar para “expor um fato relativo a um projeto sábio e profundamente concebido por Vossa Excelência, mas infelizmente mal executado pelos últimos indivíduos que dele foram encarregados.”¹⁴⁹ Fazia referência a exploração das matas de pinheiros que “servem para a mastreação da Marinha, e formação do pez, alcatrão e breu” e que o resultado apresentados a ele anteriormente esteve baseado em “experiências insinuadas”, solicitando, desta vez, ser o encarregado da referida expedição, uma vez que tinha provas fidedignas de sua existência.¹⁵⁰

Em setembro de 1798, Custódio de Sousa Guimarães, declarava que a corveta *Menino Deus Bom Piloto*, uma embarcação de grande porte para navegação no Atlântico, foi construída com madeira retirada do litoral Santa Catarina.¹⁵¹ Em 1822, Duperrey, navegador francês, fez referência a “um aprovisionamento de madeira de construção bastante considerável” localizado na vila de São Miguel, próximo ao rio Biguaçu, onde “diversos estaleiros estão ali estabelecidos no fabrico de pranchas. Constrói-se, para a

¹⁴⁶ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 100.

¹⁴⁷ LISTA. 1760. AHU-SC, cx. 13, doc. 62. AHU_ACL_CU_021, Cx. 2, D. 159.

¹⁴⁸ CARTA. Desterro, 4 de maio de 1762. AHU-SC, cx. 3, doc. 38, 35. AHU_ACL_CU_021, Cx. 3, D. 181.

¹⁴⁹ OFÍCIO. 1765. AHU-SC, cx. 6, doc. 15. AHU_ACL_CU_021, Cx. 3, d. 204.

¹⁵⁰ Idem.

¹⁵¹ INSTRUMENTO DE JUSTIFICAÇÃO. Lisboa, 3 de setembro de 1798. AHU-SC, cx. 8, doc. 14. AHU_ACL_CU_021, Cx. 6, D. 390.

navegação das costas pequenos navios que os brasileiros designam pelo nome de ‘Sumacas’”.¹⁵²

O naturalista francês Langsdorff esteve interessado no desmatamento do litoral de Santa Catarina no ano de 1812 quando disse que ainda podia “admirar dentro das florestas a Peroba, o Óleo, a Figueira, a Garabisi, a Garaberi, a Garaxuba, o Cedro, etc, de árvores mais altas e mais volumosas jamais vistas por mim”,¹⁵³ e complementava “as espécies mais nobres e mais variadas de madeira próprias para a construção de navios e para a confecção de móveis domésticos, crescem nas matas próximas e seriam, de imediato, comércio considerável, se a exportação das mesmas não fosse proibida.”¹⁵⁴

Em 16 de julho de 1818, o inspetor do Corte das Madeiras, Antônio Mendes de Carvalho, enviou ofício ao Secretário de Estado da Marinha e Ultramar para falar sobre a possibilidade de se conceder baixa de todo serviço real “a todo miliciano que gratuitamente queira trabalhar no corte das ditas madeiras”.¹⁵⁵ Também informou sobre o seu fornecimento de “lenhas para os brigues reais”.¹⁵⁶ E declarou, que na falta de machados e serras braçais para os cortes das madeiras reais, as quais serras não possuía nenhuma e machado apenas seis, “vendo as diminutas Rendas Reais desta Capitania, tive a honra de oferecer gratuitamente a Real Fazenda cem machados e doze serras-braçais”, tendo do seu dinheiro adiantando “a Real Fazenda as gratificações dos soldados”.¹⁵⁷

Como podemos perceber, em paralelo ao aumento da produção agrícola, ocorreu também o aumento na exploração das madeiras do litoral de Santa Catarina. Em fevereiro de 1819, o inspetor no corte de madeiras avisava que tinha pronta as madeiras de construção solicitadas pelo Real Arsenal da Marinha, afirmando que “diariamente tenho tido muitas requisições de madeiras não só para o novo *carretame* de toda artilharia que guarnece as diferentes fortalezas desta Ilha, mas também para outros destinos, os que tenho satisfeito com as mais brevidades possíveis”.¹⁵⁸ Em ofícios posteriores ao longo do ano de 1819 declarava carregamentos de cipós, lenha, pranchões e madeiras diversas que

¹⁵² *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., pp. 257-258.

¹⁵³ *Ibidem.*, p. 172.

¹⁵⁴ *Ibidem.*, p. 167.

¹⁵⁵ OFÍCIO. Santa Catarina, 16 de julho de 1818. AHU-SC, cx. 12, doc. 73. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 583.

¹⁵⁶ OFÍCIO. Santa Catarina, 20 de julho de 1818. AHU-SC, cx. 12, doc. 76. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 584.

¹⁵⁷ OFÍCIO. Santa Catarina. 31 de julho de 1818. AHU-SC, cx. 12, doc. 76. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 585.

¹⁵⁸ OFÍCIO. Santa Catarina. 25 de fevereiro de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 3. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 589.

enviou ao Rio de Janeiro em embarcações da Coroa Portuguesa e também para Montevidéu.¹⁵⁹

Tais evidências apontam para a transformação da natureza do litoral de Santa Catarina traduzida em devastação ambiental. As madeiras nobres eram caras e necessárias ao funcionamento da economia-mundo no espaço do Atlântico. Com elas foram levantadas as fortalezas e instalações dos portugueses no Atlântico Sul, eram componentes essenciais para manutenção e ampliação do arsenal régio, utilizadas para construção de médias e grandes embarcações, além de serem utilizadas nos reparos das naus. Possivelmente, eram nos espaços devastados para extração das madeiras que os lavradores ampliavam a produção agrícola, hipótese que será melhor avaliada no capítulo seguinte.

Mas nem todas as mercadorias experimentaram aumento no ritmo da produção ao longo do século XIX no litoral de Santa Catarina. Enquanto as mercadorias acima tiveram um aumento no seu ritmo de exportação, outras mercadorias tiveram declínio no seu ritmo de produção. Foi o que aconteceu com a produção de açúcar, algodão, couro, tabaco e óleo de baleia, muitas das quais a própria Coroa havia tentado promover.

Na primeira metade do século XIX, a pesca da baleia em Santa Catarina sofreu um colapso. Desde o fim do monopólio em 1801, a extração do óleo não apresentava o mesmo rendimento do século passado.¹⁶⁰ Em 1825 estava totalmente paralisada, com gastos de 800\$000 (oitocentos mil réis) no pagamento de salários e sustentos dos escravizados, sem tirar lucros com a exploração da pesca.¹⁶¹

De açúcar, em 1803, foram exportados 42.998 quilos, quantia que em 1820 foi de 20.408 quilos e em 1850 12.563 quilos. Seu coeficiente de exportação que era de 83% no início do século passou para 47,2% no ano de 1820. No início do século XIX, a alta demanda pelos produtos coloniais voltados à exportação pode ter impulsionado a

¹⁵⁹ OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 7 de julho de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 7. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 590; OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 27 de jul. de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 8. AHU_ACL_CU_021 Cx. 10, doc. 591; OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 13 de setembro de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 9. AHU_ACL_CU021, Cx. 10, D. 592; OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 15 de setembro de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 10. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, Doc. 593. OFÍCIO, Ilha de Santa Catarina, 17 de nov. 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 10. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 598. OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 20 de ago. de 1820. AHU-SC, cx. 13, doc. 15. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 601. OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 13 de set. de 1820. AHU-SC, cx. 13, doc. 16. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 602.

¹⁶⁰ ELLIS, Myriam. *A baleia no Brasil Colonial*. São Paulo: Melhoramentos, 1969, pp. 164-184.

¹⁶¹ CARDOSO, F. H. *Negros em Florianópolis*. Op. Cit., p. 80.

produção açucareira do litoral catarinense, que não pode prosperar nos anos seguintes, com a queda nos preços do açúcar no mercado internacional.¹⁶²

Fato semelhante ocorreu com o algodão. Em 1803, 19.346 quilos de algodão foram exportados pelos portos locais. Em 1806, teve-se 9.024 quilos exportados, chegando a 4.718 quilos em 1820. Sua exportação passou de 31,7% de sua produção no início do século para 9,8% no ano de 1820. Assim também aconteceu com o cultivo do linho¹⁶³

A exportação de couro também decaiu, embora tenha ficado próximo aos 80% do que era produzido. O tabaco também teve sua produção diminuída, especialmente aquela voltada à exportação.¹⁶⁴

Portanto, analisando a movimentação da economia local, houve uma reorganização na sua produção interna ao longo da primeira metade do século XIX, antes voltada a extração de couro, óleo de baleia e produção algodoeira, para uma economia um pouco mais diversificada, fundamentada na produção de aguardente e produtos voltados ao mercado de alimentos em paralelo com a extração das madeiras.

Enquanto o açúcar, algodão, couro, linho e tabaco (produtos mais diretamente vinculados ao mercado de exportação) tiveram uma exportação reduzida, apesar de momentos de maior dinamismo nas exportações, as saídas de alimentos compunham em percentuais relativos a sua produção (arroz, café, feijão, milho, peixe salgado e seco) em certos anos a mais de 50% da produção total. A exportação de aguardente de cana variou entre 69% a 80% do volume total da produção, o que aponta a estreita vinculação da produção local às cadeias do mercado atlântico. A farinha de mandioca, embora fosse mais consumida pelos moradores do litoral do que exportada para outras regiões, foi a produção agrícola mais exportada em volume, em todas as localidades do litoral de Santa Catarina.

1.4 - A DEMANDA POR FARINHA DE MANDIOCA

As vezes o óbvio precisa ser dito. Comer era uma necessidade de todos e garantir o sustento alimentar era essencial para o funcionamento da colonização. Os membros do clero, funcionários régios, mercadores, marinheiros, escravizados em ambientes urbanos,

¹⁶² Tabela 4. ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no Comércio Colonial*. Op. Cit., pp. 331-363.

¹⁶³ Tabela 4.

¹⁶⁴ Idem.

entre outros, os quais se estima em mais de um terço da população, não trabalhavam, de fato, diretamente no cultivo das terras. Neste sentido, a agricultura de subsistência era incapaz de sustentar a demanda global por alimentos.¹⁶⁵

A demanda por alimentos na Colônia foi acentuada pelo aumento da demanda pelos produtos coloniais no mercado do Atlântico em finais do século XVIII, principalmente do açúcar, após a eliminação do Haiti como líder dessa produção no mercado mundial em 1791, que ocorreu na abertura para outros centros de produção de açúcar suprir a oferta retirada do mercado. Em 1793, quando o açúcar experimentou os melhores preços da sua história no mercado mundial, a produção brasileira ganhou ânimo, suprimindo grande parte desta demanda.¹⁶⁶

Foi neste momento, que os senhores de engenho reduziram suas lavouras de alimentos ao máximo, aproveitando-se da conjuntura favorável e utilizando a maior parte da terra arável e da mão de obra disponível para produção de artigos mais bem valorizados no mercado mundial. Aproveitando-se da alta destes preços, até mesmo os escravizados, que por costume possuíam algum pedaço de terra para cultivarem seus alimentos, aproveitavam seus espaços para plantar algodão e açúcar, vendendo-os no mercado, com a finalidade de comprar a farinha e o que mais necessitavam.¹⁶⁷

É curioso que o aumento na produção de açúcar e algodão que ocorreu desde 1796, acelerando o ritmo de sua produção em 1801 e 1807, aconteceu nos momentos mais críticos de escassez de alimentos na Colônia.¹⁶⁸ A alta nos preços dos produtos coloniais no mercado do Atlântico entre 1796 e 1807, a transferência da Corte para o Rio de Janeiro e a abertura dos portos em 1808 resultaram no aumento da população e da movimentação na Colônia, impulsionando a demanda por alimentos no litoral brasileiro. Tais fatos resultaram em diversas crises de abastecimento, especialmente no Rio de Janeiro, mas também em Bahia e Pernambuco.¹⁶⁹ Entre 1790 e 1830, diversos motins de famintos surgiram nestas capitâneas em decorrência da escassez e da conseqüente alta nos preços

¹⁶⁵ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil e uma economia colonial tardia*: Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 42.

¹⁶⁶ PALACIOS, G. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)* Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2004, p. 285.

¹⁶⁷ *Ibidem*, pp. 122-127.

¹⁶⁸ ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no Comércio Colonial*. Op. Cit., tabela 22 e 26.

¹⁶⁹ PALACIOS, G. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., pp. 259-297; BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 131-164; LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação*. Op. Cit., pp. 33-42.

dos alimentos.¹⁷⁰ Em Pernambuco, freguesias produtoras de farinha foram invadidas e saqueadas.¹⁷¹ Na Bahia, a falta de alimentos causou revoltas, assassinatos e pobres se amotinando nas ruas, como faziam as multidões da Europa, mas ao invés de pão, pediam farinha de mandioca, a base da sua subsistência.¹⁷²

A capitania de Pernambuco passou por um período de extrema escassez entre 1788 e 1805. Estima-se, que na grande seca de 1790-1793 tenha morrido a sua terça parte por desnutrição.¹⁷³ Tais foram os efeitos catastróficos da presença do *el ninõ*, que alterou drasticamente a temperatura das regiões produtoras agrícolas nos dois lados do Atlântico, ocorrendo em variações meteorológicas, que combinaram verões de secas com invernos rigorosos, o que reduziu as colheitas dos gêneros alimentícios em escala global.¹⁷⁴ Em Pernambuco, a situação peculiar elevou o preço da farinha a níveis sem precedentes, especialmente entre os anos de 1787-1788, 1790-1793 e 1801-1803.¹⁷⁵

A escassez de alimentos em Pernambuco em finais do século XVIII e início do XIX fez com que nesta capitania fossem cotados os maiores preços para a farinha de mandioca já experimentados no mercado colonial. Em 1785, o preço do alqueire era cotado a 2\$560 réis e até 1789 ficou próximo a 1\$000 réis. Mas em 1793 o preço da farinha era cotado a 5\$000 réis, ficando, geralmente, entre 2\$000 réis e 4\$000 réis, oscilando até 1807. No ano de 1799, o preço do alqueire chegou a 6\$400 réis no porto central de Recife e em alguns meses de 1803 o preço do alqueire nas freguesias do interior alcançava inacreditáveis 16\$000.¹⁷⁶

Na Bahia, o Celeiro Público de Salvador, órgão criado pelo governo local para controlar o comércio de alimentos, ordenava a venda em 1799 da farinha de mandioca a 1\$500 réis o alqueire, mas não deve se estimar que parte da farinha produzida fosse negociada fora deste mercado e que houvesse momentos em que a fixação no preço fizesse a farinha sumir do celeiro.¹⁷⁷

Neste período de extrema escassez de alimentos, praticamente não houve cultivo algum na capitania de Pernambuco, voltado ao seu mercado urbano.¹⁷⁸ Na Bahia, uma

¹⁷⁰ RODRIGUES, Jaime. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem”: uma história da mandioca em perspectiva atlântica. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 37, n°75, 2017, p. 80-84.

¹⁷¹ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., pp. 290-291.

¹⁷² BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 95.

¹⁷³ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., p. 248-249.

¹⁷⁴ DAVIS, Mike. *Holocaustos coloniais*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

¹⁷⁵ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., pp. 234; 267; p. 295.

¹⁷⁶ *Ibidem*, pp. 234; 267.

¹⁷⁷ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit.

¹⁷⁸ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., pp. 259-297.

amostra de inventários *post-mortem* realizados entre 1780 e 1860 não passou de 36% a proporção de lavradores de cana ou senhores de engenho que possuíam acessórios de fazer farinha de mandioca em suas propriedades.¹⁷⁹ No Rio de Janeiro, diversos inventários *post mortem* de senhores de engenho detentores de mais de cem escravos demonstraram a inexistência da produção de alimentos em suas propriedades durante as primeiras décadas do século XIX.¹⁸⁰ Ou seja, muitos senhores de engenho e lavradores de cana não plantavam mandioca alguma.

Os senhores de engenho, geralmente, calculavam, que com uma arroba de açúcar podiam comprar de quatro a duas arrobas de farinha e, portanto, quem deixasse de plantar cana para plantar farinha a estaria comprado pelo dobro do preço. Na visão dos senhores mais abastados, comprar a farinha era, na maioria das vezes, mais vantajoso do que produzir a sua própria.¹⁸¹ De acordo com Bert Barickman:

[...] a tendência relativamente prolongada de alta nos preços do açúcar, iniciada em fins do século XVIII, sem dúvida estimulou muitos senhores de engenho e lavradores de cana a trocar a sua produção doméstica pela compra de farinha.¹⁸²

Barickman percebeu que na medida em que havia valorização do açúcar e do algodão no mercado mundial, ocorria um aumento sincrônico nos preços dos alimentos. Mas apesar da alta nos preços dos alimentos, os senhores de engenho do Recôncavo pareciam não abandonar o cultivo de açúcar para plantarem mandioca. Como percebeu ao comparar os preços do açúcar e da mandioca no mercado de Salvador, os senhores tinham razão quando afirmavam que produzir açúcar era, na maioria das vezes, mais vantajoso do que produzir a alimentação dos escravizados. Raramente os preços da farinha eram mais altos que o do açúcar. O preço real do mais importante componente da dieta baiana, a farinha de mandioca, mostrou-se relativamente estável ao longo do tempo se comparado com o do açúcar. O preço médio de um alqueire de farinha no mercado de Salvador na década de 1780 não era mais alto em comparação com o do açúcar na década de 1850. Combinando-se estratégias no abastecimento dos escravizados, era sempre mais vantajoso comprar farinha do que produzir a sua própria.¹⁸³

¹⁷⁹ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 116-122

¹⁸⁰ FRAGOSO e FLORENTINO. *O arcaísmo como projeto*. Op. Cit., p. 149-152.

¹⁸¹ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 117.

¹⁸² *Ibidem*, p. 121.

¹⁸³ *Ibidem*, pp. 134-164.

Para controlar a situação da escassez de alimentos nos momentos de alta em sua demanda, os governadores e o vice-rei tiveram que intervir diversas vezes para tentar controlar os seus preços.¹⁸⁴ Em 1793, o vice-rei ordenou que cada senhor de engenho de cana cultivasse uma área de mandioca proporcional ao número de escravizados que mantinha nas lavouras, quinhentas covas para cada. Mas os senhores de engenho calculavam que isto era mais do que o suficiente para manter produzindo um sujeito escravizado e que não podiam ser obrigados a transformar suas lavouras de cana em plantações de mandioca.¹⁸⁵

Os alvarás emitidos pela Coroa para obrigarem os senhores de engenho a plantarem mandioca não raramente causavam resistência. Em 1807, Manoel Ferreira da Câmara, um rico senhor de engenho da Bahia, dizia em desafio às leis: “não planto um só pé de mandioca, para não cair no absurdo de renunciar à melhor cultura do país pela pior que nela há.”¹⁸⁶ Em 1821, senhor de engenho de Salvador, Rodrigues de Brito enviava ofício para Coroa, sobre algumas causas que julgava opressivas à lavoura, em nome da liberdade de cultivo, pedia para plantar os gêneros que a bem lhe parecesse.¹⁸⁷

As determinações legais tentando obrigar senhores de engenho a plantar mandioca surtiam pouco efeito. Caso contrário não teriam que ser reeditadas com frequência. Talvez funcionassem somente para punir aqueles que resistiam a plantar mandioca para sua família, agregados e pessoas escravizadas até nos momentos mais críticos.¹⁸⁸

No Recife, a solução para conter a crise de abastecimento de 1801 foi reeditar o alvará de 1792, que condicionava às entradas de algodão no porto a carregamentos proporcionais e simultâneos de farinha de mandioca. A medida aliviou a situação temporariamente, mas com o passar do tempo, acabou afastando os atravessadores de algodão. Os negociantes tinham que reunir quantidades imensas de farinha de mandioca para poderem exportar, fazendo-os buscar farinha em outras capitanias, inviabilizando a exportação principal para o mercado mundial, além de que parte da produção do Recife estava sendo desviada para os portos da Paraíba.¹⁸⁹

¹⁸⁴ PALACIOS, G. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., pp. 284; BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 139.

¹⁸⁵ NOVAIS, F. *Portugal e Brasil...* Op. Cit., p. 263. BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., 105-107.

¹⁸⁶ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Ibidem, p. 107.

¹⁸⁷ NOVAIS, F. *Portugal e Brasil...* Op. Cit., p. 264.

¹⁸⁸ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 105.

¹⁸⁹ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., pp. 260-290.

No ano de 1817, em novo momento de escassez, o juiz de paz de freguesias agroexportadoras da Bahia comunicou que uma das causas do desabastecimento da região era o fato de que as leis sobre o plantio da mandioca se encontrarem em desuso. Entre 1790 e 1820 raros eram os senhores de engenho que cultivavam o número obrigatório de quinhentas covas de mandioca por ano para cada escravo.¹⁹⁰

Na medida em que o Rio de Janeiro se consolidava como principal porto do Brasil colonial, crises de abastecimento nesta capitania foram recorrentes. Em 1793, tumultos ocorreram na sua região portuária por conta da escassez da farinha de mandioca. Além de motins causados pela fome, a saída de farinha de mandioca do Rio de Janeiro para abastecer Pernambuco durante a crise climática de 1791-1792 elevou o preço dos alimentos na capital da Colônia. Para conter o aumento dos preços ocorridos pelas saídas de farinha do Rio de Janeiro para Pernambuco, a câmara vetou as saídas de farinha de mandioca, contrariando as ordens de socorro do governador, o que demonstra a relutância dos senhores de engenho do Rio de Janeiro em terem que ver seus lucros diminuídos para socorrer seus concorrentes do norte. Mas estas medidas surtiam pouco efeito. Investigações sobre o contrabando de farinha que se fazia do Rio de Janeiro para Pernambuco ameaçavam punir os transgressores e revelavam o embarque ilegal para locais onde a farinha alcançava melhores preços.¹⁹¹

No ano de 1798, o vice-rei do Brasil, D. José Luís de Castro, informava a Coroa Portuguesa sobre os motivos no atraso das remessas de farinha de mandioca solicitadas por Lisboa. Ao prestar contas da demora, o vice-rei acabou expondo o que julgava ser as raízes do problema no desabastecimento do Império:

A esperança de maiores lucros, faz que os senhores de engenho, pela maior parte, abandonem totalmente a cultura da mandioca, achando menor conveniência em plantá-la do que em comprar a farinha para a sustentação de sua família e dos seus escravos, não obstante as ordens que tenho passado para animar a referida cultura.¹⁹²

Em carta, o vice-rei do Brasil constatava que o preço do açúcar no mercado do Atlântico havia feito com grande parte dos lavradores do Rio de Janeiro preferissem o cultivo da cana. Todos achavam mais conveniente comprar a farinha para sustentação da família e dos escravizados do que dedicar ao seu cultivo.

¹⁹⁰ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 105-107.

¹⁹¹ RODRIGUES, Jaime. *De farinha bendito Seja Deus*. Op. Cit., p. 80-84

¹⁹² OFÍCIO. Rio de Janeiro, 21 de abril de 1798. AHU-RJ, cx. 171, doc. 16. AHU_CU_017, Cx. 164, D. 12254.

Além deste fato, o governador disse que o problema da carestia de alimentos no Brasil era acentuado, pois “todas as embarcações grandes e pequenas que navegam pela Europa, Costa da África e do Brasil, fazem provimentos avultados de farinha para as suas viagens, e até para venderem, segundo a carestia da terra, e as vantagens que tiram”.¹⁹³

As embarcações mercantes que ancoravam no Rio de Janeiro levavam a maior parte da farinha que podiam encontrar. Dentro dos navios, a farinha podia ser estocada por até dois anos, o que fazia com que os capitães comprassem enormes volumes de farinha de mandioca para manter a tripulação em trânsito no Atlântico. Por vezes, os navios ficavam dias ancorados no porto à espera da farinha para ser embarcada. Sem ela, era impossível dar prosseguimento às viagens, com risco de sérias penúrias e maiores perdas, caso precisassem os capitães comprar os mantimentos necessários à alimentação da tripulação em situações imprevistas, com a farinha a preço de sobrevivência.¹⁹⁴

Se a demanda composta por farinha nas regiões de grandes plantações era grande e estável, havia a outra demanda, volátil e considerável, composta por aqueles que não residiam, mas que circulavam pelos centros urbanos. Além de nutrir a população colonial, a farinha de mandioca também garantia a subsistência dos marinheiros que ancoravam para realizar o embarque e desembarque das mercadorias em trânsito. As tripulações podiam contar com até 2.500 marinheiros por embarcação.¹⁹⁵

Desde 1741, Gomes Freire de Andrade, governador do Rio de Janeiro, recomendava o embarque de farinha de mandioca nos navios que partiam com destino a Angola, necessária para reduzir a mortalidade dos escravizados durante a travessia.¹⁹⁶ No início do século XIX, o governador de Angola reiterava ordens pedindo que os navios negreiros trouxessem farinha de mandioca dos portos brasileiros por conta da insuficiência da oferta africana.¹⁹⁷ Pode-se estimar, também, que para os comerciantes de escravos não ficarem a mercê da oferta de alimentos nos portos africanos, sempre levassem a maior parte da farinha de mandioca do Brasil. Durante as travessias, para garantir o sustento dos sujeitos escravizados, calculavam os capitães dos navios que eram necessários, por dia, um quinto de litro de feijão ou milho, um pedaço de carne, que podia ser peixe seco, carne de boi ou de baleia e um quilograma de farinha de mandioca.¹⁹⁸

¹⁹³ Idem.

¹⁹⁴ RODRIGUES, J. “De farinha bendito seja Deus”. Op. Cit., pp. 88-89.

¹⁹⁵ BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 96-103.

¹⁹⁶ CARTA. Vila Rica, 15 de junho de 1741. AHU-RJ, cx. 38, doc. 5; AHU_CU_017, Cx. 33, D. 3516.

¹⁹⁷ ALECASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. Op. Cit., pp. 251-256.

¹⁹⁸ Ibidem, p. 252.

Diversas embarcações que saíram do Rio de Janeiro para negociarem escravizados nos portos da África partiam, em média, com dez sacas de feijão e de arroz e cento e dez sacas de farinha de mandioca, quantidade suficiente para alimentar trezentos escravos e a tripulação inteira durante cerca de setenta dias de travessia. Nessas expedições, a carne-seca esteve presente em 94% dos navios, a farinha de mandioca em 92%, o arroz em 74% e a carne de baleia em 68%.¹⁹⁹ Nos navios negreiros apreendidos na metade do século XIX, cargas de farinha de mandioca estiveram sempre presentes.²⁰⁰

Assim como, no continente, a farinha de mandioca ajudou a reduzir o custo dos complexos agroexportadores, nos mares, a farinha de mandioca tornava mais rentável concluir o circuito mercantil, ao reduzir o preço da alimentação da tripulação nas longas travessias, tornando possível ficar mais tempo em alto mar e com menores despesas de capitais. Seu poder de baratear o custo dos fretes a transformou no principal alimento dos navios negreiros que navegavam da África em direção aos portos de desembarque na América e causou uma verdadeira revolução alimentar no oceano Atlântico no início do século XIX.²⁰¹

Fica, pois, evidente, que a farinha de mandioca era um produto com uma demanda potencialmente grande. Foi o principal alimento durante muito tempo no Atlântico Sul, era necessária ao funcionamento das lavouras de exportação e para distribuição das mercadorias, reduzindo custos de produção e de transporte.

Ao justificar um novo atraso na remessa de farinha de mandioca para Lisboa, em 1801, o vice-rei do Brasil atribuía novas desculpas. Na ocasião disse que “a irregularidade das estações, originou por consequência o excesso de preço de que tem chegado a farinha na ocasião presente e a grande falta deste gênero para socorro destes povos”,²⁰² fato que não permitiu remessa de excedentes de farinha de mandioca para Lisboa. No entanto, não revelou no ofício quanto opulenta tinha sido a produção de açúcar e algodão de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, que alcançavam recordes de exportação,²⁰³ viabilizados pela crescente produção de farinha de mandioca no interior da Colônia.

Como vimos, as freguesias mais próximas às zonas portuárias dos grandes centros urbanos agroexportadores eram as que mais consumiam alimentos e as que menos

¹⁹⁹ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit., pp. 122-126.

²⁰⁰ RODRIGUES, Jaime. “De farinha bendito seja Deus”. Op. Cit., p. 85.

²⁰¹ Ibidem, pp. 84-89.

²⁰² OFÍCIO. Rio de Janeiro, 29 de março de 1801. AHU-RJ, cx. 191, doc. 60. AHU_CU_017, Cx, 191, D. 13736.

²⁰³ ARRUDA, José Jobson de A. *O Brasil no Comércio Colonial*. Op. Cit., tabelas: 19, 22 e 26.

produziam. As rotas internas do circuito mercantil de cabotagem levavam os alimentos vitais ao funcionamento da colonização.

1.5 - SANTA CATARINA: ROTA NO ABASTECIMENTO DA ECONOMIA-MUNDO CAPITALISTA NO ESPAÇO DO ATLÂNTICO

No início do século XIX, quando o preço do alqueire da farinha de mandioca era cotado em Pernambuco entre 3\$000 e 3\$500, com picos fora da curva, o abastecimento de Recife não podia acontecer sem as importações via navegação de cabotagem com as capitânicas do Sul.²⁰⁴

Em consequência da expansão da produção de açúcar na Bahia entre 1790 e 1850, as freguesias açucareiras do Recôncavo também passaram a depender da produção de alimentos das capitânicas do Sul. Cargas carregadas com farinha de mandioca chegavam na região portuária de Salvador vindas do Rio de Janeiro, São Paulo e de Santa Catarina.²⁰⁵

A nova conjuntura aberta após 1808 expôs o mercado colonial em expansão a conviver com as crises de abastecimento. A epidemia de fome fez o príncipe regente incentivar a produção dos “gêneros de primeira necessidade”, expressão comum para se referir a farinha de mandioca.²⁰⁶

Em 1810, o governador do Rio de Janeiro isentou de taxas as lanchas costeiras que conduziam mantimentos e artigos de construção para toda baía de Guanabara, o que proporcionou uma maior integração do Rio de Janeiro com o litoral sul da Colônia, aliviando as pressões sobre o seu desabastecimento.²⁰⁷

De acordo com o conjunto de ancoragens registradas no porto do Rio de Janeiro entre 1800 e 1820, identificadas por João Fragoso e Manolo Florentino, a farinha de mandioca desembarcada via navegação de cabotagem no mercado urbano da capital chegava “majoritariamente, por Santa Catarina”.²⁰⁸

Lisiansky, que viajava a bordo de uma expedição russa, afirmou que na ilha de Santa Catarina era possível encontrar alimentos frescos, excelente água, café, açúcar e

²⁰⁴ PALLACIOS, G. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., pp. 296-297.

²⁰⁵ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 132.

²⁰⁶ *Ibidem*, p. 89.

²⁰⁷ LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação*. Op. Cit., pp. 33-42.

²⁰⁸ FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*. Op., Cit., p. 150.

aguardente, com “vantagem de que muitos destes artigos são de preço módico”, conforme lista de diversos produtos com seus respectivos preços que fez para informar aos navegadores do Atlântico que no local era possível se comprar um alqueire de farinha por \$480 réis e uma medida de aguardente (aproximadamente 2,662 litros) por \$320 réis, em 1803.²⁰⁹

Langsdorf, que também viajava a bordo da mesma expedição, afirmou que a razão da parada na ilha de Santa Catarina, em preferência ao Rio de Janeiro, dava-se por conta de o governo português ter concedido liberdades para as embarcações estrangeiras fazerem o abastecimento no porto local, dizendo, na ocasião, que “os navios que aqui entram ou saem do porto pagam muito menos”,²¹⁰ o que certamente devia funcionar para estimular a produção local de alimentos e aliviar a pressão sobre o desabastecimento no mercado do Rio de Janeiro.

Krusenstern, capitão de fragata desta expedição, afirmou que os navios que navegavam pelo Atlântico Sul “não podem desejar um porto melhor do que a ilha de Santa Catarina para abrigo. Ele é infinitamente preferível ao do Rio de Janeiro”.²¹¹ E Golovnin, que aportou na Ilha em 1808, deixava explícito o que fazia do local o melhor ponto do Atlântico para um navio mercante: “A principal vantagem desse porto para os navegadores (vantagem que eles não devem perder de vista) é, porém, a fartura dos diversos gêneros alimentícios frescos e a preço moderado.”²¹²

Os documentos oficiais também atestam a viabilidade do abastecimento na Capitania de Santa Catarina. Em 1787, ancorou no Rio de Janeiro uma embarcação proveniente de Lisboa que trazia ordens para compra de farinha de mandioca “no Rio Grande de São Pedro, com escala pela Ilha de Santa Catarina”.²¹³

O vice-rei do Brasil, no ano de 1792, prestou contas ao rei sobre a escassez de alimentos na Colônia. Entre as medidas que relatou tomar para controlar a escassez dos centros urbanos, contou que ao receber a notícia da urgência no pedido feito pelo governador de Pernambuco, para o embarque imediato da maior quantidade de farinha de mandioca que pudesse encontrar no Rio de Janeiro a fim de socorrer a sua capitania, fez, então:

²⁰⁹ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 153.

²¹⁰ *Ibidem*, 163.

²¹¹ *Ibidem*, pp. 140-142.

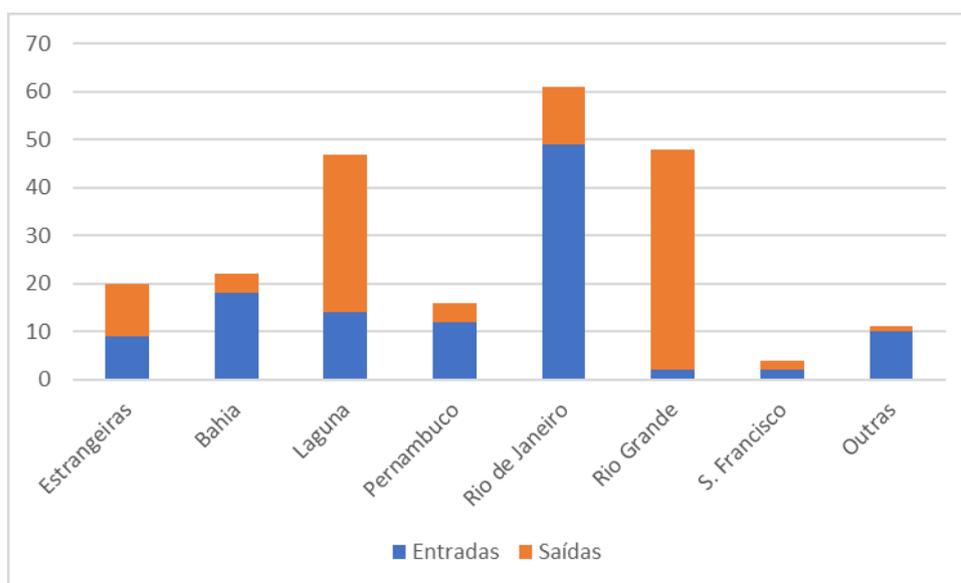
²¹² *Ibidem*, pp. 202-204.

²¹³ OFÍCIO. Lisboa, 10 de outubro de 1787. AHU-RJ, cx. 140, doc. 68. AHU_CU_017, Cx. 130, D. 10379.

[...] imediatamente sair o dito barco para o porto da Ilha de Santa Catarina, onde há maior abundância de farinha e por preço muito diminuto, ordenando o governador desta Ilha o fizesse carregar em termo breve. [...] Depois de expedida a referida embarcação, entraram outras neste porto com o mesmo destino, as quais permiti a licença para comprarem esta qualidade de mantimento.²¹⁴

Pela relação das embarcações que aportaram em Santa Catarina no ano de 1796, percebe-se a movimentação portuária dos principais portos locais: os de Desterro, Laguna e São Francisco do Sul. Na ocasião, o governador descreveu de onde vinham e para onde partiam as embarcações que ancoravam nestes portos. Contou nos portos locais 165 entradas de embarcações e 162 saídas. O porto de Desterro movimentou cerca de 70% do fluxo total, seguido por Laguna, 22% e São Francisco, 8%.²¹⁵

Gráfico 5: Movimentação portuária do porto de Desterro (1796):



Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

Em 1796, o porto de Desterro, principal porto da capitania, teve 42% das entradas de embarcações vindas do Rio de Janeiro, 26% de Bahia e Pernambuco e 12% de Laguna.

²¹⁴ OFÍCIO. Rio de Janeiro. 22 de junho de 1792. AHU-RJ, cx. 152, doc. 63. AHU_CU_017, Cx. 145, D. 11246.

²¹⁵ Declaração presente no relatório assinado pelo governador da capitania João Alberto de Miranda Ribeiro: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. AHU-Santa Catarina, cx. 8, doc. 7. AHU_ACL_CU_021, Cx. 6, D. 387.

Mawe, viajante inglês que esteve na ilha de Santa Catarina no ano de 1807, afirmou que o comércio local era “animado pelos numerosos navios costeiros da Bahia, Pernambuco e outros portos, que se dirigem para o Prata”.²¹⁶

Em seu incrível relato da experiência da escravidão em trânsito pelo Atlântico, publicado em Detroit no ano de 1854, Mahommah G. Baquaqua contou que no Brasil, ao atuar como escravizado na navegação de cabotagem, trabalhou como marinheiro:

Em nossa primeira viagem, fomos para o Rio Grande. A viagem, em si, teria sido razoavelmente agradável se eu não tivesse ficado mareado. [...] Permutamos nossa carga por carne seca e prosseguimos para o Rio de Janeiro, onde conseguimos vende-la em pouco tempo. Dirigimo-nos, então a Santa Catarina para obter *farina*, uma espécie de farinha usada principalmente pelos escravos. De lá voltamos novamente para o Rio Grande, trocamos nossa carga por óleo de baleia e saímos para o mar novamente, rumo ao Rio de Janeiro.²¹⁷

Baquaqua relatou participar de uma das rotas marítimas mais comuns ao abastecimento do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX. Navegando entre Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, seu senhor tinha em Santa Catarina um importante ponto de negociação.

A movimentação portuária de Desterro sugere que apenas um décimo da sua circulação correspondia a viagens bilaterais com o Rio de Janeiro em 1796. A maioria das embarcações que ancoravam vinda dos portos do norte seguiu viagem para o Rio Grande, mas tinham em Santa Catarina um importante ponto para realizar o abastecimento. Em relação às saídas das embarcações do porto de Desterro, 41% navegavam com destino ao Rio Grande, 29% para Laguna e cerca de 10% para o Rio de Janeiro.

A movimentação portuária de Desterro em 1796 também demonstra que somente 13% eram rotas entre os portos da capitania. Cerca de 70% dos bergantins ancorados vinham da Bahia e Pernambuco e de 60% das sumacas vinham do Rio de Janeiro. As maiores embarcações corresponderam a mais de 60% das movimentações, proviam do Norte e seguiam viagem para o Sul. Das embarcações menores, como as lanchas, 60% das que ancoravam em Desterro vinham de Laguna, muito provavelmente carregadas com

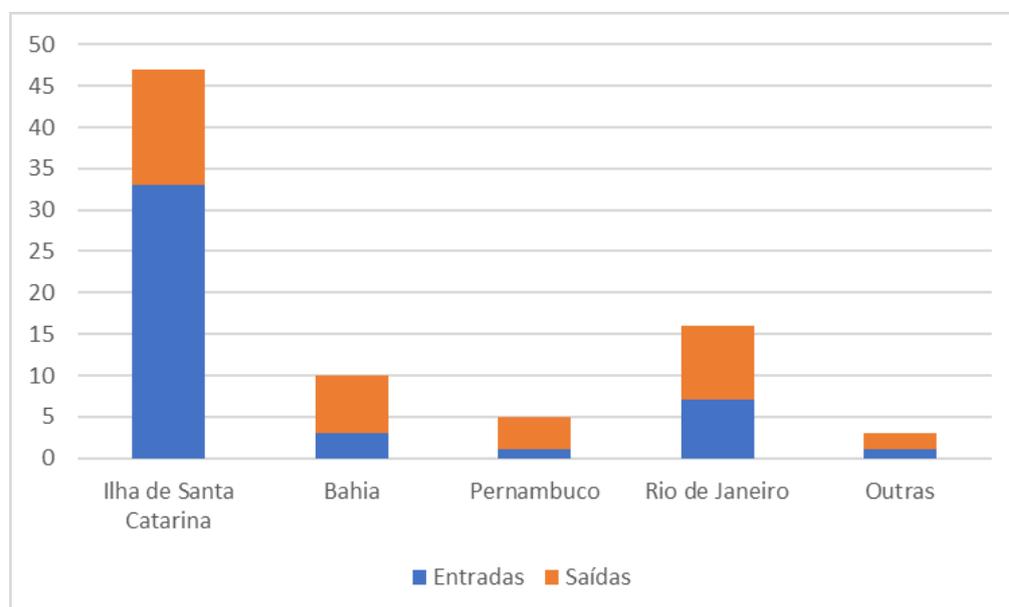
²¹⁶ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 190.

²¹⁷ LARA, Silvia Hunod. A Biografia de Mahommah G. Baquaqua. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, 1988, pp. 269-284. Disponível em: <www.anpuh.org> Acesso em: 30 de out. de 2020.

mantimentos para servir a demanda urbana de Desterro e serem por aí também reexportadas.²¹⁸

O porto de Desterro funcionava como principal local de escoamento da produção da capitania em finais do século XVIII, canalizando grande parte dos excedentes das produções locais por conta de sua localização privilegiada, o que resultava em maior fluxo das embarcações de maior porte nesta região. No ano de 1803 também houve um intenso movimento de embarcações em Desterro. Neste ano, foram contabilizadas 96 embarcações que ancoraram no local, sendo que 40% delas vinham do porto do Rio de Janeiro e muitas seguiam para o Rio Grande do Sul.²¹⁹

Gráfico 6: Movimentação portuária de Laguna (1796):



Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

A movimentação portuária de Laguna mostra que ela era uma importante fonte abastecedora do mercado de Desterro.

Mas os negociantes situados na região portuária de Laguna também mantinham trocas diretas com locais mais distantes. O porto de Laguna teve 73,3% das entradas das embarcações vindas da ilha de Santa Catarina, 15% do Rio de Janeiro e 4% de Bahia e Pernambuco. É possível que algumas embarcações que chegassem em Laguna, vindas de Desterro, tivessem ancorado em Desterro vindas dos portos do Norte. Comparando os

²¹⁸ OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

²¹⁹ MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti; CARDOSO, Vitor Hugo Bastos. Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina. Op. Cit., p. 25.

gráficos, pode-se supor que a maior quantidade de entradas do que saídas no porto de Desterro de embarcações vindas do Norte e maior quantidade de saídas do que entradas destas embarcações no porto de Laguna seja um indicativo desta hipótese. As embarcações de maior porte que entraram em Laguna vieram 70% da ilha de Santa Catarina e 30% diretamente dos portos do norte.

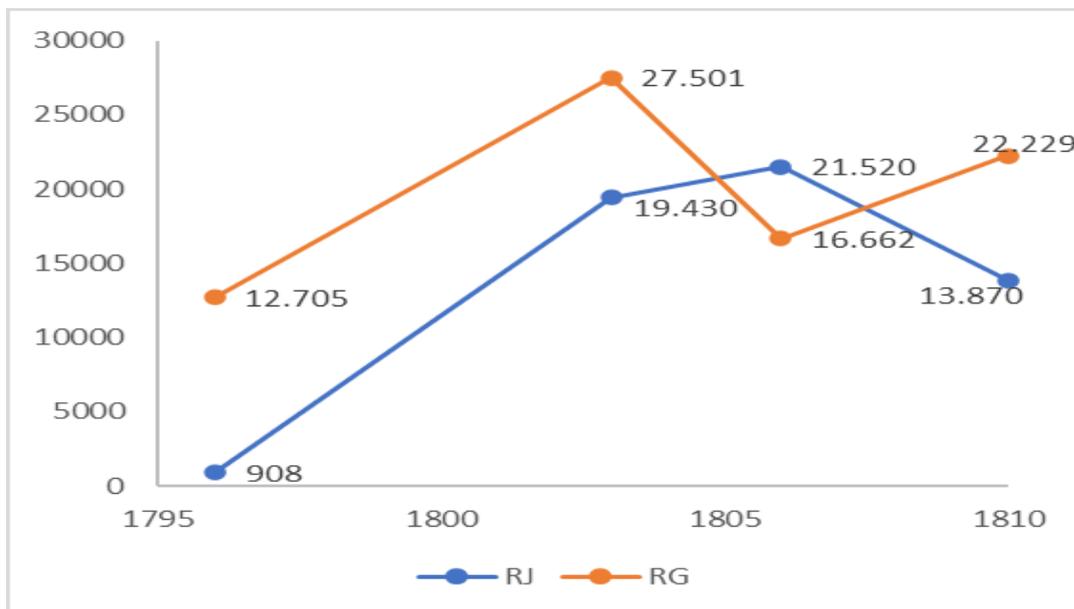
Em relação às saídas das embarcações do porto de Laguna, 38% seguiam para Desterro, 30% para Bahia e Pernambuco e 25% para o Rio de Janeiro. Nesse sentido, 70% das embarcações de maior porte seguiam para o Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, enquanto 70% das lanchas saíam com destino a Desterro.²²⁰

A análise da movimentação portuária do litoral de Santa Catarina demonstra que a economia local acompanhou o ritmo de desenvolvimento da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, sobretudo por abastecer as capitânicas em que a demanda por alimentos era maior. A tempo em que se aumentava a demanda por alimentos em outros centros urbanos, a região de Santa Catarina se integrava a esses espaços. Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco corresponderam juntos a 58% da movimentação portuária local e a 87% da movimentação portuária das embarcações de maior porte em 1796.

Comparando as exportações de farinha de mandioca de Santa Catarina com as importações do Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, importantes parceiros comerciais dos portos de Santa Catarina no início do século XIX, pode-se avaliar melhor a integração econômica de Santa Catarina à economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, tendo em mente os espaços de consumo para a produção local.

²²⁰ Idem.

Gráfico 7: Importações marítimas de farinha de mandioca do Rio Grande de São Pedro e do Rio de Janeiro (1796; 1803; 1806; 1810)



Fonte: SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993, p. 86; MENZ, Maximiliano M. *Entre Impérios: formação do Rio Grande na Crise do Sistema Colonial Português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009, p. 117.

No geral, entre 1796 e 1806 houve um acompanhamento entre a importação da farinha de mandioca feita pelo Rio de Janeiro e pelo Rio Grande com o aumento na exportação de farinha de mandioca de Santa Catarina. Em 1803, a importação de farinha por estes portos correspondeu a 74% da exportação de Santa Catarina. No ano de 1806, a importação de farinha por esses portos correspondeu a 54% e em 1810 a 50% das exportações de farinha de mandioca feitas por Santa Catarina.

Comparando-se as importações de farinha dos portos mais próximos aos de Santa Catarina no início do século XIX com as exportações locais, tem-se que a produção local podia abastecer a demanda dos centros urbanos mais próximos e que ainda sobrava, sinal de que havia outros mercados para a farinha de mandioca produzida no litoral de Santa Catarina. Coincidentemente, também foi no início do século XIX que o Rio Grande de São Pedro reorganizou o fluxo de suas exportações de charque e trigo, deixando de atender a região de Colônia do Sacramento para abastecer a demanda das capitanias do Norte.²²¹ Mas é possível ainda que as exportações locais não fossem todas desembarcadas

²²¹ MENZ, M. *Entre Impérios*. Op. Cit., pp. 127-128.

nos portos, ficando mesmo no interior das embarcações, para ser consumida pelas tripulações e pelos escravizados durante as travessias.

As comparações das exportações de aguardente feitas por Santa Catarina com as importações de aguardente também possibilitam afirmar que Santa Catarina esteve conectada a economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico pela inserção da aguardente no circuito econômico. Ao que parece, as exportações de aguardente feitas por Santa Catarina acompanharam a demanda do Rio de Janeiro. Embora não tenha sido capaz de suprir totalmente o aumento desta demanda, evoluiu concomitantemente com o passar dos anos.²²²

Em 1796, a exportação de aguardente de Santa Catarina correspondeu a 22% da importação feita pelo Rio de Janeiro, quantidade que se comparada em relação a demanda dos anos seguintes foi diminuta, chegando a 4% das importações do Rio de Janeiro no ano de 1810. A exportação de aguardente de Santa Catarina em 1820 foi de 14% da demanda do Rio de Janeiro em 1810. Mas, deve-se levar em consideração que uma década depois, a importação de aguardente pelo Rio de Janeiro era ainda maior, em decorrência de ser um produto muito utilizado para baratear o custo de aquisição dos africanos nos portos da África, como veremos no capítulo três. Talvez ela abastecesse algo próximo a 10% das importações de aguardente feita pelo Rio de Janeiro durante as primeiras décadas do XIX. Como vimos anteriormente, a exportação da aguardente por Santa Catarina correspondeu, muitas vezes, a mais de 70% de sua produção.

Essas movimentações demonstram, inicialmente, que os portos da capitania estiveram conectados ao funcionamento da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, sobretudo pela exportação de alimentos e aguardente nos momentos de aumento da demanda por esses produtos no mercado mundial, que eram essenciais para aquisição dos africanos em Angola, manutenção e ampliação do tráfico e da exploração agrícola dos centros urbanos voltados à agro exportação.

A alta demanda por açúcar, algodão e café no mercado mundial e as crises climáticas recorrentes deixaram a sociedade brasileira tão dependente da produção agrícola de Santa Catarina, voltada ao abastecimento, que sem ela não era mais possível manter em funcionamento com a mesma intensidade o fluxo de mercadorias mais bem avaliadas no mercado mundial e a manutenção do domínio português no Atlântico Sul.

²²² Para ver as importações dos principais gêneros no porto da cidade do Rio de Janeiro entre 1791 e 1808, ver: SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica (1791-1808)*. Op. Cit., p. 86.

Conquistada por Portugal em 1817, a cidade de Montevidéu passou para os domínios portugueses após uma série de conflitos. O general Carlos Frederico Lecor solicitou diversas cargas de farinha de mandioca para província de Santa Catarina até que sua missão fosse bem sucedida.²²³

Em agosto de 1816, o chefe da Divisão da Armada Real e comandante da Esquadra da Naus Vasco da Gama, D. Rodrigo José Ferreira Lobo, comunicava ao Conselho Ultramarino que no porto da ilha de Santa Catarina, em diferentes embarcações que seguiam para o Rio Grande, remeteu por intermédio de navios mercantes os gêneros que o general Lecor necessitava. Na ocasião recebeu tanta quantidade destes gêneros, que fez sua embarcação mergulhar vinte e cinco pés, o que era muito para ir até o rio da Prata. Mas, como o general queria o suficiente para alimentar os soldados por 45 dias, havia sido obrigado, em suas palavras:

[...] a fretar três *sumacas* para levarem os mantimentos que o dito general quer [...]. Pretendo embarcar tudo em duas das embarcações que já fretei: uma por seiscentos e cinquenta mil réis cada mês e outra por duzentos mil réis também por mês e logo que puder tomarei outra e ainda assim mesmo não sei se poderei levar tudo o que o general precisa no Rio da Prata.²²⁴

Em outras das cartas remetidas ao presidente do Conselho Ultramarino, o comandante da esquadra portuguesa no rio da Prata comunicava a chegada do bergantim *Providência* em Desterro, que transportava voluntários para a guerra de assalto a Montevidéu. Na ocasião, dizia que “logo que tiver a bordo dos navios três meses de mantimentos, pretendo dar vela para o Rio da Prata”.²²⁵

No ano de 1818, o chefe de esquadra Rodrigo José Ferreira Lobo remeteu ao presidente do Conselho Ultramarino novo informe sobre a situação em que se encontrava o abastecimento da sua esquadra no rio da Prata. Na ocasião, disse que o bergantim *Atrevido* saiu de Santa Catarina, mas que a remessa destinada era suficiente apenas para um navio e que esperava por mais farinha. O fato o obrigou a fazer compras de última hora, na importância de 9:000\$000 réis (nove contos de réis). Com certo pesar por ter gasto mais do que estimava ser necessário para manter o abastecimento da sua tripulação,

²²³ OFÍCIO. Porto de Santa Catarina. 25 de agosto de 1816. AHU-SC, cx. 12, doc. 60. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, doc. 566. OFÍCIO. Vila de Santa Catarina, 4 de setembro de 1816. AHU-SC, cx. 10, doc. 23. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 567. OFÍCIO. Porto de Santa Catarina, 21 de set. de 1816. AHU-SC, cx. 12, doc. 65. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 572.

²²⁴ OFÍCIO. Porto de Santa Catarina. 25 de ago. de 1816. Op. Cit.

²²⁵ OFÍCIO. Porto de Santa Catarina. 21 de set. de 1816. Op. Cit.

disse, “ainda que eu conheço que estas compras feitas a que são por preços avultadas, contudo como não me remete o necessário, tenho de lançar mão desse único expediente para provir os navios das coisas mais indispensáveis.”²²⁶

Os portos de Santa Catarina eram, preferencialmente, utilizados para o abastecimento de farinha de mandioca no Atlântico Sul e efetivamente foram usados em todas as ocasiões de aumento na demanda por este produto no mercado mundial, inclusive nas situações de maior calamidade. Capitães de navios, viajantes, funcionários régios, todos atestaram que a região tornou possível o funcionamento da exploração colonial, a manutenção do domínio português na região e o funcionamento da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico nos momentos mais críticos, que era quando os esquemas de dominação ficavam em xeque.

Alçado o significado do volume e a importância da produção agrícola do litoral de Santa Catarina para o funcionamento da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, desloca-se o foco no capítulo seguinte para as suas unidades agrícolas de produção, observando aspectos referentes a propriedade da terra, qualidade das roças e dos engenhos locais, analisando a posição ocupada por estes proprietários na hierarquia socioeconômica da região.

²²⁶ OFÍCIO. Montevideu, 13 de setembro de 1818. AHU-Montevideu, cx. 1, doc. 54. AHU_ACL_CU_065, Cx. 1, D. 48.

2 - A SOCIEDADE DA MANDIOCA

Eric Wiliams utilizou-se de uma metáfora para se referir a cidade de Manchester no século XVIII, chamando-a de “Cotonópolis”, em razão das grandes manufaturas dedicadas ao beneficiamento do algodão, mesmo que a cidade tivesse uma economia diversificada o bastante que incluía a produção de artigos de lã, linho, indústrias de refinamento de açúcar, destilação de aguardente e metalúrgicas.²²⁷ Não difícil propor que a antiga Desterro, guardadas as proporções, pudesse ser chamada de “Farinhópolis”, isto é, um polo voltado ao abastecimento de farinha de mandioca na economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico. Como vimos, o litoral de Santa Catarina tinha uma produção bastante diversificada, sendo a produção de farinha a de maior volume.

2. 1 - A TERRA

Em 1748, logo após os primeiros desembarques dos casais das ilhas de Portugal, o governador da capitania de Santa Catarina, José da Silva Paes, escreveu ao rei D. João V. dizendo: “do quarto de légua que V. Majestade é servido se dê a cada casal, a maior parte destes se contentam com muito menos, porque querem ficar mais perto uns dos outros, [...] havendo tal que se contenta com duzentas braças de terra e ainda menos”²²⁸.

Este documento, utilizado por diversos pesquisadores, caracterizou o litoral de Santa Catarina como predominantemente formado por pequenas propriedades. Analisado por W. Piazza, este afirmou que a distribuição das terras no sul do Brasil teria levado “a formação de minifúndios antieconômicos”,²²⁹ ou seja, incapazes de proporcionar a acumulação de capital, os pequenos lotes ficavam confinados à subsistência. Essas ideias estavam presentes em Caio Prado Júnior, quando afirmou que nas lavouras ao sul do Rio de Janeiro “em nenhuma delas, salvo em pequenas proporções no Espírito Santo e São

²²⁷ WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Op. Cit., pp. 106-131.

²²⁸ CARTA. Ilha de Santa Catarina, 24 de fevereiro de 1748. AHU-SC, cx. 1, doc. 47. AHU_ACL_CU_021, Cx. 1, D. 43. O documento também pode ser acessado em: PIAZZA, Walter F. *A epopeia açóricomadeirense 1748-1756*. Op. Cit., 379-382.

²²⁹ PIAZZA, Walter F. *A epopeia açóricomadeirense 1748-1756*. Ibidem., p. 385.

Paulo, instalou-se a grande lavoura”.²³⁰ Caio Prado Júnior considerava que no processo de colonização do Brasil:

Devemos fazer aqui um lugar a parte à colonização açoriana de Santa Catarina. Encontra-se aqui qualquer coisa de inteiramente diverso e singular na fisionomia do Brasil. Não preciso repetir o que já lembrei acima: a pequena propriedade domina inteiramente, o escravo é muito raro, a população etnicamente homogênea. Nenhum predomínio de grupos ou castas, nenhuma hierarquia marcada de classes.²³¹

Estas análises sobre o passado colonial brasileiro e sobre o tipo de sociedade que se desenvolveu em Santa Catarina levou a compreensão de que a região esteve posicionada de modo anômalo, estranho ao funcionamento da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico. Mais isolada, voltada a subsistência e ao mercado interno somente em épocas de maior dinamismo econômico, a economia local tendia à retração, ao passo que regiões como Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco tinham maiores integrações com o mercado mundial e por tiveram maiores possibilidades de enriquecimento. Oswaldo R. Cabral levou a mesma ideia adiante quando afirmou que “não se encontra aqui o grande domínio, florescente e produtivo, absorvendo a vida em entorno, produzindo em larga escala, empregando o trabalho de numerosos braços”.²³² E, F. H. Cardoso quando disse que:

os lotes coloniais, além de pequenos, foram mal distribuídos [...] dessa maneira, aos camponeses pobres não foi dado nem o meio primário para que a agricultura se desenvolvesse, e com ela a riqueza: a terra suficiente. [...] compreendemos facilmente que nesse mundo rural, plebeu desde suas origens, não se poderia desenvolver nada semelhante, mesmo que embrionariamente, a um “estilo de vida senhorial”.²³³

Se as terras em Santa Catarina não foram repartidas entre os lavradores de igual maneira como foram distribuídas aos membros da elite agrária colonial do Rio de Janeiro e Bahia, o que se pretende demonstrar adiante é que as pequenas e médias propriedades distribuídas a estes lavradores não implicaram na retração da agricultura local. E, ao contrário do que afirmaram alguns estudiosos, a pequena propriedade rural local não significou retração de sua produção, sendo nestas áreas, inclusive, em que se deu o

²³⁰ PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. Op. Cit., p. 161.

²³¹ *Ibidem*, p. 292.

²³² CABRAL, Oswaldo R. *História de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 192.

²³³ CARDOSO, Fernando Henrique. *Negros em Florianópolis*. Op. Cit., p. 85.

aumento da produção. Em 1803, quando Mawe esteve na ilha de Santa Catarina afirmou que as terras de cultivo aumentavam cada vez mais:

[...] a princípio, grande extensão estava coberta de árvores altas, mas, nos últimos anos, cortou-se grande quantidade para empregar na construção de navios, e a madeira de qualidade, atualmente escasseia. Cultiva-se linho, de muito boa qualidade, empregado pelos pescadores no fabrico de linhas, redes e cordames.²³⁴

Duperrey, em sua passagem pela ilha de Santa Catarina em 1822 também verificou a ampliação das terras cultiváveis no litoral sob áreas desmatadas:

A costa da Ilha de Santa Catarina que forma a parte oriental da baía apresenta o mesmo aspecto que o do continente; mas as habitações são maiores, mais bem construídas e mobiliadas com mais luxo: aí se vê a terra mais desbravada, plantações de milho e de mandioca mais consideráveis, arrozais mais extensos, enfim os campos são melhor cultivados. [...] Os mangues cobrem as margens das terras baixas e pantanosas, sobre as quais se construiu aterros de uma extensão considerável. Estas terras, devido a sua umidade, são bastante favoráveis à cultura do arroz. [...] Após algum tempo, a exploração das florestas, que deu lugar a grandes cortes de madeira para a construção de navios, deixou muitas áreas descobertas. [...] vê-se já transparecer em muitos lugares as rochas de granito que constituem o esqueleto da ilha.²³⁵

Tanto Mawe quanto Duperrey puderam observar que onde o corte das madeiras e a exploração das florestas eram mais intensos, nesses locais havia plantações. Duperrey, especialmente, notou que nos locais mais desbravados, as casas eram maiores e mais bem construídas, mobiliadas com mais luxo. Em cima destes locais, havia plantações de mandioca, milho e arrozais cultivados em cima de aterros sobre os mangues da ilha. Após algum tempo, o avanço das roças e a exploração das madeiras deixou muitas áreas descobertas. A ação humana no litoral mudava a paisagem ambiental de tal maneira que em muitos lugares não havia mais vegetação, já transparecendo rochas de granito pertencentes ao morro.

²³⁴ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., 190.

²³⁵ *Ibidem*, p. 259.

Ilustração 1: Vista de Nossa Senhora do Desterro (1803):



Fonte: A. J. Krusenstern. Veduta dela citta di Nuestra Senhora del Desterro nell'isola di S. Caterina. (1803) [Domínio Público].

Em 1803, quando esteve na ilha de Santa Catarina, o capitão de fragata Krusenstern pintou a região portuária de Desterro com suas habitações maiores, compostas por casas de pedras coberta de telhas, tendo uma vegetação anexa aos fundos de cada terreno, semelhantes a plantações, separadas por uma rua, assemelham-se a lotes de terras cultiváveis, situados entre a Igreja Matriz e a região portuária. O campo devastado ao meio da imagem evidencia que no local das madeiras nativas havia espaço para novas plantações. Mais acima da imagem, percebe-se uma vegetação semelhante às que se situam atrás das residências, em meio a árvores de maior altitude. Talvez, Krusenstern, escolheu pintar o avanço das roças do litoral de Santa Catarina sobre a vegetação nativa, pois pintou uma cena parecida com a descrição de Duperrey vinte anos atrás.

Em 1820, quando esteve em Desterro, o viajante francês Saint-Hilaire constatou que “os arredores da cidade de Santa Catarina foram desbravados, encontrando-se mata virgem unicamente nas sumidades dos morros; mas, acredito que nessa parte da ilha ainda não atinjam a um décimo as terras aproveitadas na lavoura.”²³⁶ Na freguesia do Ribeirão, afirmou que “os morros que chegam a beira d’agua têm os seus cumes coroados de mata virgem, e quando de minha viagem, as suas encostas estavam cobertas de capoeiras, no meio das quais plantações de cana se destacam pelo seu verde claro suave”.²³⁷

Por Garopaba, litoral de Laguna, Saint-Hilaire relatou que encontrou “nas vizinhanças da armação muitas terras já desbravadas, e a cada passo, diversos sítios e

²³⁶ SAINT-HILAIRE. *Viagem a Provincia de Santa Catharina (1820)*. Op. Cit., p. 170.

²³⁷ *Ibidem*, p. 201.

algumas roças de mandioca”.²³⁸ E conversando com um lavrador de Vila Nova, também em Laguna, perguntou a ele quanto tempo era necessário para deixar a terra em repouso após a queimada das capoeiras, a que teria respondido “– Nós temos tanta terra, disse-me ele, que depois de aproveitado um lugar, abandonasse-o e vai-se plantar em outro”.²³⁹

Os relatos dos viajantes sugerem que a expansão das terras cultiváveis no litoral de Santa Catarina ocorreu em áreas devastadas para retirada de madeiras e lenha. Também indicam que se a propriedades da terra era pequena, isso não era motivo para impedir a formação de novas áreas de cultivo. Portanto, a produção do litoral de Santa Catarina tendia ao crescimento em finais do século XVIII e início do XIX e não na sua retração. Mas como foi possível aumentar esta produção em lotes pequenos?

De acordo com W. Piazza, 78% das concessões de terras após o desembarque dos casais das ilhas portuguesas estiveram abaixo do um quarto de légua prometidas pela Coroa Portuguesa. Em geral, as terras de até 750 braças estavam situadas mais próximas a região portuária da ilha de Santa Catarina e as maiores ficavam localizadas no continente, apesar de uma delas se situar no Rio Tavares, na ilha de Santa Catarina.²⁴⁰

Na Bahia, as propriedades também não eram todos grandes latifúndios. Mas as maiores estavam situadas nos distritos açucareiros tradicionais mais próximos a região portuária. Já as fazendas e sítios menores, compostos por pequenas e médias unidades de produção, que se dedicavam a produção de farinha de mandioca, estavam situadas mais ao sul e a oeste, bem mais longe das regiões de embarque.²⁴¹

Diferentemente das freguesias açucareiras tradicionais da Bahia, nas regiões mais próximas da região portuária de Santa Catarina havia maior disseminação da pequena propriedade rural dedicada ao cultivo da farinha de mandioca.

No litoral de Pernambuco, a formação de pequenas unidades camponesas em torno da sua região portuária foi a maneira encontrada pelos lavradores pobres e livres para resistir à pressão do escravismo na região, gerada pelas grandes lavouras de cana de açúcar. Ao passo que os senhores destes engenhos absorviam grande parte da mão de obra escravizada, excluindo muitos dos lavradores pobres destas atividades, estes passavam a se dedicar a outros cultivos ignorados pelos grandes proprietários, mas que também possuíam certa demanda e eram bem avaliados no mercado.²⁴²

²³⁸ Ibidem, p. 209.

²³⁹ Ibidem, p. 210.

²⁴⁰ Ver quando: PIAZZA, Walter F. *A epopeia açórico-madeirense*. Op. Cit., pp. 386-391.

²⁴¹ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p.185.

²⁴² PALACIOS, G. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., p. 26.

O surgimento de um campesinato produtor de alimentos em Pernambuco, organizado fundamentalmente com base na mão de obra livre e pobre, teve impulso com a exploração das Minas Gerais em meados do século XVIII, que encareceu o preço da mão de obra escravizada na Colônia e criou dificuldades ao cultivo escravista de alimentos até praticamente 1760. No litoral de Pernambuco, tal situação impulsionou a formação de um campesinato voltado a uma produção mercantil de alimentos, mas também de tabaco e algodão. Nas palavras de Guillermo Palacios: “a agricultura familiar teria sido a principal responsável pela regularidade do abastecimento de gêneros alimentícios na capitania durante boa parte do século XVIII”.²⁴³

Situados em pequenos lotes de terra, a expansão do campesinato em Pernambuco ocorreu após a exploração das madeiras utilizadas para construção dos navios e fortalezas. Eram nestas terras em que os lavradores pobres empregavam sua força de trabalho para cultivar os alimentos. Estas lavouras ficavam posicionadas sobre as áreas que antes foram protegidas por carta régia e que reservavam o direito exclusivo de exploração das madeiras de lei para a Coroa Portuguesa. Em cima das florestas devastadas, os lavradores pobres ocupavam espaços que se abriam a machados e foices. Criava-se, assim, as oportunidades para expansão da base territorial da agricultura de subsistência praticada pelos agricultores pobres e livres.²⁴⁴

Na Bahia, os primeiros colonos e seus descendentes também destruíram grandes áreas da floresta nativa para abrir terreno para a lavoura. A lenha cortada era utilizada, inclusive, para manter acesa as caldeiras dos engenhos. De acordo com B. Barickman, “os roceiros baianos derrubavam ‘a ferro e fogo’ grandes extensões de matas no sul do Recôncavo e na antiga comarca de Ilhéus para plantar áreas cada vez maiores de mandioca”.²⁴⁵

Nas regiões produtoras de farinha de mandioca da Bahia, apesar de serem pequenos os lotes, os lavradores não estavam por conta disso em situação de igualdade. Havia certa diferenciação social causada pela distribuição desigual da posse da terra, pois ela em si não é um bem homogêneo, está valorizada conforme sua localização e qualidade do solo, “fatores decisivos que distinguem um pedaço de terra do outro”.²⁴⁶

²⁴³ Ibidem, p. 56.

²⁴⁴ Ibidem, 87-89.

²⁴⁵ A expressão “a ferro e fogo” encontra-se em diversas fontes da época. BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 174; p. 363.

²⁴⁶ Ibidem, p. 178.

Se em todos os lugares desmatados se podia plantar uma roça de mandioca, milho ou feijão, os lavradores para terem melhores oportunidades de lucro precisavam estar mais bem posicionados em relação às regiões portuárias, obtendo menores custos nos transportes.

A localização, ao determinar os custos da comercialização, colocava uns em situação privilegiada aos outros. Se uma propriedade ficasse a quilômetros de um engenho, inviabilizava-se, inclusive, grande parte da produção. Logo que cortada, a cana de açúcar começava a apodrecer e em 36 horas seu nível de sacarose estava bastante reduzido. Assim, um canal só podia estar separado de um engenho por uma distância em que os carros de boi ou as canoas pudessem enviar a colheita em no máximo um dia e meio, com perdas consideráveis na produção anual caso erros na logística acontecessem.²⁴⁷ A mandioca também escurece dias após sua colheita e se não for processada com certa urgência sua rentabilidade e qualidade podem ficar comprometidas.²⁴⁸

Além da localização, o solo também se distinguia quanto a sedimentação. Massapés próximos a regiões portuárias eram melhor avaliados e cobriam uma parte relativamente pequena do litoral do Brasil. Abaixo do valor dos massapés, estavam as areias, solos arenosos em que a mandioca e o fumo se adaptavam com maior facilidade, poucos apropriados para o cultivo da cana e encontrados em maior abundância. Os preços não homogêneos atribuídos a elas corroboram que fatores de produção e comercialização impactavam na sua valorização.²⁴⁹

Quando observado o valor das terras inventariadas no litoral sul de Santa Catarina, mais especificadamente na vila de Laguna, também se percebe que sua avaliação, em muitas ocasiões, esteve acompanhada de uma breve descrição que situava a propriedade declarada em proximidade das vias de circulação. Nota-se também uma variação do seu valor conforme tamanho, qualidade e localização.

Em uma delas, de propriedade de Antônio Vieira Rabelo (1820) foi avaliada no rol dos seus bens inventariados no valor de 4:000\$000 (quatro contos de réis), situadas “no

²⁴⁷ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Idem.

²⁴⁸ “Em termos tecnológicos, o escurecimento enzimático é um fator importante a ser considerado no processamento. Após a colheita e após o descascamento, inicia-se esse processo de deterioração de forma mais intensa, que pode ser evitado com a aplicação de tratamentos antioxidantes,” acrescenta-se, que não se tem evidências sobre o uso deste procedimento no processamento da mandioca dos séculos XVIII e XIX. Ver. EMBRAPA. *Mandioca e fruticultura*. Disponível em: https://sistemasdeproducao.cnptia.embrapa.br/FontesHTML/Mandioca/mandioca_cerrados/colheita.htm Acesso em: 31.10.2020.

²⁴⁹ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 179.

caminho da praia de Garopaba”, com 2.500 x 4.000 braças de comprimento, também possuía terras “no caminho da praia do Mar Grosso”, avaliada em 1:500\$000 com 1.500 x 3.000 braças de comprimento. Fidélis José de Fraga (1843), que também teve seu inventário feito na vila de Laguna, deixou 250 braças de terras com seus fundos competentes “na passagem do rio Tubarão”, avaliadas em 1:200\$000 réis.²⁵⁰ Há muitas outras descrições de propriedades que fazem referências aos caminhos por onde deviam circular as mercadorias, como indica também as deixadas por José Cardoso Duarte na “Costa do Siqueira”, um ponto de fácil acesso em Imaruí à região portuária de Laguna, avaliadas no ano de 1856 em 3:850\$000.²⁵¹ Diversas outras propriedades que estavam situadas nas imediações da Grande Lagoa foram melhor avaliadas. Elas tinham em comum o acesso privilegiado ao porto central da Vila de Laguna.

Apesar de muitas das terras arroladas nos inventários da vila de Laguna se encontrarem, principalmente, em volta de sua região portuária, alguns de seus proprietários também possuíam extensões de terras em locais mais distantes.

Era o caso Maximiana Rodrigues Vieira, dona de duas léguas de terras situadas em Vacaria, avaliadas no valor total de 5:000\$000 réis no ano de 1846.²⁵² A qualidade de seus campos, onde se podia encontrar gado em abundância deveria contribuir para o valor da propriedade. A relativa proximidade desta região com o porto de Laguna sugere que áreas produtoras de couro e charque em Vacaria tinham seu valor considerado em relação à proximidade com o porto de Laguna e das possibilidades de escoamento da produção que ele oferecia.

2.2 – OS LAVRADORES E AS ROÇAS

A terra cultivada era o espaço dos lavradores. Determinava a relação deles com os engenhos e sua posição na sociedade.²⁵³ Na Bahia, os agricultores em situação mais vantajosa eram os que possuíam a própria terra em que trabalhavam, adquirida por compra. Ao terem a sua “safra livre” podiam barganhar melhores condições no

²⁵⁰ A conversão de réis para libras foi realizada com base em MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003, p. 254.

²⁵¹ AML. *Inventários*. Antônio Vieira Rabelo (1820), nº 309; Fidélis José de Fraga (1843), nº 842. José Cardoso Duarte (1840), nº 763.

²⁵² AML. *Inventários*. Maximiana Rodrigues Vieira (1846), nº 920.

²⁵³ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial (1550-1835)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 249.

beneficiamento da produção. Geralmente, a terra cultivada por um lavrador independente podia render 50% do açúcar refinado, mas ainda deveria negociar o transporte até os engenhos, suprimentos de lenha e a preferência na moagem de sua cana nos momentos mais dinâmicos das safras, fatores que podiam alterar a rentabilidade dos lavradores de terras próprias conforme seu poder de barganha. Os outros que não tinham as próprias terras, eram obrigados a alugá-las.²⁵⁴

Os senhores de engenho da Bahia preferiam arrendar as terras a uma taxa fixa anual, de modo que pudessem repartir os ricos da perda das safras. Havia os lavradores que trabalhavam por “partido da safra”, sistema de repartição da produção entre lavradores sem terras e os proprietários. Os senhores de engenho para atrair o lavrador agregado optavam pelo “partido do terço” ou “partido do quarto”, tipo de contrato em que o lavrador se comprometia a pagar o arrendamento da terra com um terço ou um quarto do 50% que lhe cabia da produção beneficiada. Isso significa que, sem a terra, o lavrador, geralmente, retinha cerca de 35% da produção.²⁵⁵

O contrato do terço era o mais pesado ônus sobre os lavradores de cana da Bahia, mas era o preço cobrado pelo arrendamento das melhores terras. O solo era bom, o transporte era fácil. Terras mais distantes, usava-se o partido do “quarto”. Por conta disso, as melhores áreas para o plantio de cana da Bahia ficavam com lavradores que possuíam mais recursos materiais e podiam arcar com os rigores do contrato do terço.²⁵⁶

Estes contratos de arrendamento dependiam não somente da localização e qualidade da terra, mas também da situação da economia. Em épocas de expansão da economia agro exportadora baiana os contratos foram mais rigorosos, mas houve época em que eram feitos a taxa de 1/20 dependendo da região. Variavam também quanto ao tempo e obrigações recíprocas. Geralmente, os proprietários das terras lucravam também com as benfeitorias necessárias a permanência dos lavradores, feitas às custas destes.²⁵⁷

Os arrendamentos das terras produtoras de mandioca eram diferentes das zonas produtoras de açúcar. Como os solos arenosos em que a mandioca se adaptava com maior facilidade eram mais abundantes, os proprietários das terras não podiam cobrar arrendamentos tão altos e acordos extorsivos. Quando comparados áreas de cultivo de massapés e de mandioca, os aluguéis das areias costumavam ser bastante modestos.²⁵⁸

²⁵⁴ Ibidem.

²⁵⁵ Ibidem.

²⁵⁶ Ibidem, pp. 249-250.

²⁵⁷ Ibidem.

²⁵⁸ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 206-207.

Os lavradores que não possuíam nem arrendavam terras podiam trabalhar como agregados ou moradores de favor, vivendo sob a tutela de um senhor. Estes, além das obrigações costumeiras que vinculavam os lavradores aos senhores de engenho, ainda tinham que prestar favores diversos a eles, cuidando das árvores da propriedade para que não fossem cortada por invasores, atuar em disputas territoriais, cumprir com falsos testemunhos, atuando quase sempre como capangas nas mais diversas situações. Tais obrigações eram reforçadas por laços de parentesco, como o apadrinhamento feitos pelos senhores de engenho em pia batismal. Desta maneira, os lavradores agregados e seus descendentes podiam ser contemplados com o pagamento de despesas fúnebres, datas comemorativas, batizados, negociando as condições de sua existência sob a tutela do senhor.²⁵⁹

Na Bahia, a maioria dos lavradores ocupavam terras arrendadas. Dos 98 lavradores de cana registrados em 1835, apenas 20% eram donos das terras que cultivavam. As vinculações dos senhores dos engenhos com os lavradores eram necessárias ao funcionamento da economia açucareira, pois os senhores de engenho nem sempre cultivavam toda a cana necessária ao funcionamento dos engenhos. Ao longo dos anos, uma média de dois a quatro lavouras por engenho parece ter sido comum. Nem todos estes lavradores de cana eram senhores abastados e muitos, na verdade, tinham recursos bem modestos.²⁶⁰

O *status* e o reconhecimento social dos lavradores eram derivados da sua rentabilidade econômica. Aqueles que ocupavam melhores pedaços de terra, cultivavam em massapés mais próximos às regiões portuárias, tinham maiores cabedais e, por isso, maior prestígio, mesmo que contassem com as obrigações mais pesadas. Os lavradores de cana da Bahia, por conta do acesso às melhores terras, compunham uma espécie de elite entre os lavradores das terras. Abaixo deles, ficavam os lavradores de roças de mandioca e os que se dedicavam ao cultivo dos gêneros alimentícios em geral, que ficavam situados nas areias mais distantes ao porto.²⁶¹

Em Santa Catarina, um espaço periférico em relação aos principais centros urbanos do Brasil Colonial, precisa-se levar em conta a dimensão da propriedade da terra e dos grupos dominantes locais em relação ao padrão colonial. O poder socioeconômico dos moradores locais, seu prestígio e riqueza, não pode ser comparado sem levar em

²⁵⁹ Ibidem, p. 198.

²⁶⁰ Ibidem, p. 200.

²⁶¹ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*. pp. 247-260.

considerações padrões mais gerais da Bahia, Pernambuco, Minas Gerais e Rio de Janeiro. As relações sociais de produção e lucratividade devessem levar em considerações os padrões no tamanho e uso das terras.

Em Santa Catarina, o regime de “partido da safra”, vigente na Bahia nos séculos XVIII e XIX, era chamado de “meação” no século XX, mas que em suma correspondia a partilha da safra. Via de regra, os proprietários dos engenhos sempre ralaram mais mandioca do que suas terras produziam. Em alguns momentos da produção de farinha de mandioca na ilha de Santa Catarina em meados do século XX houve cinco lavradores de mandioca para cada engenho.²⁶²

Na ilha de Santa Catarina, em meados do século XX, quando a produção da farinha de mandioca era bem menos dinâmica na região, a “meação” se dava, principalmente, por “meação da terça”, onde o lavrador ficava com a terça parte da produção, outra ficava com o proprietário do engenho e outra para quem fornecia a mão de obra no momento da produção da farinha. O proprietário do engenho era, geralmente, quem fornecia a mão de obra dos engenhos, mas os contratos podiam variar. Além deste sistema de meação (o mais empregado) havia outros, como a real meação, em que o proprietário do engenho concedia terras, maquinário, lenha e o que mais os lavradores conseguissem barganhar e o senhor do engenho ficava com a metade daquilo do que era produzido, dispensando arcar com os custos da mão de obra.²⁶³

Virgílio Várzea, amigo do poeta Cruz e Sousa, afirmou em 1900 que os lavradores pobres, que eram aqueles que não possuíam os maquinários, só podiam fazer a sua farinha depois que o dono do engenho terminasse de fazer a sua. Então tomavam o engenho de empréstimo, pagando como retribuição em serviços prestados ao senhor do engenho nas futuras plantações.²⁶⁴ Estes relatos evidenciam algumas das negociações envolvendo os lavradores e senhores locais, onde sempre o proprietário da terra e dos maquinários tende a ficar com grande parte da produção.

Mesmo que transcorridos cem anos após o período analisado, estes relatos ajudam a investigar as possibilidades de inserção dos lavradores na economia local, especialmente na de farinha de mandioca, a mais empregada. É possível que durante todo este tempo, os senhores de engenho fabricassem a sua própria farinha nos momentos mais

²⁶² PEREIRA, Nereu do Vale. *Os engenhos de farinha de mandioca da Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 75-76.

²⁶³ Ibidem.

²⁶⁴ VÁRZEA, Virgílio. *Santa Catarina: A Ilha*. Op. Cit., p. 184.

oportunos da safra, que era quando ela alcançava melhores preços. Os lavradores que tinham sua safra vinculadas ou que não possuíam engenhos próprios, ficavam, então, obrigados a negociar a safra da farinha nos momentos em que já havia certa oferta do produto no mercado, o que resultava em perdas monetárias aos lavradores em função da cotação da farinha e contribuía para concentração da riqueza acumulada nos proprietários de engenhos.

Estimando-se uma média de três roças para cada engenho, o que era comum na Bahia do século XVIII e em Santa Catarina no século XX, pode-se estimar pela lista do governador João Alberto de Miranda Ribeiro, que relatou em 1796 um total de 884 engenhos de farinha de mandioca existentes no litoral de Santa Catarina, que havia mais de 2.500 roças de mandioca funcionando para suprir o funcionamento dos engenhos locais no início do século XIX.²⁶⁵

Em Santa Catarina, no início do século XX, como contou Seu Bino, morador do Ribeirão da Ilha em meados do século XX, sempre havia proprietários de engenhos que para enganar o lavrador parceiro deixava as quartas de alqueire abauladas no fundo e, também, aqueles que para atraí-los ao seu engenho prometiam não passar a régua na hora da repartição, deixando a caixa transbordando. Tais estratégias, considerando-se que se perpetuavam na longa duração, revelam a importância histórica que teve a produção de farinha de mandioca no litoral de Santa Catarina, pois os sujeitos disputavam-na *ad caput capitis*, vendo no seu domínio as possibilidades de sobrevivência.²⁶⁶

Tabela 5: Qualidade das roças na vila de Laguna (1799-1859):

Roça	Quantidade	Valor total em réis	(%) do total	Valor médio em réis
Algodão	1	6.000	0,3	6.000
Arroz	2	7.200	0,4	3.600
Cana	23	174.120	9,0	7.570
Mandioca	62	1.737.340	89,4	2.802
Milho	3	17.800	0,9	5.933

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Os lavradores se subdividiam em categorias. Os que eram donos das próprias terras que cultivavam, constituíam-se um grupo privilegiado e eram minoria.²⁶⁷ Os lavradores analisados a seguir se referem àqueles que tinham terras próprias, portanto, aqueles que

²⁶⁵ OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

²⁶⁶ PEREIRA, Nereu do Vale. *Os Engenhos de Farinha de Mandioca da Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 73.

²⁶⁷ *Ibidem*, p. 252.

podiam negociar melhor os resultados da colheita. Muitas roças de outros possíveis lavradores podiam não ser arroladas nos inventários pelo simples fato de a terra pertencer a um, mas o cultivo à sociedade do arrendamento. Assim se compartilhava os riscos de uma má colheita. Muitos outros moradores, por não deixarem inventários, poderiam trabalhar como agregados ou trabalhadores em regime de “partido” ou “meação”. Na Bahia, estes lavradores que não cultivavam as terras próprias costumavam inventariar pessoas escravizadas e ferramentas.²⁶⁸

Entre os 196 inventários *post-mortem* analisados da vila de Laguna, pode-se perceber que 10% deles eram de lavradores de terras próprias. Infelizmente, os inventários de Laguna não informam os tamanhos das roças, mas apenas se são novas ou velhas. Para o valor das roças deve-se levar em consideração variações de tamanho, se próximas ao plantio ou colheita, localização, entre outros fatores. Os valores da *Tabela 5* indicam o valor daquilo que era produzido por 51 lavradores de terras próprias.

As roças de cana valiam em média 15\$449 (quinze mil, quatrocentos e quarenta e nove réis), mas variaram entre 1\$280 (mil duzentos e oitenta réis) uma roça de cana nova, deixada por Joana Pires Monteiro (1809) na localidade de Pescaria Brava e a maior delas o valor de 57\$600 réis (cinquenta e sete mil e seiscentos réis, no ano de 1825), deixada por Manoel da Costa Rodrigues, na localidade de Parobé.²⁶⁹

As roças de mandioca eram as mais caras, sinal de que eram maiores. Tinham o valor médio de 2\$802, variando entre a menor no valor de 2\$240 deixada em 1810 por Antônio José Dias e a maior no valor de 500\$000 valor corresponde a duas roças de mandioca de propriedade de Manoel Garcia de Medeiros (1854), que possuía terras em Santiago, Rio da Una e Siqueira.²⁷⁰

As roças de mandioca tiveram o valor médio mais baixo, mas corresponderam a 68% de todas as roças inventariadas e seus valores somaram 89% do total do valor de todas as roças inventariadas. Apenas 18% dos proprietários de roças próprias possuíam engenhos, o que reforça a hipótese do número de roças por engenho. Ou seja, a ampla maioria dos proprietários de roças não possuíam os próprios maquinários e deveriam negociar suas safras ou tê-las subordinadas a algum.

²⁶⁸ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*. Op. Cit., pp. 249-253.

²⁶⁹ AML. *Inventários*. Joana Pires Monteiro (1809), nº 191; Manoel da Costa Rodrigues (1825) s. n.

²⁷⁰ AML. *Inventários*. Antônio José Dias (1810), n. 204-A; Manoel Garcia de Medeiros (1854), n. 264.

2.3 - OS SENHORES E OS ENGENHOS

Apesar dos engenhos das regiões açucareiras do Recôncavo Baiano terem ficado famosos por conta do alto grau de concentração da mão de obra escravizada nas suas unidades produtoras, o fato é que, nas palavras de Stuart Schwartz “o Recôncavo não era a Bahia e a Bahia não era o Brasil”.²⁷¹ Unidades de produção como a de Dona Maria Joaquina, que foi proprietária de 588 escravizados, cristalizaram uma imagem “romântica” dos engenhos coloniais. Sem dúvidas, o Recôncavo Baiano representou o limite máximo da concentração da posse escrava no litoral do Brasil. Mas, mesmo nesta região, apenas 15% das propriedades contavam com cem ou mais escravizados e estes que viviam em grandes unidades escravistas eram pouco mais de 15% do total.²⁷²

Em 1815, nas regiões predominantemente açucareiras da Bahia, podia-se encontrar engenhos de açúcar funcionando com pouco mais de 20 escravizados. Mais de 80% dos engenhos baianos funcionavam com entre 20 a 100 pessoas escravizadas. O mais comum ao funcionamento das unidades produtoras de açúcar era trabalhar com algo mais próximo a 50. No entanto, no Rio de Janeiro, diversos engenhos de açúcar em finais do século XVIII funcionavam com uma média de 30 escravizados.²⁷³

Os distritos meridionais do Recôncavo baiano, que não se ocupavam com a grande produção açucareira e que praticavam mais amplamente a de farinha de mandioca, estiveram caracterizados por unidades menores de produção, quando comparadas às regiões produtoras de açúcar. As vilas de Jaguaripe e Maragogipe são exemplos da pouca concentração da posse de escravos nessas regiões, onde cerca de 65% a 75% dos proprietários tinham menos de cinco escravizados e onde somente uma pequena parcela da população tinha mais de 20. As maiores unidades de produção destas áreas, além de se dedicarem a produção de farinha de mandioca, diversificavam a produção com algodão e fumo.²⁷⁴

Apesar das unidades produtoras de açúcar serem bem maiores do que as de farinha de mandioca, todos os tipos de engenhos podiam ser bastante variados quanto aos seus tamanhos. Freguesias como Nazaré das Farinhas e Santiago do Iguapé, áreas, respectivamente, produtoras de farinha de mandioca e açúcar da Bahia, tinham em média

²⁷¹ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*. Op. Cit., p. 368.

²⁷² Ibidem, pp. 357-368.

²⁷³ Ibidem, pp. 360 e 364.

²⁷⁴ Ibidem, pp. 357-358.

a propriedade composta por entre 5 a 19 escravizados. Parte destas unidades funcionavam, inclusive, com menos de cinco escravizados. A principal diferença entre unidades produtoras de açúcar e de farinha de mandioca, era de que além do capital necessário para aquisição de um maquinário ser menor, no caso das plantações de mandioca também havia ausência de grandes plantações, funcionando com mais de 50 escravizados. Em Nazaré das Farinhas, nenhuma propriedade empregava mais de 34 escravos.²⁷⁵

Como podemos observar, onde a propriedade da terra era menos concentrada e mais distante dos grandes centros urbanos de exportação, assim também foi a posse dos escravizados. Nestes locais, os indivíduos tinham uma capacidade limitada de produção por conta da sua condição socioespacial, nomeadamente o tamanho e qualidade da área cultivada, sua distância em relação aos centros exportadores, fatos que impactavam na lucratividade e no número de escravizados em cada propriedade. Como notou S. Schwartz, as vilas mandiogueiras de Jaguaripe e Maragogipe, quando comparadas às regiões açucareiras de Santo Amaro e São Francisco, tiveram a concentração da posse de africanos escravizados menos concentrada.²⁷⁶

De acordo com Nuno Gonçalo Monteiro, na monarquia portuguesa havia uma geografia política que vinculava as periferias ao centro do domínio metropolitano, que incluía uma hierarquia nobiliárquica resultante do nível de riqueza e de nobreza das elites locais.²⁷⁷

Poder-se-ia organizar a hierarquia sociopolítica de Portugal entre simples nobres, fidalgos e primeira nobreza da Corte, esta residente majoritariamente em Lisboa. Entre uma escala e outra havia pré-requisitos de ascensão, como a posse de vastas propriedades de terras e exercício de cargos públicos. A ascensão social podia ser alcançada até certo patamar pela riqueza, mas não podia deixar de desconsiderar as alianças matrimoniais.²⁷⁸ As elites eram mais ricas nas províncias em que eram também mais fidalgas, isto é, onde possuíam maiores propriedades de terras e títulos de fidalguia. No Império Português

²⁷⁵ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 237-240.

²⁷⁶ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*. Op. Cit. 357.

²⁷⁷ MONTEIRO, Nuno Gonçalo. Sociologia das elites locais (séculos XVIII-XVIII): uma breve reflexão historiográfica. In: CUNHA, Mafalda Soares; FONSECA, Teresa. *Os municípios no Portugal Moderno: dos forais manuelinos às reformas liberais*. Lisboa: Edições Colibri. Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora (CIDEHUS-UE), 2005, pp. 59-72.

²⁷⁸ *Ibidem*.

havia uma hierarquia das nobrezas, que estruturavam o poder socioeconômico no espaço e que se estendeu por todo o reino.²⁷⁹

Um dos atributos nobiliárquicos superiores para a monarquia portuguesa era o exercício de competências jurisdicionais sobre o espaço geográfico, seja como grande proprietário de terras, atuando como membro do clero, nas ordens de cavalaria ou como funcionários régios. O comando sobre vastas extensões de terras combinada com a ocupação nas carreiras do Estado foi elemento primordial para reconhecimento dos títulos de fidalguia. Inclusive, quando se declarava elevação no posto de alguma casa nobiliárquica, havia igualmente a preocupação da concessão em simultâneo de algum senhorio compatível com a nobreza do cargo.²⁸⁰

A nobreza colonial, também chamada de “nobreza principal da terra”, por conta do seu próprio estatuto relacionado à conquista da propriedade das terras no Brasil, não possuíam vínculos com as tradicionais famílias da alta nobreza portuguesa. Vistos de Portugal, eram rústicos forasteiros, pouco polidos, “sem vestido de Corte”. Os membros das principais casas da monarquia se referiam a estes grupos como *bandos*. Tais sujeitos eram considerados de menor prestígio na sociedade portuguesa, mesmo que não se vissem desta maneira e se considerassem até mesmo superiores aos portugueses do reino, por representarem uma espécie de fidalguia nos trópicos.²⁸¹

Em 1750, quando o desembarque dos casais de origem das ilhas de Portugal em Santa Catarina, os novos imigrantes eram sujeitos de menor prestígio. Chegaram a Santa Catarina em navios abarrotados de gente e foram assistidos pelo governo da capitania para que pudessem comer e trabalhar com as próprias mãos nas terras que ocupavam.²⁸² Possivelmente, muitos dos que vieram com sonhos de nobiliarquia ocupando postos na base militar ou cultivando algum pedaço de terra própria com o uso de alguns sujeitos escravizados acabaram se vinculando como agregados ou arrendatários dos proprietários das melhores terras, ocupadas pelas famílias descendentes dos vicentistas que ocupavam a região desde o finais do XVII.

²⁷⁹ Ibidem.

²⁸⁰ MONTEIRO, Nuno Gonçalo. O ‘Ethos’ Nobiliárquico no final do Antigo Regime: poder simbólico, império e imaginário social. *Amanack brasiliense*. Nº. 02, 2005, pp. 4-20.

²⁸¹ FRAGOSO, João. Fidalgos e parentes de pretos: notas sobre a nobreza principal da terra do Rio de Janeiro (100-1750). In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de Sampaio. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, pp. 35-120.

²⁸² PIAZZA, Walter F. *A epopeia açóricomadeirense*. OP. Cit., pp. 379-382. MAMIGONIAN, Beatriz G; CARDOSO, Vitor Hugo A. Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina. Op. Cit., p. 22-23.

Em geral, estes que imigravam para as conquistas de Portugal não possuíam um estatuto aristocrático selado pela monarquia, ainda que alguns poucos possuíssem títulos de nobreza. Para uma maioria de sujeitos não nobres, o negócio era forjar a nobreza, vivendo aristocraticamente, mesmo sem ser aristocrata. Procuram ser donos de grandes propriedades de terras e engenhos, senhores de escravos. Admite-se que o próprio estatuto de “senhor de engenho e de escravos” seja um derivativo semântico de “senhor de terras e vassalos” e “senhor da casa de”, presente na sociedade europeia, recriado na América com o fim de notabilizar os proprietários de terras da região periférica.²⁸³

Para os sujeitos não nobres que migravam ao litoral do Brasil, possuir terras, engenhos, apadrinhados, pessoas escravizadas, ocupar algum posto no Estado, eram formas de obter reconhecimento e ascensão social. Na falta de um título de fidalguia, viver como se fosse fidalgo era um pré-requisito para obtenção de honrarias. Na sociedade portuguesa, viver à sombra da nobreza era fundamental para ocupar espaços de poder que possibilitavam interferir mais amplamente na sociedade local.

Os investimentos dos senhores de engenhos em terras e escravizados, além de forjar o seu estatuto social, também serviam como seguros aos créditos, com os quais faziam seus investimentos. Era grande a importância dos empréstimos para aquisição e manutenção das propriedades agrícolas de produção. O fato de depender do crédito para manutenção das unidades agrícolas fazia com que os setores rurais ficassem endividados com os centros urbanos que forneciam o crédito.²⁸⁴

Ora, se para ampliar a produção era necessário não somente terras, mas também mão de obra, que se dava pelo acesso ao crédito na forma de adiantamento de escravos africanos e ferramentas necessárias à ampliação das lavouras, as quantias adiantadas deveriam ser proporcionais ao tamanho da propriedade que assegurava o cumprimento de tais contrato, que também contribuía para o enobrecimento do proprietário. Portanto, pode-se considerar que terras e imóveis eram investimentos seguros, capacitando o acesso a mais recursos financeiros que asseguravam o seu padrão de vida. Como afirmou Joseph Miller:

[...] os africanos escravizados, como propriedade que eram, adquiriram um valor monetário, e como tal, representavam garantia financeira adicional nas fronteiras da economia atlântica, onde os espaços vastos e abertos deixaram a terra com tão pouco valor que os bens imobiliários

²⁸³ MONTEIRO, Nuno Gonçalo. O ‘Ethos’ Nobiliárquico no final do Antigo Regime. Op. Cit., p. 14.

²⁸⁴ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., pp. 186-206.

sozinhos não garantiam o crédito nos montantes necessários para ocupar territórios afastados, fazer com que estes se tornassem produtivos, cobrir custos elevados da sua consolidação política e do ritmo de crescimento econômico.²⁸⁵

A aquisição de escravizados africanos via as cadeias do comércio atlântico possibilitavam criar valor a propriedade rural, assegurando novos empréstimos. Mas deve também se fazer referência que essas aquisições asseguravam certo *ethos senhorial*, ou seja, a um certo modo de ser e estar no mundo dos senhores de engenho enquanto classe. Entre eles, havia certos comportamentos que delimitaram esta categoria enquanto um grupo histórico. No litoral do Brasil, a classe senhorial era reconhecida socialmente, aspirava a nobreza, atravessou gerações, definiu sua dimensão moral, expandindo-se no espaço e no tempo.²⁸⁶

Os senhores de engenhos, enquanto uma classe social, mantiveram padrões de comportamento em comum e desempenharam um papel ativo na sociedade agrícola brasileira. Combinaram a posse de terras e maquinários com a posse de escravizados. Também possuíram agregados e dependentes. Este estilo de vida senhorial, uma tendência ao comportamento aristocrático, caracterizava-os enquanto grupo. Tais estratégias eram formas de obter reconhecimento de grandeza social e moral na sociedade local.²⁸⁷

Os senhores de engenho faziam parte da elite agrária local, mas nem sempre eram membros da fidalguia. Na realidade, pouquíssimos eram. Suas solicitações de hábitos tradicionais da monarquia portuguesa, como as de cavaleiros de ordens militares, eram concedidas ocasionalmente, mas antes de solicitar as mercês pelos serviços prestados à monarquia, deveriam se comportar como membros da fidalguia. Nobreza, menos do que títulos de nobiliarquia no litoral brasileiro, era uma questão de como se vivia e o que se fazia. Na falta de títulos honoríficos, ser senhor de engenho demonstrava um *status* de nobreza ao se levar uma vida senhorial, possuindo uma propriedade um pouco maior, possuindo pessoas negras escravizadas, tendo muitos agregados e apadrinhados. Generosidade e tutela para com seus escravos e dependentes, a autoridade sobre a família, a hospitalidade, a honra, eram todos seus códigos de conduta e possibilitaram a eles

²⁸⁵ MILLER, Joseph C. O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos. *Afro-Ásia*, 19/20, 1997, pp. 9-36.

²⁸⁶ SALLES, Ricardo. *E o Vale era o escravo Vassouras, século XIX: Senhores e escravos no coração do império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008, p. 53.

²⁸⁷ SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*. Op. Cit., pp. 224-225.

agirem como nobres, mesmo sem sê-los. De acordo com Stuart Schwartz, “nenhum grupo na história brasileira possui uma aura de legendária magnificência tão marcante quanto a dos senhores de engenho”.²⁸⁸ Sem dúvidas, os senhores de engenho de cana de açúcar na Bahia foram reconhecidos com distinção na sociedade por conta de suas vastas possessões de terras combinadas com o uso da mão de obra escravizada. Mas, o mais correto seria afirmar que se muitos deles aspiravam riqueza e nobreza, apenas uma pequena parcela alcançava este objetivo. Esta categoria social era bastante diversificada. Se nela havia grandes latifundiários, sua base era composta por pessoas de posses bem mais modestas.²⁸⁹

Durante boa parte do século XVIII e XIX, os senhores de engenho de açúcar do litoral da Bahia exerceram um duplo monopólio sobre os lavradores, que resultava em um poder abusivo sobre os arrendatários. Além de controlar as melhores terras para o cultivo, também detinham a posse dos maquinários, o que os colocava em situação de privilégio na economia agrícola local. A propriedade da terra e dos maquinários próximos às regiões portuárias permitia a eles impor aos lavradores contratos de arrendamento em melhores condições, muitas extorsivas. Para os lavradores participarem da economia com maiores vantagens precisavam competir entre si pelo acesso às melhores terras, o que favorecia os contratos para os proprietários de engenhos de áreas mais bem posicionadas. Na economia, os senhores de engenho tiveram poderes sob a produção dos lavradores que resultaram em captação de parte da riqueza produzida por estes.²⁹⁰

Levando em conta a grande diferença econômica e de prestígio social em relação a propriedade da terra, que diferenciava os proprietários do litoral de Santa Catarina dos grandes senhores de engenho de cana da Bahia, pode-se afirmar que tanto em um caso como no outro, os proprietários dos engenhos tiveram destaque na comunidade local, pois só possuíam engenhos os mais abastados de cada região, postos que estes aparelhos demandavam maior capital para o seu estabelecimento, contratação de profissionais que soubessem esculpir e montar as peças do maquinário, geralmente feito em madeiras nobres, arcar com a manutenção destes equipamentos e com as despesas da unidade de produção.

No relatório do governador da capitania de 1796 estão listados todos os engenhos que havia no litoral de Santa Catarina. Dos 1.454 maquinários, 884 (61%) correspondiam

²⁸⁸ Ibidem, p. 224.

²⁸⁹ Ibidem, p. 227-228.

²⁹⁰ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 205.

a engenhos de farinha de mandioca. Destaque também para as 279 atafonas de moer trigo, que correspondiam a 19% do total dos maquinários, que também poderiam ser utilizadas para moer o milho e que deveriam ser utilizadas, principalmente, para ralar a mandioca. As fábricas de aguardente correspondiam a 13% do total dos equipamentos e 4% eram compostos por unidades de produção açucareira. Em Laguna, 74% de seus maquinários eram compostos por engenhos de farinha e 15% de aguardente.²⁹¹

Além dos engenhos, outras fábricas também funcionavam para dar suporte a economia local. Em Santa Catarina havia uma vintena de alfaiates e sapateiros, os quais deveriam fazer as roupas dos oficiais que guarneciam a região, dos senhores de engenho mais abastados, dos comerciantes locais. Também havia quinze ferreiros e sete marceneiros, que podiam dar suporte na fabricação e conserto dos tachos, alambiques, caixas, prensas, caldeirões, rodas e demais equipamentos e peças necessárias ao funcionamento da produção mercantil.²⁹²

²⁹¹ Tabela 6.

²⁹² Tabela 7.

Tabela 6: Engenhos e fábricas das vilas e freguesias de Santa Catarina (1796):

Vilas e freguesias	Engenhos de açúcar	Fábricas de açúcar	Engenhocas de aguardente	Engenhos de mandioca	Engenhos de pilar arroz	Atafona de moer trigo	Curtumes de couros
Vila do Desterro	-	12	23	87	-	17	9
Distrito do Ribeirão	1	11	29	51	2	7	-
Freguesia da Lagoa	-	10	28	101	-	32	5
Freguesia das Necessidades	-	5	22	111	-	11	2
Freguesia de S. Miguel	1	5	15	190	2	44	6
Freguesia de S. José	-	6	11	164	-	82	5
Freguesia de N. S. de Britto	-	11	25	65	-	39	4
Vila de Laguna	-	-	13	62	-	8	1
Freguesia de V. Nova	1	-	7	39	-	39	-
Vila do Rio de S. Francisco	-	-	19	14	-	-	-
Soma	3	60	192	884	4	279	32

Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

Tabela 7: Lojas de oficinas das vilas e freguesias de Santa Catarina (1796):

Vilas e freguesias	Oficinas										[[legível] de Pasto	Curtumes de Couros	Boticas
	Alfaiates	Sapateiros	Barbeiros	Ferreiros	Marceneiros	Serralheiros	Tanoeiros	Funileiros	Entalhadores	Pintores			
Desterro	8	19	4	4	2	1	1	1	1	1	2	6	2
Rio de São Francisco	7	3	-	6	-	-	1	-	-	-	-	1	-
Laguna	4	3	2	3	5	1	2	-	-	-	-	1	1
Vila Nova	2	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Soma	21	25	6	15	7	2	4	1	1	1	2	8	3

Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

Tabela 8: Composição da riqueza dos senhores de engenho de cana de Laguna em réis (1799-1859):

Ano	Inventariado	B. Pess.	Equipamentos	Escravidados	Rural	Urbano	Div. Ativ.	Div. Pass.	Total
1819	Francisco da Rosa Sodré	9.520	25.740	64.000	122.720	51.200	-	-	273.180
1820	Manoel Alves dos Santos	48.480	169.400	597.600	393.000	44.000	-	196.365	1.252.480
1823	Francisco Mendes Ouriques	11.220	118.000	1.317.000	847.800	89.600	366.860	-	2.750.480
1823	José Gonçalves de Oliveira	5.680	99.200	281.600	438.800	-	-	-	825.280
1824	Joaquim Pinto da Silva	6.560	3.872.720	1.077.200	1.999.600	430.000	6.184.585	-	13.570.665
1825	Manoel da Costa Rodrigues	229.080	229.640	1.470.100	1.723.440	950.000	-	-	4.602.260
1828	Francisca Clara de Jesus	70.390	546.190	922.000	1.045.440	-	-	-	2.584.020
1837	Manoel Correia de Sousa	33.040	262.600	1.880.000	4.845.000	550.000	-	-	7.570.640
1837	João José Réus	79.280	196.940	1.113.200	1.278.200	-	471.320	20.000	3.138.940
1840	José Cardoso Duarte		411.300	2.003.600	5.855.000	76.800	164.000	-	8.510.700
1840	Ana Maria	16.800	261.600	1.480.000	2.404.800	-	-	-	4.163.200
1842	Domingos Fernandes de Oliveira	85.680	93.440	419.600	2.050.000	718.200	817.325	-	4.184.245
1842	Januária Maria de Jesus	16.000	87.600	650.000	830.800	-	412.680	-	1.997.080
1847	José Martins Lourenço	-	72.000	3.950.000	3.650.040	500.000		929.000	8.172.040
1848	José de Sousa	26.960	125.020	500.000	384.800	-	-	-	1.036.780
1850	Constantino da Costa Rodrigues	15.000	110.200	1.370.000	998.000	350.000	-	-	2.843.200
1853	Laura Maria do Amorim	34.720	130.940	325.000	525.500	550.000	-	-	1.566.160
1854	Manoel de Sousa Passos Ribeiro, Capitão	-	720.000	7.350.000	3.748.960	-	-	-	11.818.960
1856	João Eufrásio de Sousa	402.560	416.000	8.100.000	5.023.000	4.200.000	2.400.000	281.600	20.541.560
1859	Estevão José da Silva	780.000	601.640	10.814.000	13.302.000	5.400.000	726.000	-	31.623.640
1859	Abel Lopes de Oliveira		576.000	850.000	1.086.000	-	-	-	2.512.000
1859	Alexandre de Oliveira	14.680	95.640	200.000	1.214.000	-	-	239.150	1.524.320

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Tabela 9: Composição da riqueza dos senhores de engenho de cana de Laguna em percentuais (1799-1859):

Ano	Inventariado	B. Pess.	Equipamentos	Escravidados	Rural	Urbano	Div. Ativ.	Div. Pass.	Total
1819	Francisco da Rosa Sodré	3,5	9,4	23,4	44,9	18,7	-	-	99,9
1820	Manoel Alves dos Santos	3,9	13,5	47,7	31,4	3,5	-	15,7	100
1823	Francisco Mendes Ouriques	0,4	4,3	47,9	30,8	3,3	13,3	-	100
1823	José Gonçalves de Oliveira	0,7	12,0	34,1	53,2		-	-	100
1824	Joaquim Pinto da Silva	0,1	28,5	7,9	14,7	3,1	45,6	-	99,9
1825	Manoel da Costa Rodrigues	5,0	5,0	31,9	37,4	20,6	-	-	99,9
1828	Francisca Clara de Jesus	2,7	21,1	35,7	40,5		-	-	100
1837	Manoel Correia de Sousa	0,4	3,5	24,8	64,0	7,3	-	-	100
1837	João José Réus	2,5	6,3	35,5	40,7	-	15,0	0,6	100
1840	José Cardoso Duarte	-	4,8	23,5	68,8	0,9	1,9	-	99,9
1840	Ana Maria	0,4	6,3	35,5	57,8		-	-	100
1842	Domingos Fernandes de Oliveira	2,0	2,2	10,0	49,0	17,2	19,5	-	99,9
1842	Januária Maria de Jesus	0,8	4,4	32,5	41,6		20,7	-	100
1847	José Martins Lourenço	-	0,8	48,3	44,7	6,1	-	11,4	99,9
1848	José de Sousa	2,6	12,0	48,2	37,1		-	-	99,9
1850	Constantino da Costa Rodrigues	0,5	3,9	48,2	35,1	12,3	-	-	100
1853	Laura Maria do Amorim	2,2	8,4	20,7	33,5	35,1	-	-	99,9
1854	Manoel de Sousa Passos Ribeiro, Capitão	-	6,1	62,2	31,7	-	-	-	100
1856	João Eufrásio de Sousa	2,0	2,0	39,4	24,5	20,4	11,7	1,4	100
1859	Estevão José da Silva	2,5	1,9	34,2	42,0	17,1	2,3	-	100
1859	Abel Lopes de Oliveira	-	22,9	33,8	43,2	-	-	-	99,9
1859	Alexandre de Oliveira	1,0	6,3	13,1	79,6	-	-	15,7	100

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Tabela 10: Composição da riqueza dos proprietários de dois engenhos de farinha de mandioca de Laguna em réis (1799-1859):

Ano	Inventariado	B. Pessoais	Equipamentos	Escravizados	Rural	Urbano	Div. Ativ.	Div. Pass.	Total
1825	Laura de Sousa Rosário	10.480	56.300	153.650	427.080	-	-	-	647.510
1840	Bernarda Rosa de Jesus	35.120	511.720	3.850.000	3.023.000	320.000	87.280	-	7.827.120
1841	Antônio José da Silva	64.020	398.380	2.889.000	3.172.240	200.000	1.916.900	-	8.640.540

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Tabela 11: Composição da riqueza dos proprietários de dois engenhos de farinha de mandioca de Laguna em percentuais (1799-1859):

Ano	Inventariado	B. Pessoais	Equipamentos	Escravizados	Rural	Urbano	Div. Ativ.	Div. Pass.	Total
1825	Laura de Sousa Rosário	1,6	8,7	23,7	66,0	-	-	-	100
1840	Bernarda Rosa de Jesus	0,5	6,5	49,2	38,6	4,1	1,1	-	100
1841	Antônio José da Silva	0,7	4,6	33,4	36,7	2,3	22,2	-	99,9

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Tabela 12: Principais equipamentos de engenhos inventariados em Laguna (1799-1859):

Equipamentos de engenho	1799-1809		1810-1819		1820-1829		1830-1839		1840-1849		1850-1859		Total	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Alambique	-	-	100.000	8,2	127.600	5,9	30.000	2,8	309.400	10,8	372.000	8,6	939.000	8,0
Atafona	-	-	49.600	4,1	9.000	0,4	-	-	37.600	1,3	70.640	1,6	166.840	1,4
Caldeirão	7.660	5,7	167.130	13,8	40.020	1,8	10.360	1,0	96.680	3,4	52.240	1,2	374.090	3,2
Cocho	1.360	1,0	17.900	1,5	18.580	1,4	3.520	0,4	49.260	1,7	14.200	0,3	104.820	1,0
Engenho de cana com todos os pertences	-	-	116.520	9,6	209.060	9,7	90.400	8,4	160.000	5,6	455.000	10,6	1.030.980	8,8
Engenho de mandioca com todos os pertences	79.600	59,8	151.200	12,5	607.900	28,4	355.200	33,1	726.400	25,4	1.344.600	31,2	3.264.900	27,8
Forno	12.800	9,6	281.840	23,3	442.840	20,7	379.880	35,4	1.080.300	37,7	1.250.400	29,0	3.448.060	29,4
Prensa	3.960	3,0	47.080	3,9	60.140	2,8	2.000	0,2	20.000	0,7	31.400	0,7	164.580	1,4
Tacho	26.680	20,0	176.840	14,6	139.080	6,5	145.080	13,5	174.600	6,0	371.375	8,6	1.033.655	8,8
Roda	-	-	42.000	3,5	65.220	3,0	5.000	0,5	-	-	14.000	0,3	126.220	1,0

A: réis.

B: percentuais.

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Entre 1799 e 1859, foi possível encontrar na vila de Laguna, entre os 196 inventários analisados, um total de 91 proprietários de engenhos (46% do total dos inventariados), dos quais 28 (30% do total dos proprietários de engenhos e 13% do total dos inventários) eram senhores de engenho de cana ou alambiques.

Do total dos proprietários de engenhos de cana, 93% complementavam esta atividade fabricando também farinha de mandioca, dos quais 14% tinham dois engenhos de farinha. Ou seja, grande parte dos senhores mais abastados, presume-se aqueles que se dedicavam ao cultivo da cana, fabricavam também farinha de mandioca.

De todos os proprietários de engenhos, 98% possuíam ao menos um de fabricar farinha e 65% deles eram proprietários de apenas um engenho de farinha de mandioca. Os senhores mais abastados da região, possuíam dois engenhos de farinha. O topo da hierarquia deste grupo era formado por sujeitos que produziam também aguardente e açúcar. Se os fabricantes de farinha de mandioca estavam mais bem distribuídos, os proprietários de engenhos de cana e alambique correspondiam a apenas 13% dos inventariados.

De acordo com a *Tabela 12*, percebe-se um aumento na concentração dos alambiques entre as décadas de 1810, quando somavam 100\$000 (cem mil réis) para 309\$400 na década de 1840 e 372\$000 na década de 1850, assim também como foi notável o aumento na concentração da riqueza na forma de maquinários de açúcar e farinha de mandioca ao longo das primeiras décadas do século XIX, sinal de que o aumento da produção local era resultado da ampliação e financiamento de novas unidades de produção.

Para analisar a composição da riqueza inventariada dos senhores de engenho da vila de Laguna, optou-se por subdividir tal riqueza nas categorias: rural, urbano, escravizados, bens pessoais, equipamentos, dívidas ativas e dívidas passivas.²⁹³ A partir de uma análise de dez senhores de engenho da Bahia, S. Schwartz percebeu que a terra correspondeu em vários casos por mais do valor total destes proprietários. A proporção de africanos

²⁹³ *Rural* (terras, benfeitorias, roças e demais imóveis situados em áreas distantes da região portuária, assim como os animais e as produções agrícolas), *urbano* (casas, sobrados, terrenos e demais imóveis situados nas quadras mais próximas ao porto), *escravizados* (pessoas mantidas como propriedade), *bens pessoais* (artigos de luxo, vestimentas, móveis, pratos, garrafas de vidro, imagens de santos, quadros, livros, mapas, entre outros objetos), *equipamentos* (armas, peças de engenho, ferramentas de carpintaria e lavoura, embarcações, redes de pesca e seus instrumentos) *dívidas ativas* (são as dívidas que se devem ao inventário) e *dívidas passivas* (são as dívidas que o inventário deve, o valor destas dívidas não foi somado ao monte final e também não foi subtraído, por conta de opção metodológica. Seus percentuais correspondem ao total do valor que deveria ser abatido sobre os bens).

escravizados ficou entre 7% a 37% da composição total, mas, em termos gerais, as terras deixadas nos ambientes rurais correspondiam a maior parte do valor.²⁹⁴

Se considerarmos quatro inventariados que tinham três engenhos (um de cana e dois de farinha), percebe-se que estas pessoas eram diversas quanto as suas posses, sinal de que seus proprietários se encontravam em fases distintas de investimento nesta atividade. Nele, encontra-se Francisco Mendes Ouriques, (2:750\$480 réis, em 1823), José Martins Lourenço (8:172\$040 réis, em 1857), Abel Lopes de Oliveira (2:512\$320 réis, em 1859) e Estevão José da Silva, (31:623\$640, em 1859).²⁹⁵

Destes senhores de engenho, Abel Lopes de Oliveira foi o menos abastado deles. Era pouco afortunado, 33,8% de sua riqueza estava composta por um escravizado e 23% em equipamentos de engenhos além de 43,2% acumulados em terras e benfeitorias na Ponta Grossa, em Cangoirí e Rio da Una. Possuía três casas cobertas de telha, onde funcionavam dois engenhos de farinha e um de cana com alambique.²⁹⁶ Provavelmente, sua propriedade em 1859 revela a opção de alguém que está no início de um investimento em aguardente e farinha ou administrando algum engenho herdado, em decadência, pela fragmentação da propriedade escravizada. De acordo com Kátia Mattoso, a regra de partilha igualitária entre os herdeiros em meados do século XIX reduziu as propriedades, fragmentando-as. Muitos senhores de engenho não conseguiam mais moer cana nas mesmas condições. As posses de Abel Lopes de Oliveira não são condizentes com as de quem passou pelos momentos mais dinâmicos da economia local nas primeiras décadas do século XIX.

Estevão José da Silva (1859) também foi senhor de um engenho de cana e dois de farinha de mandioca no ano de 1859. Tinha somente 1,9% de sua riqueza composta por equipamentos de engenho, sendo dois fornos de cobre grande, engenho de farinha com todos os seus pertences, pedra de atafona com ferragens dentro da casa do engenho de farinha, além de três canoas, um alambique, três carros de bois e uma lista de ferramentas de carpintaria e lavoura, como foices, machados, serras, tábuas, etc.²⁹⁷

Entre seus bens foi possível encontrar quatro casas cobertas de telha. Três delas assoalhadas, duas de pedra, uma destas com duas portas na frente e outra um sobrado, com três portas na frente. As mais bem avaliadas estavam situadas na rua Direita e na rua

²⁹⁴ SCHWARTZ, S. B. *Segredos Internos*. Op. Cit., pp. 186-187.

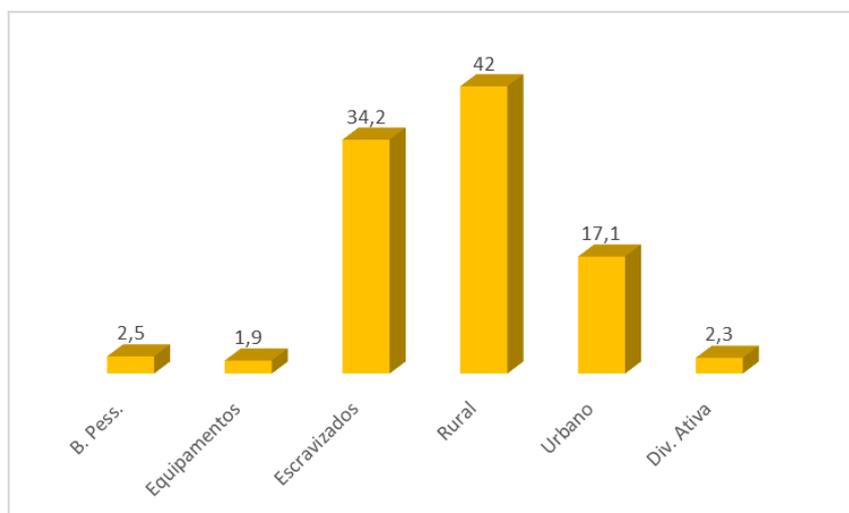
²⁹⁵ Tabela 8.

²⁹⁶ BARICKMAN, B. *Contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 181-182.

²⁹⁷ AML. *Inventários*. Estevão José da Silva (1859), n. 1.252.

da Praia, próximas a região portuária da vila de Laguna. Seu sobrado esteve avaliado em 4:000\$000 (quatro contos de réis), enquanto sua casa térrea mais bem avaliada era de 500\$000 (quinhentos mil réis). Possuía também imóveis rurais, um sítio em Laranjeiras e muitas outras terras nesta mesma localidade. Seus engenhos, ficavam situados em Laranjeiras, nas margens da grande lagoa de Laguna, um ponto de fácil acesso à região portuária. Também criava bovinos. Tinha algumas dívidas ativas com quatro sujeitos em valores próximos a 200\$000 réis, o que demonstra que além de senhor de engenho, atuava no mercado financeiro. Além do mais, possuía um total de 16 pessoas que mantinha escravizadas.

Gráfico 8: Percentual da riqueza acumulada por Estevão José da Silva de um total de 31.623.640 réis (1859):



Os percentuais da riqueza de Estevão José da Silva se compunham de 42% em imóveis rurais, 34,2% em escravizados, além de 17,1% em imóveis urbanos. Também possuía uma variedade de bens pessoais: três mesas, duas marquesas, garfos e colheres de prata, entre outros objetos de menor valor que corresponderam a 2,1% do total de sua riqueza. Diferentemente de Abel Lopes de Oliveira, a riqueza de Estevão José da Silva revela a opulência local de um dos senhores de engenhos mais abastados do litoral de Laguna. Considerando apenas a década de 1850, Estevão possui a terceira maior riqueza inventariada.

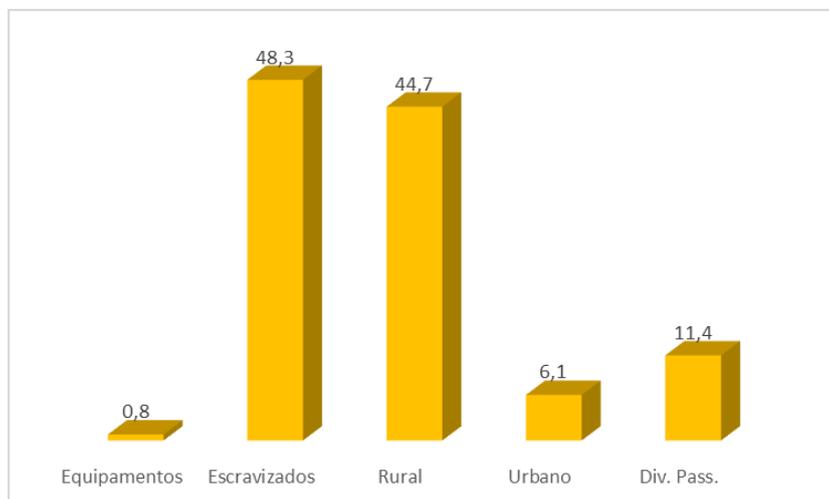
Considerando as pessoas que mantinha escravizadas, tinha seis meninos que possuíam entre 14 e 15 anos. Somado às duas meninas, Benta e Joaquina, menores de 15 anos, que possuíam uma filha cada, Estevão José da Silva tinha dez escravizados menores

de 15 anos em 1859, o que aponta para o fato de ser um consumidor do tráfico ilegal de africanos escravizados. Outras cinco das pessoas que Estevão José da Silva mantinha escravizadas possuíam mais de 35 anos e eram todos homens, que provavelmente trabalhavam nas tarefas diárias da lavoura e nos seus engenhos.

Estevão José da Silva teve uma considerável riqueza formada pela produção de farinha de mandioca, açúcar e aguardente e com toda certeza se aproveitou do aumento desta demanda na economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico no início do século XIX. Sua riqueza revela que a inserção dos produtores locais nas cadeias do comércio atlântico a partir da produção de farinha de mandioca e aguardente foi um importante mecanismo de acumulação de capital, capaz de colocar estes sujeitos entre os maiores proprietários do litoral de Santa Catarina.

Outro proprietário, José Martins Lourenço, também era possuidor de dois engenhos de farinha de mandioca e possuía metade de um engenho de cana. Deixou uma quantia de 8:172\$040 no ano de 1847. Quando considerada a década, sua fortuna o colocou entre os cinco maiores proprietários inventariados.

Gráfico 9: Percentual da riqueza acumulada por José Martins Lourenço de um total de 8.172.040 réis (1847):



Também senhor de engenho abastado no litoral de Laguna, José Martins Lourenço (1847) tinha 44,7% de sua riqueza composta de terras e benfeitorias situadas em áreas rurais e 48,3% composta por 11 escravizados, seis homens e quatro mulheres. Possuía também uma casa avaliada em 500\$000 (quinhentos mil réis), na rua da Igreja, zona urbana da vila de Laguna.

Este senhor deixou uma dívida passiva no valor de 929\$000 réis (novecentos e vinte nove mil réis, 11,4% do total do inventário) com seus próprios herdeiros, valor que se parcelado em duas vezes daria para comprar algo em torno de quatro de seus escravizados. Talvez José Martins Lourenço fosse o retrato de mais um senhor de engenho local bem sucedido, proprietário de terras bem localizadas, que utilizava parte da renda de seus filhos, possíveis lavradores locais, para financiar as atividades de seu engenho e que aproveitou as condições macroeconômicas que possibilitaram aos senhores locais ampliar as suas rendas em décadas passadas.

Por fim, outro proprietário de dois engenhos de cana e um de farinha de mandioca foi Francisco Mendes Ouriques, que faleceu no ano de 1823. Sua fortuna esteve composta por 2:750\$480 réis (dois contos, setecentos e cinquenta mil, quatrocentos e oitenta réis), 4,3% em equipamentos, 47,8% em escravizados, 30,8% em imóveis rurais e 13,3% em dívidas ativas, as quais variaram entre 18\$060 e 156\$800 para quatro pessoas. No total, tinha 11 pessoas que mantinha escravizadas. Sete eram homens e quatro mulheres. Felicidade, Maria e Antônio foram classificados como “pequenos”, a primeira como mulata e os últimos como crioulos.

As propriedades dos senhores de engenhos do litoral de Laguna demonstram que apesar de estarem entre os proprietários de destaque nas posses dos moradores locais, essas atividades não eram suficientes para que ocupassem o topo da hierarquia socioeconômica da região.

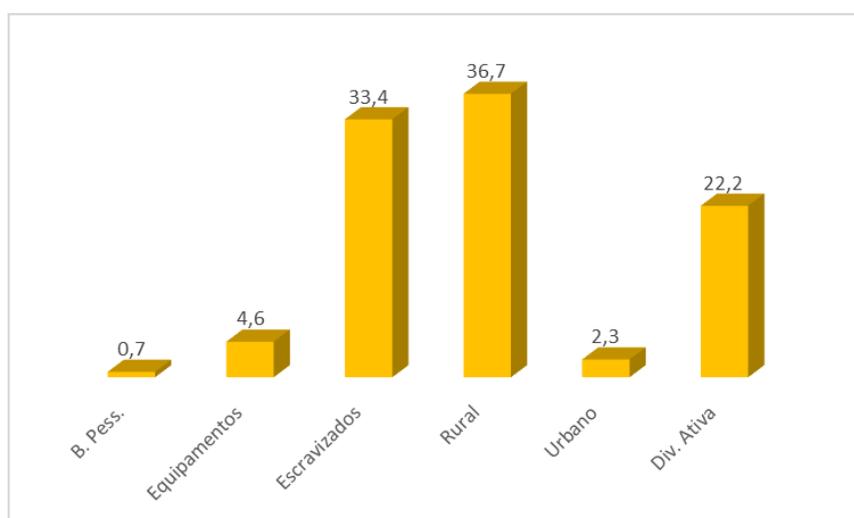
Em geral, considerando até o ano de 1850, as fortunas compostas por engenhos de cana e mandioca tinham mais de 50% de sua riqueza combinada por escravizados e imóveis em áreas rurais e em alguns casos, o valor correspondente ao percentual de escravizados foi maior do que o valor acumulado com as terras, como nos casos que podemos observar de Francisco Mendes Ouriques e José Martins Lourenço.

Nota-se que a fortuna dos proprietários de engenhos de cana e aguardente combinados com a posse de maquinários de farinha de mandioca eram relativamente superiores daqueles que possuíam apenas engenhos de farinha de mandioca.

Analisando as fortunas dos proprietários de dois engenhos de farinha e nenhum de cana de açúcar, percebeu-se uma variação da riqueza acumulada de 647\$510 (seiscentos e quarenta e sete mil, quinhentos e dez réis) feita por Laura de Sousa Rosário no ano de 1825 e de 8:640\$540 (oito contos, seiscentos e quarenta mil, quinhentos e quarenta réis), feita por Antônio José da Silva, no ano de 1841.

Antônio José da Silva, foi o mais enriquecido desta categoria de proprietários de engenhos. Não tinha engenho de cana, mas possuía um alambique pequeno avaliado em 20\$000 (vinte mil réis), apontando para o fato de que diversificava a sua produção em dois engenhos de farinha de mandioca com a fabricação de aguardente em um alambique. Também possuía dívidas ativas que somavam o total de 1:916\$900 (um conto, novecentos e dezesseis mil e novecentos réis), que representavam 22,2% de sua riqueza, em créditos que variaram entre 14\$900 réis e 491\$000 réis, com nove moradores de Santiago.²⁹⁸

Gráfico 10: Percentual da riqueza acumulada por Antônio José da Silva de um total de 8.640.540 réis (1847).



Os percentuais dos bens inventariados por Antônio José da Silva demonstram que parte de sua riqueza não provinha somente da renda dos engenhos, mas também de atividades financeiras. Além dos bens descritos acima deixou 20 medidas de azeite de espermacete (aproximadamente 53,2 litros) em um barril, avaliadas em 12\$800 (doze mil e oitocentos réis), talvez para lubrificar peças de engenho ou fazer velas para manter seus engenhos funcionando durante a noite nos momentos mais dinâmicos da safra, talvez fabricasse algumas para vender a seus vizinhos. Também tinha três canoas avaliadas em 60\$000, diversos equipamentos de lavoura e carpintaria, carro de boi, outros 60\$000 em 100 alqueires de farinha de guerra, 9\$240 em 66 medidas de aguardente. Pode ser que usando seus engenhos para fabricar farinha e o alambique para a aguardente, estocasse parte da produção para exportar para outros lugares e ainda financiasse parte da produção dos lavradores locais, através de adiantamentos da terra na forma de arrendamentos,

²⁹⁸ AML. *Inventários*. Antônio José da Silva (1841), n. 781.

fornecimento de fretes em suas canoas. Para funcionamento das suas atividades produtivas havia 13 sujeitos escravizados, entre eles, João Congo, Joaquim Angola, Manoel Benguela e Antônio Congo. Dois escravizados eram Hipólito e Maria, crioulos com 3 anos e 5 meses, respectivamente. Ao se inserir na produção de farinha de mandioca e aguardente, fornecer algum crédito aos moradores locais, sua fortuna era superior à de alguns proprietários de engenhos de cana menos abastados.

Bernarda Rosa de Jesus deixou 7:827\$120 réis (sete contos, oitocentos e vinte sete mil, cento e vinte réis) no ano de 1840, uma fortuna parecida com a de Antônio José da Silva, com a diferença que tinha menos créditos concedidos, mas parecia se dedicar também as mesmas atividades. Bernarda tinha diversas terras e sítios em Capivari e no Santiago, casa de engenho de farinha, casa de alambique e uma outra coberta de telhas, assoalhada, com paredes de pau a pique, benfeitorias que juntas corresponderam a 38,6% de sua riqueza. Também tinha uma casa com paredes de pedra, cal, assoalhada e com cozinha na rua do Rincão, na região urbana de Laguna e um total de 49,2% de sua riqueza concentrada em 13 pessoas escravizadas. Assim como Antônio José da Silva, Bernarda Rosa de Jesus combinava dois engenhos de farinha com um alambique.²⁹⁹

As fortunas daqueles que utilizavam algo próximo a dez escravizados para trabalharem em engenhos de farinha de mandioca e alambique revela que a posse destes bens por si só não diferenciava os sujeitos entre si. Os mais abastados, possuíam também mais escravos e algumas dívidas ativas com moradores locais. No entanto, estas fortunas não eram suficientes para ocuparem o topo da hierarquia da riqueza acumulada por aqueles que viveram no litoral de Laguna.

A riqueza inventariada em escravizados dos proprietários de engenho de cana, de mandioca e de alambique da vila de Laguna variou entre 10% e 48% da riqueza acumulada por estes proprietários e as terras a 24,5% a 79,6%. Os equipamentos em si, variavam entre 2,2% e 21,1% de suas riquezas.

Alguns dos proprietários de engenho, como Joaquim Pinto da Silva, tinham 45,6% de sua riqueza composta em dívidas ativas com diversos sujeitos. Este proprietário de engenho se assemelha mais a um mercador atuante no mercado de crédito e que diversificava suas atividades atuando também na produção agrícola do que a um proprietário de engenho propriamente dito. Apenas 7,9% de sua riqueza era formada por africanos escravizados, nove homens e uma mulher. Somados seus imóveis urbanos com

²⁹⁹ AML. *Inventários*. Bernarda Rosa de Jesus (1840), n. 474.

suas dívidas ativas tinha 24,5% em atividades especulativas e rentistas. A avaliação de riquezas como a sua será melhor avaliada no último capítulo, quando se analisará a acumulação daqueles que se dedicavam mais propriamente as atividades mercantis e financeiras da economia local.

3 - A MÃO DE OBRA ESCRAVIZADA

Como podemos acompanhar no primeiro capítulo, em certas épocas e localidades de Santa Catarina as pessoas escravizadas corresponderam a mais de 30% da população e até 1840 seu percentual jamais foi inferior a 20%. E, como podemos observar no segundo capítulo, os escravizados eram importantes para a composição das fortunas dos lavradores e senhores de engenhos locais. A escravidão, no litoral de Santa Catarina, tinha uma função estrutural para o caráter de sua economia e sociedade. No litoral de Laguna, do total dos 196 inventários analisados, 77% possuíam ao menos um sujeito escravizado entre 1799 e 1859. Mesmo que os níveis da concentração da posse escrava variassem de acordo com as localidades, fica patente que uma ampla parcela da população local esteve comprometida com a reprodução da escravidão. A seguir, procura-se compreender as características da escravidão na região, o papel do tráfico e os significados da inserção do espaço local às cadeias do mercado atlântico de africanos escravizados, o padrão da posse sobre os escravizados e a dinâmica do trabalho escravizado na produção mais difundida no litoral de Santa Catarina: a de farinha de mandioca.

3.1 - O TRÁFICO DE AFRICANOS ESCRAVIZADOS

O tráfico foi fundamental para a reprodução da escravidão nos ambientes coloniais durante os séculos XVIII e XIX e viabilizou a formação da riqueza de muitos negociantes, sendo um dos mais importantes mecanismos de acumulação de capital na economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico na virada do século XVIII para o XIX, ainda que não raras vezes comboios inteiros não contassem com a má sorte que resultavam em enormes prejuízos a estes investimentos.³⁰⁰

Estima-se que entre a perda definitiva de Colônia do Sacramento em 1777 e a interrupção do tráfico pelo governo independente das Províncias Unidas em 1812, cerca de 60% do tráfico para a região eram de reembarques feitos no Brasil, provenientes, sobretudo, da Bahia e Rio de Janeiro. O circuito de abastecimento do comércio negreiro

³⁰⁰ WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. Op. Cit., pp. 63-88; NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. Op. Cit., pp. 92-106; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das letras, 1997, pp. 154-174.

para a região do rio da Prata era intermediado por negociantes situados no Brasil e pago em prata e couro pelos comerciantes de Buenos Aires e Montevideu.³⁰¹ O litoral de Santa Catarina estava no caminho de uma das rotas de distribuição (a do contrabando) de africanos escravizados para a região do rio da Prata. Não difícil estimar que no percurso, alguns africanos fossem trocados em Santa Catarina em troca do abastecimento das embarcações.

Entre 1750 e 1850, cerca de 6 milhões de africanos escravizados foram desembarcados na América. Destes sujeitos, 45% (2.700.000) foram importados pelos portos do Brasil, duas milhões dessas pessoas foram desembarcadas entre 1800 e 1830.³⁰²

O *Gráfico 11* e *12* foram elaborados com base no *Transatlantic Slave Trade Database*, site que reúne milhares de desembarques de africanos no litoral das Américas. Mesmo considerando que esta base de dados reúna a menor parcela do total dos desembarques e que pode haver diferenças em relação a quantidade da documentação levantada para cada localidade, eles permitem criar algumas hipóteses para melhor entender o tráfico de africanos escravizados para Santa Catarina na sua relação com o tráfico global.

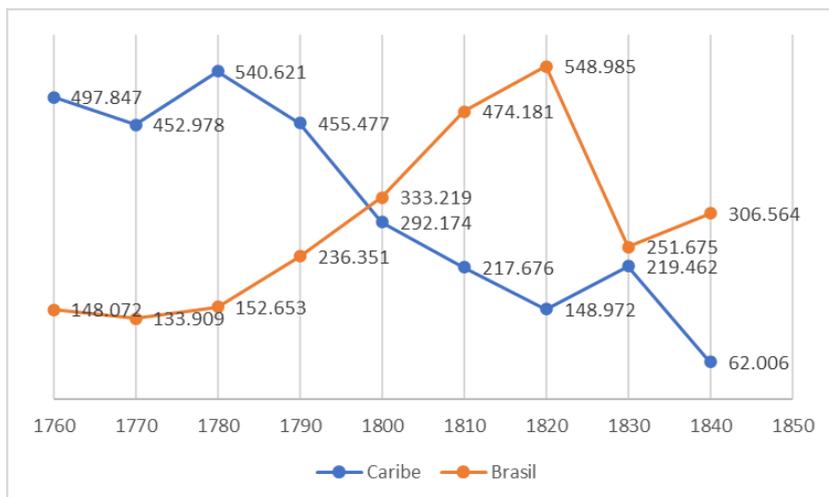
O *Gráfico 11* reuniu os desembarques dos africanos escravizados nos portos do Caribe e do Brasil. O *Gráfico 12* reuniu o desembarque de africanos entre as macrorregiões portuárias de Bahia, Pernambuco e das Capitânicas do Sudeste, entre as quais englobam desde o litoral do Rio de Janeiro ao do Rio Grande do Sul, principais locais de desembarque dos africanos no Brasil.

Os números que registram a quantidade dos africanos desembarcados nos gráficos a seguir não se referem ao ano isolado e sim a quantidade de africanos transportados que foram somados ano a ano para compor a década.

³⁰¹ ALADRÉN, Gabriel. A região platina enquanto espaço produtivo articulado ao tráfico transatlântico de escravos (c. 1777-1831). In: *VI Jornadas Uruguayas de História Económica*. Montevideu: VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica, 2015.

³⁰² TSTD. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/>. Acesso em 19/dez/2020

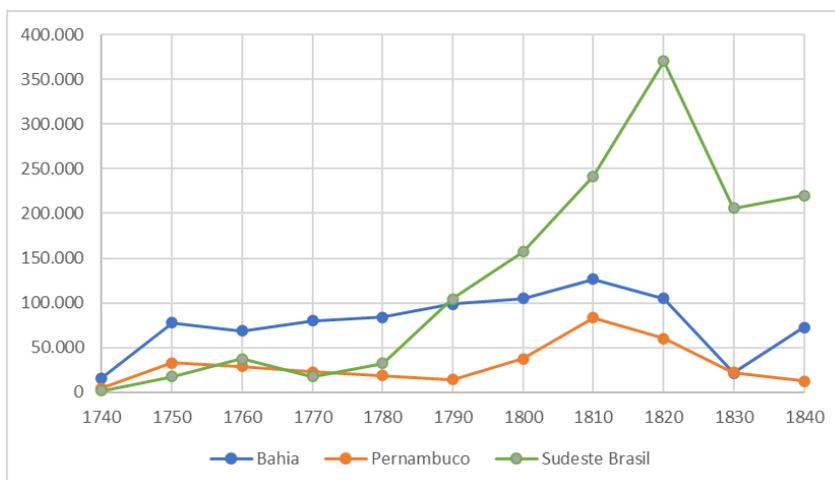
Gráfico 11: Estimativas do tráfico de africanos escravizados para o Caribe e o Brasil (1760-1850):



Fonte: TSTD.

As hipóteses que tendem a explicar o gráfico acima é que os resultados da Revolução Haitiana em 1791 diminuíram a demanda pelos escravizados no Caribe, ao mesmo tempo em que os capitais de financiamento do tráfico foram redirecionados para os portos do Brasil. Se até então a região do Caribe importava cerca de 70% dos africanos escravizados embarcados com destino ao Caribe e Brasil, na década de 1800 em diante, o Brasil importou a maioria dos africanos escravizados, chegando na década de 1820 a importar quase 80% do tráfico atlântico para essas regiões.

Gráfico 12: Estimativa do tráfico de africanos escravizados para os principais locais de desembarque no Brasil (1740-1840):



Fonte: TSTD.

Como podemos observar pelo *Gráfico 11*, os principais pontos de desembarque de africanos no litoral brasileiro tiveram um aumento significativo no destino dos navios negreiros a partir de 1790. Mas ao passo que acontecia um redirecionamento no fluxo dos africanos do Caribe para o Brasil, havia uma reorientação nos desembarques no interior das capitanias, quando os portos do Sudeste se tornaram receptores de uma quantidade maior de africanos, encabeçados pelo Rio de Janeiro, que passava a ser o principal polo exportador do país. Na década de 1810, os portos do sudeste importaram quase 250 mil africanos escravizados, chegando na década de 1820 a mais de 350 mil.

A proibição do tráfico ao norte da linha do Equador em 1815, que tornou o comércio com a Costa da Mina ilegal, deve ter contribuído para o aumento das importações pelos portos do Sudeste na década seguinte, em função do aumento no risco de perdas com o tráfico na Costa da Mina e a maior proximidade do Rio de Janeiro com os portos de Angola, que se tornou a principal fornecedora dos africanos para o Brasil.³⁰³

Considerando o período de tempo 1796-1830, os desembarques de africanos no Rio de Janeiro foram relativamente estáveis até 1809, com uma média de 20 embarcações vindas da África ao ano. A chegada da família real e a abertura dos portos criaram condições para que houvesse um aumento na importação de africanos entre 1811 e 1825, a uma taxa de crescimento de 2,3% ao ano. A partir de 1826, o processo de reconhecimento da independência brasileira pela Inglaterra, que condicionava a abolição do tráfico atlântico de africanos escravizados, mexeu com os ânimos dos escravistas e demonstrou a grande capacidade de mobilização de recursos financeiros, pois os proprietários passaram a compra desenfreada. Entre 1826-1830, a importação de africanos cresceu a uma média anual de 3,6% no Rio de Janeiro, com uma ancoragem média de quase 100 navios por ano.³⁰⁴

A sujeição do reconhecimento à independência política do Brasil em 1822 a um tratado de abolição do tráfico proposto pelos ingleses, assinado em 1826, aumentou as expectativas de corte no abastecimento da mão de obra escravizada, como demonstra o maior volume da importação de africanos entre a assinatura do tratado e sua entrada em vigor, no ano de 1830. A média anual de importações pelos portos do Rio de Janeiro, que

³⁰³ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit., pp. 78-82.

³⁰⁴ *Ibidem*, pp. 46-47.

era de 40.000 africanos na primeira metade da década de 1820 ultrapassou 60.000 escravos entre 1826 e 1829.³⁰⁵

Os africanos desembarcados nos principais portos do Brasil não ficavam todos nestas capitanias. Havia um enorme mercado de redistribuição. O porto carioca funcionava como um dos principais polos de redistribuição da mão de obra escravizada para a América do Sul. Boa parte dos africanos importados pelo Rio de Janeiro tiveram como destino final as capitanias de Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Colônia de Sacramento. Considerando os navios que saíam com africanos do Rio de Janeiro, 12% deles tiveram como destino final os portos de Santa Catarina.³⁰⁶

Em se tratando do tráfico do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul, o período de 1790 a 1800 coincidiu com a instalação das primeiras unidades de produção escravistas e ao correspondente aumento nas exportações de couro, trigo e charque. O período 1800-1810 foi caracterizado por uma elevação em mais de 100% no volume desembarcado na década anterior, passando de uma média anual de 331 africanos para 789 africanos importados. O período 1811-1824 correspondeu ao auge do tráfico para o Rio Grande do Sul, quando a importação de africanos nunca baixou de 1.300 por ano, ultrapassando os três mil em 1814. Na década de 1820, o desembarque de africanos ficou próximo a dois mil anualmente. Entre 1826 e 1828, houve uma desaceleração do tráfico para essa região, em decorrência dos efeitos negativos da Guerra da Cisplatina e o período 1828-1831 foi marcado pela retomada das atividades do tráfico a uma média de 1.333 escravizados por ano.³⁰⁷

Até 1812, o mercado platino foi muito atraente para os comerciantes luso-brasileiros de africanos, onde esse mercado era quase duas vezes maior que o do Rio Grande.³⁰⁸ Em 1812 o tráfico foi proibido pelas Províncias Unidas no rio da Prata. No Brasil, ele teve uma intensificação decorrente da abertura dos portos e da instalação da Corte no Rio de Janeiro. Com o comércio de escravizados interrompido no rio da Prata em 1812 e a abertura dos portos no Brasil em 1809, o fluxo do capital interessado no financiamento das atividades do tráfico para Buenos Aires, Montevideu e Colônia de

³⁰⁵ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, pp. 58-63. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit., pp. 64-69.

³⁰⁶ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Ibidem, p. 38.

³⁰⁷ ALADRÉN, Gabriel. A região platina enquanto espaço produtivo articulado ao tráfico transatlântico de escravos (c. 1777-1831). Opt. Cit., pp. 9-12.

³⁰⁸ Ibidem.

Sacramento se voltou para o Rio Grande. A partir de 1810, o desembarque de africanos escravizados no Rio Grande do Sul aumentou em níveis sem precedentes.³⁰⁹

A região de Santa Catarina estava nesta rota do tráfico para os portos do Sul. Desde 1680 a região era utilizada como escala de contrabando para os portos do rio da Prata. Também servia de escala na rota dos navios que partiam carregados com africanos para o Rio Grande do Sul.³¹⁰

Como vimos anteriormente, em Santa Catarina, por volta de 1785, La Perouse atestou a demanda pelo trabalho escravizado ao relatar que as lavouras locais seriam muito prósperas para o cultivo, mas que não podiam ser aproveitadas por falta de quem as cultivasse.³¹¹

Um manuscrito avulso datado de novembro de 1798 indica que a virada do século XVIII para o XIX correspondeu ao período em que o fluxo do comércio de africanos para Santa Catarina ganhou ânimo, acompanhando os ritmos da economia-mundo no espaço do Atlântico, principalmente em se tratando da reorganização no tráfico de africanos escravizados para o Sudeste. O documento apresenta certa preocupação da Coroa Portuguesa no controle do tráfico via navegação de cabotagem para a região. Expedido pelo Conde de Resende, D. José Luiz de Castro solicitava medidas para controlar o tráfico na região, com a nomeação de oficiais locais para verificação do diário de bordo e se este correspondia a carga transportada. Em ofício, dizia que:

(...) para evitar o extravio que se faz de escravos novos, para não pagarem deles os direitos sobre eles impostos, se resolveu na junta da minha Real Fazenda desta cidade, (...) que chegando ao porto dessa Ilha e aos de Laguna e Rio de São Francisco, dependentes desse governo, qualquer embarcação em que se conduzam escravos novos ou domésticos, a que vulgarmente se dá o nome de ladinos, no seu desembarque, sejam confrontados com as guias que levarem os mestres ou passageiros, e achando-se alguns que não sejam compreendidos nas guias e não pertençam à equipagem das mesmas embarcações mandará fazer neles apreensão como extraviados aos meus reais direitos, dando-me conta pela mesma Junta do que se suceder a esse respeito, para se puderem dar as mais providências que se julgarem precisas. No fim de cada mês mandareis fazer uma relação de todas as embarcações que entrarem nesse porto com escravos enviados dos portos desta capitania ou de qualquer outra, declarando os nomes da embarcação e do mestre, o dia em que saíram do porto aonde carregaram e o da chegada aos

³⁰⁹ Ibidem.

³¹⁰ SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Op. Cit., p. 47. PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos: Laguna, primeiras décadas do século XIX*. Ilha de Santa Catarina: Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), 2015, pp. 43-60.

³¹¹ *Ilha de Santa Catarina*, Op. Cit., p. 113.

desse governo, (...) como também dos escravos que desembarcaram e dos que faleceram na viagem, dando os mestres uma declaração jurada e assinada por ele e por algum outro oficial digno de fé. De nenhum modo, consentireis, sem causa muito justificada, que se embarque escravo algum para fora que não pertença à lotação das embarcações ou que vá à companhia de seu próprio senhor, a fim de se evitar por este meio o contrabando que se faz de escravos.³¹²

Tal medida possivelmente foi adotada sob a inspiração do alvará de 13 de março de 1770, pelo qual a Coroa Portuguesa ordenava a verificação do número de africanos desembarcados no Rio de Janeiro e se este correspondia aos registros de bordo que os mestres das embarcações traziam da África, a fim de que se evitasse a evasão dos impostos. Ao conferirem os desembarques, os fiscais deveriam produzir uma nova documentação em que constasse a data de chegada do navio, o nome e o tipo da embarcação, o capitão do navio, o local de procedência dos africanos embarcados e o número de mortos durante a travessia.³¹³

Ao fazer a primeira prestação de contas que o conde de Resende mandou cumprir, o único desses registros que aparentemente sobreviveu em Santa Catarina, soma-se um total de 1.060 escravizados de ambos os sexos, desembarcados nos meses de janeiro a março de 1799 e distribuídos entre os portos de São Francisco, Laguna e Desterro.³¹⁴

Para estimar o número de africanos desembarcados no litoral de Santa Catarina não se pode simplesmente multiplicar a quantidade de um determinado mês para estimar os outros, pois as estações do ano, as quais determinavam os ritmos dos ventos, exerciam influência na dinâmica da economia-mundo no espaço do Atlântico.³¹⁵

Durante o século XIX, verão e outono corresponderam aos meses de maior desembarque de africanos no porto do Rio de Janeiro.³¹⁶ Por certo, fossem os africanos redistribuídos o mais rápido possível para evitar gastos com alimentação e alojamento e deveria ser próximo a estas épocas que se despachavam os africanos importados pelo Rio de Janeiro para os portos do interior. Possivelmente, os maiores desembarques de africanos escravizados em Santa Catarina ocorreram entre novembro e abril. Quando esteve em Desterro, no ano de 1808, o almirante russo Golovnin notou que no local:

³¹² APESC. Provisões do Conselho Ultramarino (1794-1807). Caixa 32, Fl. 57.

³¹³ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit., p. 13.

³¹⁴ APESC. Provisões do Conselho Ultramarino (1794-1807). Caixa 32, Fl. 57. Ver anexo 05.

³¹⁵ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. Op. Cit., pp. 57-63.

³¹⁶ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit. 60-64.

[...] estavam ancorados dois ou três navios portugueses destinados ao comércio de cabotagem. Isso se dá somente no verão, pois no inverno é perigoso para os navios ancorarem ali, porque a enseada está completamente aberta aos ventos do sul.³¹⁷

Chamisso, que ancorou na Ilha de Santa Catarina no ano de 1815, notou que “o tráfico de escravos ainda florescia aqui. Só o governo de Santa Catarina necessitava, anualmente, de uma quantidade de cinco a sete navios negreiros, cada um com uma média de cem negros.”³¹⁸

As análises dos primeiros desembarques de africanos em Santa Catarina, após a Coroa Portuguesa emitir ordem de fiscalização deste comércio, sugerem que as embarcações que partiam com africanos do Rio de Janeiro para Santa Catarina podiam variar a lotação entre 50 a 150 escravizados, pouco mais ou menos, e que os despachos feitos de Pernambuco e Bahia carregavam muito mais. Em 09 de fevereiro de 1799, Ignácio Pedro da Silva saiu da Bahia e chegou em São Francisco do Sul com 487 africanos, 25 a menos do que embarcara, número próximo aos desembarques transatlânticos feitos no Rio de Janeiro.³¹⁹

Não é difícil supor que em épocas de extrema escassez de alimentos em Bahia e Pernambuco, acentuadas pelas variações meteorológicas, pessoas mantidas em escravidão, as quais não se podia arcar com o sustento (com a farinha a preço de sobrevivência), fossem compradas na Bahia e em Pernambuco para serem trocadas por sacas de farinha de mandioca em Santa Catarina.

A documentação produzida pelos fiscais aponta que o comércio de redistribuição dos africanos com destino a Santa Catarina vitimizava entre 5% a 10% dos africanos no trajeto. Em 1811, o capitão José Luís do Livramento sepultou 15 africanos escravizados em Desterro em pouco menos de um mês, indicando que muitos outros africanos que não morreram durante a viagem, ainda tiveram que encarar dias de recuperação sob risco de vida, resultados dos longos dias de viagem sob duras condições.³²⁰

É possível, estimando-se somente os primeiros meses do ano de 1799, um ano de menor dinamismo no tráfico, diga-se de passagem, e acreditando no relato de Chamisso, que afirmou serem necessários entre 500 a 700 escravizados por ano em 1815, que o número de africanos escravizados desembarcados em Santa Catarina nas três primeiras

³¹⁷ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 203.

³¹⁸ *Ibidem.*, p. 235.

³¹⁹ Anexo 05.

³²⁰ MAMIGONIAN, B. G. CARDOSO, V. H. B. Tráfico de escravos e a presença africana na Ilha de Santa Catarina. Op. Cit., pp. 17-19.

décadas do século XIX varie entre 15 mil a 30 mil. É preciso considerar que a população escrava de Santa Catarina aumentou de 5.191 escravizados em 1796 para 15.533 em 1824, quando se registrou o total de 34% da população composta por escravos.³²¹

Os africanos que desembarcavam em Santa Catarina não deveriam permanecer todos no litoral, podendo ser destinados à locais mais distantes, por mercadores igualmente interessados na redistribuição dessas mercadorias pelas freguesias do interior ou até mesmo para locais mais próximos ao contrabando com a fronteira espanhola. Também podemos suspeitar de uma rede de traficantes, que com a justificativa de serem desembarcados em Santa Catarina, os africanos fossem ali reembarcados seguindo em barcos menores os caminhos do contrabando.

No litoral de Santa Catarina, na medida em que os desembarques se avolumavam, percebe-se a presença de mais investidores neste ramo de comércio, o que aponta para uma pulverização dos capitais responsáveis pelo financiamento do tráfico para a região.³²²

Analisando-se as guias de remessas do Rio de Janeiro para Santa Catarina entre os anos de 1809 e 1830, somente 19% dos africanos eram despachados por comerciantes que remetiam mais de dez escravizados por despacho e apenas 1% dos africanos vieram em comboios com mais de cinquenta. Portanto, estima-se que menos de 20% dos africanos transportados para região tenham sido despachados por negociantes especializados neste ramo de comércio. A grande maioria fazia pequenas remessas, aproveitando-se da conjuntura favorável.³²³

Mas quando se ajusta o foco sobre a vila de Laguna, percebe-se que o comércio nesta região era mais concentrado. Dos africanos remetidos diretamente do Rio de Janeiro para Laguna, 44% foram despachados por um comerciante de mais de dez envios, especialista no tráfico, portanto. Luiz Francisco Braga remeteu em ao menos 18 despachos um total de 262 escravizados para Santa Catarina. Este comerciante pode ter sido um mercador comissário residente no Rio de Janeiro, correspondente da demanda de muitos comerciantes locais interessados igualmente na redistribuição dos africanos pelo interior.³²⁴

Entre Rio de Janeiro e Santa Catarina, os africanos escravizados foram despachados rapidamente em poucos envios, 58% deles foram despachados em pouco mais de 10%

³²¹ Anexo 03.

³²² PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos*. Op. Cit., pp. 48-6.

³²³ Ibidem.

³²⁴ Ibidem.

dos envios. Em Laguna não foi diferente. Nesta região, com as fontes analisadas até agora, estima-se que 90% dos escravizados despachados diretamente do Rio de Janeiro foram feitos na década de 1820, o que aponta para uma rápida montagem das unidades escravistas locais nas primeiras décadas do século XIX, no exato momento de reorganização nas exportações brasileiras e no mercado atlântico de africanos escravizados para os portos do sudeste brasileiro.³²⁵

É possível que vários desses despachos de africanos chegassem a Santa Catarina carregados em frete em uma mesma embarcação e que esta viesse lotada com outros tipos de mercadorias.

Na década de 1820, quando se intensificou o ritmo de desembarques de africanos no Sudeste, foi possível acompanhar viagens negreiras diretas entre os portos da África e os de Santa Catarina, por onde se supõe uma maior demanda por escravizados na região no período de maior dinamismo do tráfico e a presença mais direta dos mercadores locais nas redes do comércio no Atlântico.

O navio *Boa Armonia*, que partiu de Luanda e antes de chegar ao Rio de Janeiro atracou em Santa Catarina³²⁶ e o navio *Nova Aventura*³²⁷, comandado pelo capitão Domingos Manoel Rodrigues Maia, que partiu de Benguela em 1823 com 390 africanos, dos quais chegaram vivos em Santa Catarina 353, são indícios de que as rotas de abastecimento da região eram múltiplas, por mais que os fornecedores pudessem ser os mesmos.

Pode ser que essas rotas alternativas procurassem reduzir a mortalidade de africanos previamente encomendados na região ou fossem utilizadas para socorro no abastecimento de farinha de mandioca. Aportando primeiro em Santa Catarina, antes de chegar no Rio de Janeiro, poderiam ainda os mestres carregar seus navios com farinha de mandioca e aguardente a ser negociada na capital ou para compor um novo estoque para uma futura armação, destinada a compra de mais escravizados na África.

Apesar do tráfico para a ilha de Santa Catarina e Laguna ter ocorrido, sobretudo, por comboios que raramente ultrapassavam cem africanos, pode-se perceber que desde 1799 a região presenciou desembarques maiores, especialmente quando os comboios vinham de Bahia e Pernambuco ou diretamente da África.

³²⁵ Ibidem, p. 88.

³²⁶ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit., p 79.

³²⁷ 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).

O período de aumento no desembarque de africanos no Brasil coincidiu com a crise do ouro e a consequente retração dos capitais lisboetas no tráfico por volta de 1780. Desde então, os mercadores brasileiros que atuavam na prestação de serviços de fretes aos portugueses que investiam capitais no financiamento destas atividades, abocanharam uma parte significativa do comércio de escravos, negociando, principalmente, com fumo na Costa da Mina e com cachaça nos portos mais próximos de Angola.³²⁸

Havia duas regiões na África as quais foram as principais fornecedoras de africanos escravizados para a América Portuguesa: Costa da Mina e Angola. Tanto em Angola como na Costa da Mina, os diversos tipos de armamentos e ferragens, geralmente produzidos na Europa, eram necessários para a consolidação dos territórios e para o funcionamento da cadeia do tráfico, além dos tecidos que eram importados pelo gosto da moda. Os africanos, geralmente, preferiam os panos asiáticos mais coloridos e de maior durabilidade do que os lanifícios europeus e, por conta disso, controlar o comércio do Índico também era fundamental para acumulação mercantil resultante do tráfico atlântico.³²⁹

Mas havia uma diferença fundamental no tráfico de Angola e o da Costa da Mina. Na Costa da Mina, os produtos coloniais, com destaque para o tabaco, equivaliam entre 50% a 75% do valor dos africanos. Em Angola, os produtos coloniais, especialmente a cachaça, eram responsáveis por cerca de 20% a 35% das importações angolanas. Ou seja, se o tráfico reforçava as diferenças econômicas continentais por conta das diversas mercadorias negociadas neste comércio, a penetração dos capitais “brasileiros” na África ocorria sobretudo por conta da produção de aguardente negociada em Angola e fumo na Costa da Mina. A produção colonial de tabaco e cachaça (esta, como vimos, uma das maiores exportações de Santa Catarina no início do século XIX, que aumentou de 145.624 litros em 1803 para 208.205 litros em 1820) ao compor a cesta de produtos com os quais se negociavam o preço dos africanos, ajudava a reduzir o custo de aquisição dos escravizados, mesmo que não correspondesse ao *grosso* das mercadorias necessárias para realizar o comércio nesta região.³³⁰ Com o passar dos anos, a cachaça conquistou as feiras

³²⁸ MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Winsconsin: University of Winsconsin Press, 1988; MENZ, Maximiliano M. As “geometrias” do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807). In: *Revista de História*. São Paulo, n. 166, p. 185-222, jan./jun. 2012.

³²⁹ ACIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano M. *Resgate e mercadorias: uma análise do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. In: *Revista Afro-Ásia*. Salvador: n. 37, pp. 43-73, 2008.

³³⁰ *Ibidem*.

africanas e ajudou a aumentar a oferta de escravizados, proporcionando maiores lucros aos comerciantes brasileiros envolvidos no tráfico.³³¹

Até 1808, o mercado de africanos escravizados para o Brasil era bastante diversificado em relação aos seus agentes, principalmente por conta da inserção de investidores portugueses e luso-africanos, que contratavam fretes dos proprietários de embarcações situados no Rio de Janeiro. A propriedade do casco e a propriedade das mercadorias nem sempre se confundiam, de modo que o fluxo das rotas não correspondia ao fluxo monetário do tráfico. Somente após a abertura dos portos, quando ficou liberada a participação dos ingleses nos negócios com a Colônia, foi que os mercadores residentes no Brasil controlaram maior fatia do financiamento direto do tráfico, ocupando o lugar deixado pelos portugueses no comércio com Angola, sobretudo, a partir de 1822. O mercado de fretes impulsionava a acumulação dos mercadores residentes, ocupados em levar as mercadorias daqueles que investiam diretamente no financiamento e ampliação da escravidão no litoral do Brasil.³³²

Estima-se que entre o fim do comércio legal de africanos escravizados em 1830 e 1850, cerca de 750 mil africanos entraram no Brasil ilegalmente e foram redistribuídos por todo o Brasil, de modo que a última geração de escravizados e seus descendentes foi composta por milhares de indivíduos mantidos ilegalmente em escravidão.³³³

3.2 - ORIGENS, SEXOS E IDADES

Os africanos escravizados na América provinham basicamente de três macrorregiões do continente africano: África Ocidental, Central Atlântica e Oriental.³³⁴

A África Ocidental, região próxima à Costa da Mina, ilha de São Tomé e rio dos Camarões, tinha uma proximidade maior com as capitanias do norte e por isso os africanos desta região compunham a maior parte da população escravizada da Bahia e Pernambuco. Também se deve levar em consideração que a produção de tabaco, altamente demandado na Costa da Mina devesse facilitar o comércio entre essas regiões.

³³¹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*. Op. Cit., pp. 307-323. Há diferenças significativas nas interpretações sobre o papel da cachaça no tráfico com Angola. Enquanto Alencastro considera que ela era responsável por mais de 90% do tráfico com Angola, autores como Menz e Acioli consideram que ela era um importante mercadoria necessária para baratear o comércio com Angola, mas dominar o circuito de outras mercadorias no Atlântico era também fundamental para lograr êxito neste tipo de comércio.

³³² MENZ, Maximiliano M. As “geometrias” do tráfico. Op. Cit.

³³³ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*. Op. Cit.

³³⁴ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Op. Cit., 78-82.

Os africanos que eram despachados dessa região corresponderam a 3% dos escravizados importados pelo Rio de Janeiro até janeiro de 1815, quando Portugal aceitou a repressão do comércio ao norte do Equador, o que tornou o comércio com a Costa da Mina ilegal. Sem dúvidas, a menor reincidência de desembarques no Rio de Janeiro de navios provenientes dessa região a partir de 1815 se deu por conta de os contrabandistas preferirem não produzir provas contra si mesmos.³³⁵

Os portos da África Central Atlântica, principalmente aqueles situados mais perto da região congo-angolana, foram os principais locais de embarque dos africanos escravizados que aportaram no Rio de Janeiro. Oito entre cada dez navios eram provenientes desta região. De uma participação de 96% no movimento dos navios negreiros que ancoravam no porto do Rio de Janeiro até 1811, estes navios passaram a deter 48% após a abertura dos portos, em algumas ocasiões. Mas, no geral, era proveniente da África Central Atlântica 80% da movimentação portuária de navios negreiros que ancoravam no Rio de Janeiro.³³⁶

Revelando a incapacidade da África Central Atlântica em ofertar toda a demanda por escravizados do Brasil, a África Oriental, especialmente as regiões de Moçambique e Quelimane, consolidaram-se como importantes fornecedoras para o mercado fluminense. De apenas 4% das entradas no porto do Rio de Janeiro até 1811, a região passou a representar 20% da movimentação dos navios negreiros aportados entre 1811 e 1830.³³⁷ Quando esteve na ilha de Santa Catarina no ano de 1803, Langsdorf pode comprovar que:

É público que anualmente são mandados grandes carregamentos de escravos negros de possessões portuguesas na África, principalmente de Angola, Benguela, Moçambique, etc., para os portos brasileiros. [...] trazidas para o Rio de Janeiro e de lá enviadas para cá, certamente para alcançar melhor preço.³³⁸

Nos livros de registros de batismos da paróquia de Nossa Senhora do Desterro foram encontrados 1.138 africanos escravizados entre 1788 e 1850. Analisando a composição destes batismos, pode-se estimar que algo entre 60% dos africanos batizados

³³⁵ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Ibidem., p. 79-80. ACIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano M. Resgate e mercadorias. Op. Cit., pp 55-63.

³³⁶ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, pp. 79-80;

³³⁷ Ibidem.

³³⁸ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 167.

eram provenientes da África Central Atlântica, 15% da Costa da Mina e 20% da região da África Oriental.³³⁹

O relativo grau de equivalência no percentual de africanos provenientes de regiões da África Central Atlântica e África Oriental batizados em Desterro com o da movimentação portuária do Rio de Janeiro sugere que boa parte dos africanos escravizados em Santa Catarina era adquirida via navegação de cabotagem com os portos fluminenses. Mas o elevado grau de batizados provenientes da Costa da Mina na região aponta para outras rotas de importação, como em alguns casos que se pode acompanhar, que comprovam os desembarques via as capitanias de Bahia e Pernambuco.

As nações dos africanos inventariados em Laguna apontam também para predominância maior de escravizados procedentes da região da Costa da Mina, em relação a movimentação portuária do Rio de Janeiro. Se na capital eles eram apenas 3% dos importados, em Laguna, 21% dos africanos dentre os quais foi possível identificar a nação faziam referência a região “da Costa”, muito provavelmente Costa da Mina, caso a designação não fosse uma designação genérica para “Costa da África”. Dos africanos inventariados na vila de Laguna 75% correspondiam a região da África Central Atlântica e apenas 4% da região da África Oriental.

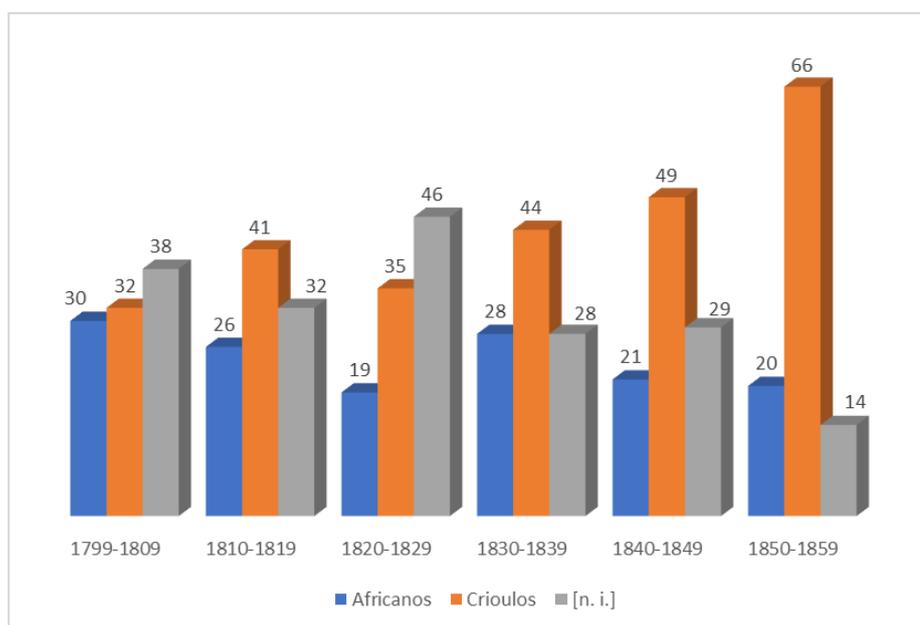
Tabela 13: Nação dos africanos inventariados em Laguna (1799-1859):

Nações	Feminino	Masculino	Total (abs.)	Total (%)
África Ocidental				
da Costa	11	12	23	21
África Central Atlântica				
Angola	01	08	09	8
Benguela	07	15	22	20
Cabinda	02	02	04	4
Cassange	01	08	09	8
Congo	06	21	27	25
Monjolo	-	02	02	2
Rebolo	02	07	09	8
Total	19	63	82	75
África Oriental				
Moçambique	-	04	04	4
Total identificado				
Total	30	79	109	100
Não identificados				
N. I.	20	61	81	43
Total				
Total	50	140	190	100

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

³³⁹ MALAVOTA, Claudia Mortari. *Os africanos de uma vila portuária do Sul do Brasil: criando vínculos parentais e reinventando identidades*. Desterro, 1788/1850. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. [Tese de Doutorado], 2007, p. 87, tabela 3.

Gráfico 13: Percentuais de africanos e crioulos inventariados em Laguna por décadas (1799-1859):



Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

No total, foi possível encontrar 190 registros de africanos escravizados de ambos os sexos entre os 854 escravizados encontrados nos 196 inventários da vila de Laguna. Os africanos corresponderam a 22% dos escravizados inventariados na vila. Deve-se fazer a ressalva que não foi possível verificar se um mesmo indivíduo foi duas vezes inventariado em diferentes ocasiões.

A predominância de africanos do sexo masculino (74% dos africanos) pode ser indicativa da demanda por serviços na lavoura e embarque de mercadorias nas regiões portuárias. Mas a alta proporção de mulheres africanas nos inventários (26%) não pode ser desprezada, pois apresenta uma sociedade em que as mulheres exerciam atividades econômicas importantes. Além de serem exploradas nas funções de raspadeiras nos engenhos, poderiam ocupar algum espaço nos serviços domésticos e urbanos e eram fundamentais para reprodução natural do escravismo na região.

Entre 1787 e 1836, a razão de sexo da população livre de Santa Catarina era de 91 homens para cada 100 mulheres, igualando-se aos percentuais da capitania de São Paulo em 1808. Mas entre a população escravizada, havia 183 homens para cada 100 mulheres,

o que era superior a capitania de São Paulo (122 homens) e até mesmo do Rio Grande de São Pedro (171 homens), mas não tão acentuada como em Minas Gerais (255 homens).³⁴⁰

Em geral, a historiografia apontou que regiões onde se praticava uma agricultura de subsistência em pequena escala, ou seja, que eram pouco mercantilizadas e que não tinham conexões diretas com o mercado de exportação, tiveram uma maior equidade nas razões de sexos, com maior predominância de mulheres, isto porque a reprodução natural dos escravizados era mais importante do que a reposição via tráfico e porque os homens livres tenderiam a migrarem para regiões mais dinâmicas. No Paraná, entre 1800 e 1830, a maior taxa de masculinidade encontrada entre os escravizados foi de 104 homens e entre os livres brancos 97 homens.³⁴¹

Este não era o caso de Santa Catarina. Apesar de a região se dedicar ao cultivo de mandioca e outros gêneros de subsistência em maior escala, o índice de masculinidade elevado na sua população escravizada indica que havia uma produção mercantil baseada na escravidão voltada a demanda de outros centros urbanos e que impulsionava a demanda por escravizados do sexo masculino. Também se deve levar em consideração que no local havia um complexo de armações baleeiras que concentravam grande parte dos escravizados.

A população masculina de Santa Catarina era bastante jovem. Em 1796, 51% das pessoas livres e libertas tinham até 15 anos. Na verdade, sua estrutura etária variou conforme a cor. Homens brancos possuíam maior número de descendentes, por razões óbvias de terem maiores condições materiais de ampliarem a sua descendência. Os libertos apareceram em percentuais diminutos, mas com aumento notável a partir de 1820, sobretudo o de mulheres.³⁴²

O *Gráfico 13* também demonstra outros aspectos da ampliação da posse escrava em Laguna. Os africanos aumentaram nos registros. Eram cerca de dez entre os anos de 1799 e 1809 e passaram a 48 na década de 1849-1859, o que aponta para a intensificação do tráfico na região nas primeiras décadas do século XIX. Os *crioulos*, que também eram menos de vinte registros entre 1799-1809 foram registrados na década de 1850 em um

³⁴⁰ GOMES, Luciano Costa. Livres, libertos e escravos na história da população de Santa Catarina, 1787-1836. Op. Cit., p. 603.

³⁴¹ GUTIÉRREZ, Horácio. Demografia Escrava numa Economia Não-Exportadora: Paraná, 1800-1830. In: *Estudos Econômicos*, v. 17, n. 2, 1987, pp. 297-314.

³⁴² GOMES, Luciano Costa. Livres, libertos e escravos na história da população de Santa Catarina. Op. Cit., p. 604.

total de 160 pessoas, o que aponta para o fato de que parte da escravidão local era reproduzida via nascimento.

Os dados apontam que o crescimento da escravidão em Laguna, deveu-se, principalmente, por conta da aquisição de africanos em um primeiro momento, mas, também, por conta da reprodução natural. Dos escravizados inventariados como posse, 48% eram crioulos(as), ainda que muitos não tivessem identificação.³⁴³

Os percentuais de africanos e crioulos inventariados por décadas indica que na primeira metade do século XIX houve também uma ampliação da escravidão natural, de filhos e filhas de mães africanas, que permaneciam submetidos à escravidão. Em Minas Gerais, a diminuição no número de pretos e o aumento no número de pardos entre os escravizados e as pessoas livres de cor é um indicativo de que parte da população escravizada era reproduzida via nascimento.³⁴⁴ Considerando que entre 1790 e 1830 houve uma ampliação da escravidão no litoral de Santa Catarina via tráfico e que os inventários de Laguna demonstram uma maior presença dos crioulos com o avançar das décadas, isto corrobora com a visão de que parcela da escravidão era reproduzida via nascimento natural.

Mesmo considerando que a maior parte dos não identificados fossem africanos, desde a década de 1830 em diante houve um aumento considerável nos declarados como crioulos. Se entre 1799-1809 havia cerca de um africano para cada crioulo, na década de 1850 havia um para cada três. Deve-se levar em consideração também que alguns africanos, após 1830, devessem ser registrados como crioulos, de modo a ocultar os registros de participação nas cadeias do tráfico ilegal.

3.3 - ESTRUTURA DE POSSE DOS ESCRAVIZADOS EM LAGUNA

Como vimos, as unidades escravistas de produção no litoral brasileiro variaram em tamanho, localização e qualidade da terra. Em geral, a propriedade dos escravos esteve

³⁴³ Ver anexo 06.

³⁴⁴ STUMPF, Roberta Giannubilo. Minas contadas em números – A capitania de Minas Gerais e as fontes demográficas (1776-1821). In: *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, v. 34, n. 3, pp. 529-548, 2017. O conflito entre irmãos pardos e pretos para definir o controle da Irmandade do Rosário de Nossa Senhora do Desterro analisado por Beatriz Mamigonian também aponta para a “crioulização” da sociedade local nas primeiras décadas do século XIX. O embate entre os irmãos indica um esgotamento na capacidade de liderança dos africanos da Irmandade frente a crescente população de crioulos. Ver: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. Africanos em Santa Catarina: escravidão e identidade étnica (1750-1850). In: FRAGOSO, João, et al. *Nas rotas do Império*. Op Cit., pp. 610-614.

mais concentrada nos massapés próximos às regiões portuárias, nas areias mais distantes a propriedade era menor. Nestes locais, a posse dos escravizados raramente ultrapassava o número de 30.

No início do século XIX, diversas regiões produtoras do Rio de Janeiro, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul desenvolveram uma economia mercantil de alimentos cada vez mais fundamentada na mão de obra escravizada, na medida em que direcionavam seus excedentes de produção para o mercado do Rio de Janeiro.³⁴⁵ Assim também aconteceu na Bahia, onde se desenvolveu uma produção mercantil de alimentos fundamentada na mão de obra escravizada voltada ao seu centro urbano.³⁴⁶ Esta maior integração de uma economia mercantil de alimentos voltada a demanda urbana viabilizava a expansão da agricultura de exportação, como vimos anteriormente.

Neste período, as vilas de Jacareí e Cunha, regiões produtoras de alimentos situadas no Vale do Paraíba, faziam uso intensivo da mão de obra escravizada para produzir alimentos para o mercado de Minas Gerais, do Rio de Janeiro e do próprio vale do Paraíba. Entre 1804 e 1835, de 50% a 80% destas unidades de produção agrícola possuíam algum escravizado, dependendo do ano analisado. Nesta região, havia, inclusive, proprietários de 60 a 70 escravizados, número expressivo até mesmo para as regiões açucareiras do Rio de Janeiro e do Recôncavo Baiano. Mas, no geral, os agricultores dedicados ao cultivo de alimentos tinham posses bem mais modestas. Os que possuíam até cinco escravizados eram 66% e os que tinham menos de 20 eram 80%.³⁴⁷

Na Bahia, as unidades de produção que se dedicavam, principalmente, a fabricação de farinha de mandioca, ficavam situadas em locais mais distantes e eram menores as suas unidades escravistas. De fato, quando comparados às maiores unidades produtoras de açúcar, os lavradores e proprietários de engenho de farinha de mandioca pareciam paupérrimos. Em Nazaré das Farinhas, somente 8% dos lavradores de mandioca tinham dez ou mais escravizados, enquanto 68% tinham menos de cinco. Vários documentos sugerem que a posse média mais comum de um lavrador de mandioca do litoral da Bahia estava composta por entre dois a oitos escravizados.³⁴⁸

Um proprietário de dez escravizados, que chamaria pouca atenção nas freguesias tipicamente açucareiras e que seria classificado como um pequeno proprietário, poderia

³⁴⁵ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*. Op. Cit., pp. 119-147.

³⁴⁶ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 213-266.

³⁴⁷ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Escravidão Africana na Produção de Alimentos*. Op. Cit., pp. 295-317. BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 248.

³⁴⁸ BARICKMAN, B. *Ibidem*.

ser classificado como um médio proprietário nas regiões de Cunha e Jacareí e em freguesias como Jaguaripe, Maragogipe e Nazaré das Farinhas. Isto, principalmente, levando em consideração o tamanho territorial das unidades agrícolas de produção.

Em Santa Catarina, na freguesia de São Miguel da Terra Firme, a análise dos inventários apontou que 87% dos proprietários deixavam ao menos um sujeito escravizado entre 1830 e 1849. Destes proprietários, 60% tinham entre um a cinco e os que possuíam até dez compunham o total de 90% das unidades escravistas da região.³⁴⁹

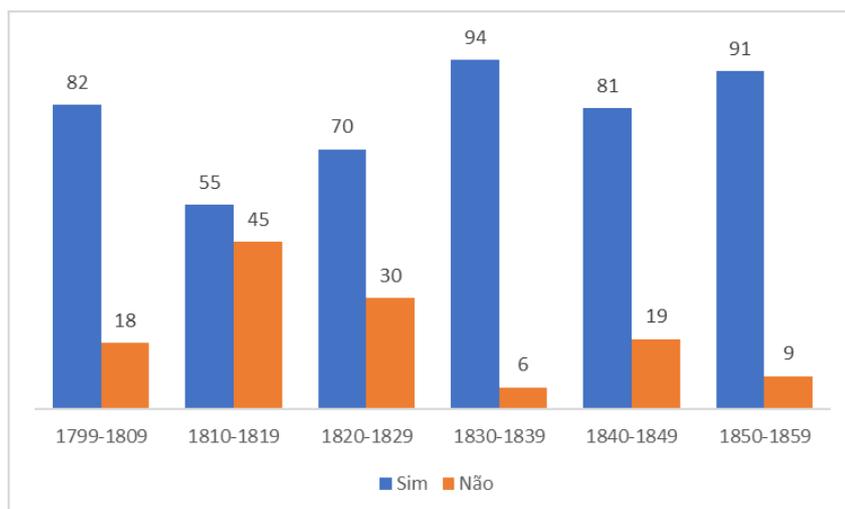
Como podemos observar nas análises de regiões produtoras de farinha de mandioca, como as de Jaguaripe, Maragogipe e São Miguel da Terra Firme, era comum que algo próximo a apenas 10% das propriedades terem mais de dez escravizados. Apesar da baixa concentração desta posse, a escravidão esteve presente em uma ampla parcela da população nas regiões produtoras de farinha de mandioca. No geral, nas primeiras décadas do século XIX, cerca de 80% da população inventariada nestes locais mantinham ao menos um indivíduo em cativeiro.

Entre 1799 e 1809, em Laguna, 82% da população inventariada tinha ao menos um escravo e 18% dos proprietários tinham mais de 10. Analisando a evolução da concentração da posse escrava no litoral de Laguna ao longo dos anos, tem-se uma melhor compreensão sobre a ampliação da escravidão no litoral de Santa Catarina na primeira metade do século XIX.

Se no período de 1810-1819 unidades que possuíam ao menos um sujeito escravizado eram 55%, na década seguinte foram 70% e entre 1830 a 1859 a porcentagem anual de inventários contendo escravos não baixou de 80%, compondo no período de 1830-1839 a 94% e na de 1850-1859 a 91% das propriedades inventariadas. No geral, teve-se uma ampliação da escravidão nas propriedades locais durante a primeira metade do século XIX.

³⁴⁹ ZIMMERMANN, Fernanda. *De armação baleeira a engenhos de farinha*. Op. Cit., p. 103-106.

Gráfico 14: Inventários com e sem escravos de Laguna (1799-1859):



Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Tabela 14: Concentração da posse escrava inventariada em Laguna por ano em percentuais (1799-1859):

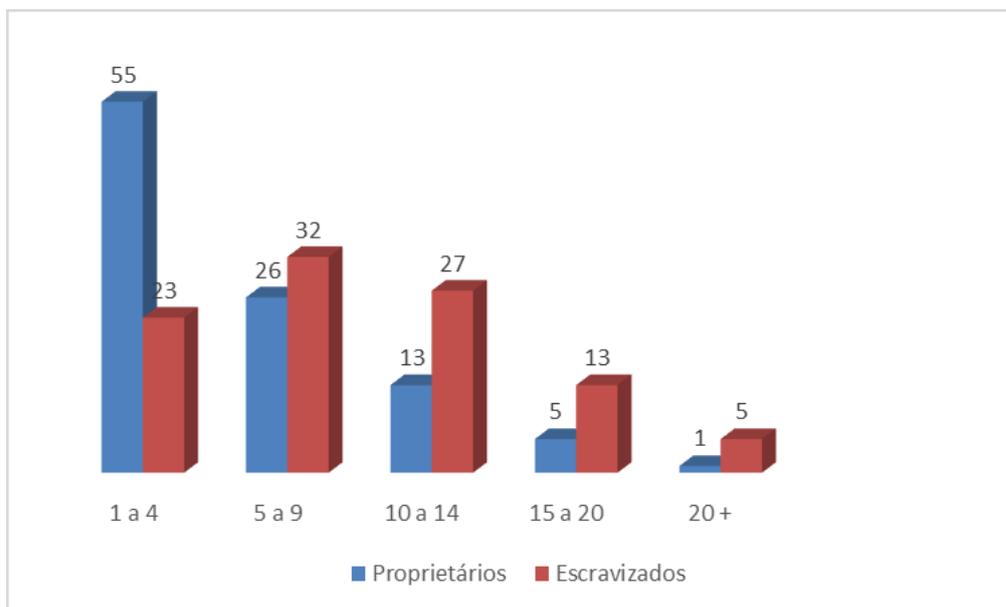
Período	1799-1809		1810-1830		1831-1850		Total		Esc. por prop.
	A	B	A	B	A	B	A	B	
0	18	0	30	0	12	0	21	0	0/1
1 a 4	64	43	37	26	47	20	43	23	2/1
5 a 9	9	16	22	42	21	26	21	32	7/1
10 a 14	-	-	10	32	11	26	10	27	11/1
15 a 20	9	40	-	-	6	19	4	13	16/1
20+	-	-	-	-	2	9	1	5	23/1
Total	100	99	99	100	99	100	100	100	4/1

A: proprietários.

B: escravizados.

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Gráfico 15: Perfil dos proprietários e concentração dos escravizados em Laguna (1799-1859):



Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Ao longo dos anos houve um aumento nas unidades com mais de dez escravos. Se entre os anos de 1799-1809 estas unidades eram compostas por 9% de proprietários, que concentravam 40% dos escravizados da vila, entre os anos de 1830-1859, essas unidades eram compostas por 19% dos proprietários e que concentravam 54% da propriedade escravizada. Neste último período (1830-1859), houve, inclusive, o aparecimento de proprietários com mais de 20 escravizados, que representavam 2% da população inventariada e que concentravam 9% da mão de obra escravizada.

Na camada mais baixa detentora da posse escrava, entre os anos de 1799 e 1809, tinha-se que 18% dos inventários não possuía escravo algum e que entre os anos de 1830-1859 correspondeu a 12%. Nota-se que os proprietários de até nove escravos, os quais compunham 73% dos inventariados e que possuíam 59% dos escravizados antes de 1809, entre as décadas de 1830 e 1850, eram 68% e possuíam 46% dos escravizados.

Isto indica que a ampliação da escravidão no litoral de Santa Catarina nas primeiras décadas do século XIX não ocorreu de forma uniforme. Houve uma maior concentração da posse nos maiores planteis, mesmo que se considere que a propriedade escrava se tornou mais acessível aos moradores. Ao longo do tempo, os inventários sem escravos foram reduzidos ao passo que também os menores escravistas reuniam cada vez menos

os escravizados da vila, que passavam a se concentrar nos maiores planteis, aqueles acima de dez escravizados.

Entre os proprietários de escravos, no litoral de Laguna, 55% dos inventários eram de micro propriedades que possuíam até quatro escravizados. Aqueles que detinham até nove escravizados eram 81%. Os proprietários de mais de nove escravos eram 19% do total. No entanto, estes últimos, apesar de em menor número, concentravam mais escravizados. Eram possuidores de 45% do total dos escravizados. Apenas 1% dos proprietários de escravizados eram donos de mais de 20 escravizados.

A concentração da mão de obra escravizada nos médios e grandes planteis, sempre levando em conta o padrão de riqueza local e a atividade econômica específica, revela que para além de uma economia fundamentada na mão de obra livre e pobre, o que não deve se desprezar tal relevância, havia setores do escravismo local (19% dos inventariados) que se distinguiram dos demais pela posse de mais de nove escravizados.

Era nestas unidades de produção, onde havia maior concentração da mão de obra escravizada, os locais onde ficavam as produções maiores e mais diversificadas. Nas localidades de Cunha e Jacareí, situadas no Vale do Paraíba, as unidades produtoras com maior número de escravizados eram responsáveis não somente pelo maior volume da produção, mas, também, pela sua maior diversificação. Era nestas unidades que se combinavam a agricultura de alimentos principal, que no caso era o milho, com outras culturas complementares como as de arroz, feijão e de origem animal.³⁵⁰

Em geral, em Laguna, a média de todos os escravizados encontrados por proprietário foi de quatro para cada, número semelhante ao encontrado por B. Barickman para a posse de escravos nas freguesias produtoras de mandioca do Recôncavo Baiano.³⁵¹

Em Laguna, como vimos, em geral, a propriedade escrava esteve mais concentrada no topo. Ao longo da primeira metade do século XIX, os proprietários com mais de nove escravos eram, no mínimo, 9% e concentravam 40% dos escravizados. Considerando o período 1831-1859 corresponderam a 19% dos proprietários e que concentravam 54% da posse escrava entre os inventariados. Portanto, pode-se afirmar que no litoral de Santa Catarina havia uma proporção maior das unidades produtoras que funcionavam com mais de nove escravizados, quando comparadas com áreas produtoras de farinha de mandioca da Bahia e de São Paulo, que tinham em média 10% de seus proprietários escravistas com mais de nove escravizados.

³⁵⁰ LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. *Escravidão Africana na Produção de Alimentos*. Op. Cit.

³⁵¹ BARICKAMN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., p. 238.

Tabela 15: Distribuição da posse escrava entre lavradores de Laguna (1799-1859):

Tamanho do plantel	% proprietários	% escravizados	Média de escravizados por proprietário
1 a 4	47	17	2
5 a 9	29	33	6
10 a 19	23	50	12
Total	99	100	5

* 10% dos lavradores não tinham escravizados.

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Tabela 16: Distribuição da posse escrava entre senhores de engenho de Laguna (1799-1859):

Tamanho do plantel	% proprietários	% escravizados	Média de escravizados por proprietário
1 a 4	48	16	2
5 a 9	24	25	7
10 a 19	25	49	13
20 ou +	2	9	23
Total	99	99	7

*13% dos proprietários de engenho não tinham nenhum escravizado.

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Os lavradores de cana do Recôncavo Baiano possuíam cerca de dez escravizados, o mais comum era terem entre 5 e 20, grupo que concentrava a maior parte dos escravizados desta categoria de trabalhadores agrícolas. A disparidade de lavradores do Recôncavo entre aqueles que possuíam um ou dois escravizados daqueles que contavam com quarenta revela a ampla diversidade social e de poder econômico deste grupo e sugere que os lavradores não compunham um grupo homogêneo. Em 1835, dos lavradores de cana encontrados em Iguapé, freguesia açucareira da Bahia, mais da metade tinha entre 5 a 19 escravizados. Disto, pode-se afirmar que até mesmo a lavoura de cana, pode ser considerada uma atividade composta, majoritariamente, por pequenas e médias unidades escravistas aos padrões das áreas produtoras de mandioca, ainda que alguns podiam possuir mais ou mesmo nenhum sujeito escravizado.³⁵²

A análise da propriedade escravizada dos lavradores de terras próprias em Laguna revela que esta categoria, assim como as dos lavradores de cana do Recôncavo Baiano, também era bem heterogênea. De todos estes lavradores, 47% possuíam até cinco

³⁵² SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos*. Op. Cit., p. 243, p. 366.

escravos e 29% até nove. Juntos, estes lavradores de poucos escravos correspondiam a 72% dos lavradores e que detinham 50% dos escravizados desta categoria.

O mais surpreendente foi que uma parcela considerável dos lavradores eram proprietários de mais de dez escravos, os quais representavam cerca de 23% dos lavradores de terras próprias e que possuíam outros 50% da mão de obra escravizada por esta categoria. Isto revela, que uma parcela dos lavradores empregava a mão de obra escravizada em suas lavouras e que o cultivo da mandioca e da cana de açúcar parece ter sido mais atraente do que possuir o próprio engenho.

Entre os proprietários de engenho, a posse média de escravizados por proprietários era mais concentrada se comparada com o padrão geral da posse escrava, que era de quatro para um. Entre os senhores de engenho havia sete escravizados para cada, ainda que 12 destes proprietários não tivessem escravo algum.

Houve um número maior de senhores de engenho que não eram proprietários de escravos em relação aos lavradores (eram doze os proprietários de engenho e dois os lavradores sem posse escrava). Talvez, isto ocorria pelo fato de que parte do arrendamento das terras era feita junto com o maquinário. No geral, os escravizados estiveram presentes em 86% das posses dos proprietários de engenhos locais e em 89% da posse dos lavradores de terras próprias.

3.4 – O TRABALHO DOS ESCRAVIZADOS NOS ENGENHOS DE FARINHA DE MANDIOCA

Como vimos, muitos dos inventariados no litoral de Laguna trabalhavam na agricultura, onde a vida girava em torno da rotina de plantar, cultivar, colher e beneficiar os gêneros destinados ao mercado. As rotinas e o ritmo do trabalho, o modo como se organizava a produção, era o mecanismo que possibilitava o movimento econômico. Ao determinar o volume das trocas, a organização do trabalho nos engenhos condicionava também o cotidiano dos trabalhadores.

Na Bahia, as técnicas da fabricação do açúcar definiram sua estrutura social por mais de um século. Os relacionamentos entre senhores, lavradores, trabalhadores assalariados e escravizados nos engenhos davam-se em função das relações de produção. Pensar a dimensão do cotidiano da produção local, seus processos, práticas e ritmos, ajuda

a perceber outros aspectos da economia local, sobre as condições de trabalho e de funcionamento da produção local.³⁵³

Como a grande maioria das regiões do litoral de Santa Catarina eram compostas por roças e engenhos de farinha de mandioca, que complementavam esta atividade produzindo também aguardente e demais artigos vistos no capítulo dois, procurou-se perceber o cotidiano do trabalho escravo nas unidades produtoras mais amplamente difundidas na região e que eram praticadas por detentores de grande parte da mão de obra escravizada: as dos proprietários da lavoura e dos maquinários de fazer farinha de mandioca.

Na Bahia, o uso da escravidão foi fundamental para organização do trabalho agrícola, principalmente nos períodos de alta na demanda do mercado mundial por açúcar. A escravidão possibilitou aumentar a exploração do trabalho ininterruptamente por cerca de oito a nove meses nos momentos mais dinâmicos da economia global, entre julho ou agosto e maio do ano seguinte, período de corte e moagem da cana para sua transformação em açúcar.³⁵⁴

Em Santa Catarina, de acordo com Virgílio Várzea, entre maio a outubro de cada ano começavam os trabalhos nos engenhos de farinha.³⁵⁵ Isto quando os proprietários não tinham redes de pesca, pois aqueles que também trabalhavam nesta atividade só podiam “entrar em *farinhada* ao fim da quadra mais ativa da pesca, lá para outubro ou novembro e só o fazem antes, nos anos em que a farinha está em ‘alta’ e tem grande o consumo nos estados do norte, como por ocasião de secas e outras.”³⁵⁶ Pode-se considerar que aqueles que tinham mais mão de obra disponível na forma de pessoas escravizadas, podiam atuar simultaneamente nos trabalhos da pesca e de processamento da farinha de mandioca. Como vimos no primeiro capítulo, o peixe seco era um importante componente nas saídas marítimas das mercadorias produzidas localmente.

Em Santa Catarina, os engenhos de farinha e de açúcar funcionavam em todo o litoral, um após os outros e muitos conjuntamente. Como vimos no segundo capítulo, todos os proprietários de engenhos de açúcar possuíam ao menos um engenho de farinha de mandioca. Em Santa Catarina, os trabalhos nos engenhos de açúcar ocorriam entre

³⁵³ Ibidem, p. 95.

³⁵⁴ SCHWARTZ, S. B. *Segredos Internos*. Op. Cit. P.97.

³⁵⁵ VÁRZEA, Virgílio. *A Ilha*. Op. Cit., p. 183.

³⁵⁶ Ibidem., p. 187.

maio e agosto, mas com maior intensidade entre junho e julho, época caracterizada pelos roceiros como “tempo do açúcar”.³⁵⁷

Na Bahia, nas épocas de maior dinamismo na produção, o trabalho era intenso, a colheita funcionava enquanto o dia permitisse e o funcionamento da moenda enquanto houvesse velas. Quando possível funcionava ininterruptamente, por dezoito a vinte horas, parando apenas para limpeza, lubrificação e troca dos bois. Os escravizados paravam apenas para dormir ou para cuidar da sua subsistência.³⁵⁸ Os engenhos de farinha de Santa Catarina, nestas épocas de maior dinamismo do mercado mundial, também podiam funcionar constantemente, desde que tivessem mão de obra disponível.

Em *Os engenhos de farinha de mandioca da Ilha de Santa Catarina*, Nereu Pereira do Vale descreveu em detalhes os processos de plantio e fabricação da farinha de mandioca no litoral de Santa Catarina, produzida a partir do cultivo de *Manihot Utilissima*, uma planta venenosa, popularmente conhecida como mandioca brava ou braba. Em seu trabalho de pesquisa, concluiu que várias foram as razões que favoreceram na sua adoção frente a outros tipos de mandioca cultivado pelos nativos indígenas. Primeiro, a mandioca brava possuía maior resistência às pragas. Apresentava também maior adaptabilidade em terrenos arenosos, onde foi possível arrancar as raízes com maior facilidade. Ela também possuía a vantagem de permanecer por mais tempo na terra aguardando o momento exato para seu beneficiamento e, talvez, o mais importante, oferecia maior rentabilidade econômica no fabrico na farinha. Para Seu Chico, um dos últimos remanescentes dos engenhos artesanais da ilha de Santa Catarina, a mandioca brava “dá raiz de até dois metros”.³⁵⁹

Antes de colocar as raízes de mandioca no engenho, eram necessárias cinco etapas prévias, a última, desenvolvida dentro do rancho do engenho. Eram elas: plantação ou roça, cultivo ou trato, colheita, transporte, lavagem e raspagem ou “capote”.³⁶⁰

Em Santa Catarina, a roça de mandioca, geralmente, começava a ser preparada ao final do inverno, nos terrenos arenosos mais próximos a casa do engenho. Para melhor rendimento devia permanecer na terra por muito tempo, entre um ano e meio a dois anos, mas no mínimo doze meses e no máximo quatro anos. O mais comum, era o prazo de 18

³⁵⁷ Ibidem, p. 183.

³⁵⁸ SCHWARTZ, S. B. *Segredos Internos*. Op. Cit., p. 97.

³⁵⁹ PEREIRA, Nereu do Vale. *Os Engenhos de Farinha de Mandioca da Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 25.

³⁶⁰ A descrição em detalhes destes processos de trabalho no plantio, colheita e fabricação da farinha de mandioca poder ser consultada em: PEREIRA, Nereu do Vale. *Os engenhos de farinha de mandioca da Ilha de Santa Catarina*. Ibidem, pp. 55-122.

meses (setembro, outubro e novembro a plantação e maio, junho, julho e agosto a colheita). Por não aceitar umidade elevada, o terreno escolhido deveria drenar o máximo de água possível para evitar os alagamentos, que as apodreciam.³⁶¹

Começava-se o cultivo de uma nova área cortando as melhores árvores que poderiam ser usadas para o reparo das peças dos engenhos e canoas, depois cortavam-se as utilizadas para fazer lenha e passava-se fogo no terreno. Após alguns dias de descanso, enterravam-se as manivas da mandioca, em covas de 15 cm a 40 cm de profundidade, geralmente com três “olhos” em cada maniva, levemente inclinados para cima. Depois, era necessário carpir periodicamente, a cada dois meses nas épocas do verão, para que as plantas daninhas não abafassem o broto das manivas. Era comum plantar em conjunto outras culturas semestrais ou quadrimestrais, especialmente o milho e o feijão. Depois era necessário preparar a terra e cuidar para que campos inteiros não fossem atacados por pestes. Se em clima quente e solos arenosos encontrava condições ideais para o seu crescimento, no entanto, precisava se cuidar para que não fosse atacada por lagartas, gafanhotos, formigas cortadeiras, ratos e demais animais que podiam fazer um grande estrago nestas roças.³⁶²

Quando chegava o tempo de farinha era feita a colheita da mandioca. Os trabalhadores se dividiam, então, em dois grupos. Um para ficar no trabalho de arranque das raízes e outro que se ocupava nos serviços internos do engenho, como o “sevador”, o prensador, “o forneador” e o encarregado dos bois, que fazia o transporte. Geralmente, empregavam-se os homens para arrancá-las do chão. Arrancar a mandioca não era uma tarefa muito especializada, bastando, no entanto, bastante força e resistência física para fazer o esforço contínuo durante horas de trabalho.³⁶³

Após a colheita, iniciava-se um processo de lavação, nem sempre realizado. Dependia dos resíduos do processo de arrancar a raiz. Normalmente, utiliza-se um cocho de madeira, esculpido em um só tronco, onde se jogava a raiz dentro e se agitava a água com a mão ou com uma pequena pá de madeira de modo que a terra que estava aderida na parte externa da raiz podia se desprender. Retiradas as raízes de dentro do cocho de lavagem elas eram colocadas dentro do engenho para fase de raspagem.³⁶⁴

³⁶¹ Ibidem, p. 56-57.

³⁶² Ibidem.

³⁶³ Ibidem, pp. 57-60.

³⁶⁴ Ibidem, p. 68.

Ao todo foram encontrados 75 cochos nos inventários de Laguna, que totalizaram a quantia de 104\$820. Eram relativamente baratos em relação aos demais equipamentos dos engenhos. Seu percentual correspondeu a 1% de todos os equipamentos de engenho inventariados. Ao falecer no ano de 1853, Laura Maria de Amorim deixou duas canoas usadas “que se usa de cocho do mesmo engenho”, no valor de 2\$000.³⁶⁵

A primeira tarefa realizada dentro do próprio engenho era o processo de raspagem. Tratava-se de retirar uma membrana de coloração marrom variável e que popularmente é chamada de “casca”. A raiz raspada ficava, então, limpa e pronta para ser ralada. Geralmente, a raspagem das raízes era tarefa executada por mulheres. Sentadas ao chão em grupos, munidas de facas afiadas, as “raspadeiras”, como eram chamadas, iam descascando raiz por raiz, trabalhando até por volta das 13 horas, após terem iniciado às 7 horas. No outro período, raspavam certa quantidade para ser operada até o anoitecer.³⁶⁶

Ilustração 2: Negras raspadeiras no interior de um engenho de farinha de mandioca (1892):



Fonte: BROCOS, Modestos. *Museu Nacional de Belas Artes*. Óleo sobre tela (56.00 cm x 75.80) 1892.

³⁶⁵ AML. *Inventários*. Laura Maria do Amorim (1853), nº 1.131.

³⁶⁶ PEREIRA, Nereu do Vale. *Os Engenhos de Farinha de Mandioca da Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 68-69; 105.

Modestos Brocos pintou a cena de um engenho de farinha de mandioca em finais do século XIX que pode ser a mesma recorrente nos engenhos do litoral de Santa Catarina em grande parte deste século. Sentadas ao chão, cerca de sete negras e mais dois homens raspam as raízes de mandioca, retirando a sua membrana. O prensador, empilha os alqueires de farinha nos tipitis, uma outra negra ao fundo parece trabalhar em um coxo de madeira junto com uma criança e mais ao fundo, uma outra negra trabalha junto ao forno, não ficando evidente a presença dos bois e do ralador. O pintor demonstra não somente o fato de que grande parcela do trabalho no interior dos engenhos de farinha de mandioca era realizado por mulheres, mas também que grande parte deste trabalho era realizado pelos africanos ou por seus descendentes.

Depois de raspada a casca da mandioca, os próximos passos eram a seva, *sevação*, ou *ralagem*, a prensagem ou secagem e a torrefação ou forneada, todas estas etapas que deveriam ser realizadas por pessoas que tivessem certa experiência nestes postos, pois era de fundamental importância seus trabalhos para o rendimento final da produção.

Os proprietários de engenho do litoral de Santa Catarina de meados do século XX afirmavam que a principal função no interior do processo produtivo da farinha de mandioca era a do “sevador”, que era o responsável por ralar as raízes da mandioca. Era um trabalho bem especializado. Dele dependia a granulometria da farinha, que resultava na produtividade das raízes e determinava a velocidade da produção. Uma farinha mais fina ou mais grossa, em função da pressão exercida sobre o ralador, era resultado da ação do “sevador”. A farinha fina era preferida no mercado. Do “sevador” dependia a qualidade e o rendimento da farinha. Raízes bem raladas produziam mais quantidade de farinha e menos farelo, também chamado de “caroeira”. Um bom “sevador” era capaz de produzir dois alqueires de massa ralada por hora. A produtividade de um engenho de farinha dependia da agilidade do “sevador”, mas, nesta hora, levavam-se também em consideração outras variáveis, como o treinamento do boi em fazer girar o equipamento com certa eficiência e até mesmo a própria qualidade do mecanismo utilizado, como o peso das madeiras e a quantidade de dentes da roda mestra.³⁶⁷

Ralada as raízes da mandioca, destinava-se a massa à prensagem para se obter o maior enxugamento possível da massa crua, expelindo toda a água e também o seu veneno, o alto grau de concentração de ácido cianídrico. A prensagem era a etapa de

³⁶⁷ Ibidem, p. 105-108.

maior duração em todo o processo. Para se reduzir o tempo da prensagem, tinha que se ter boa prensa, que proporcionasse forte pressão de esmagamento sobre a massa. A massa também não devia perder todo o seu amido, pois podia ficar muita seca e sem sabor. Um bom prensador deveria ficar aos cuidados da massa prensada, colocar em cada fuso três a quatro tipitis empilhados e saber reapertar os fusos no momento exato sem estourar os tipitis. Saída da prensa, a massa estava petrificada, necessitando ser esfarelada.³⁶⁸

Por fim, acontecia o processo de torrefação. O resultado final dependia também da habilidade do “fornador”, outro trabalho especializado no interior dos engenhos de farinha de mandioca. A farinha poderia ser mais crua ou torrada, dependendo do fogo e do tempo que permanecia sobre os tachos de cobre, o que impactava também no consumo de lenha.³⁶⁹

Depois de pronta, a armazenagem da farinha precisava ser feita em madeira de boa qualidade, especialmente de canela, chamada de “paiol” e que, geralmente, ficava dentro do engenho. O paiol era um tipo de silo.³⁷⁰ No total, foram encontrados nos inventários da vila de Laguna 280 caixas de diversos tamanhos. Sua maioria era feita em cedro ou canela, muitas com descrição “de botar farinha”. Todas somaram um valor de 607\$430.

No Brasil, o cultivo agrícola era trabalho relativamente simples, raramente se utilizava o arado. Mas era bastante penoso, exigia-se muito tempo nas mesmas atividades. Os lavradores tinham que limpar os campos, plantar, retirar as plantas daninhas, quando não exerciam outras funções ligadas ao funcionamento do engenho, como a construção de covas, diques e obras em gerais. Geralmente, para as atividades mais penosas da agricultura, utilizavam-se os escravizados.³⁷¹

Quando estive na ilha de Santa Catarina no ano de 1803, Langsdorf notou que eram os negros escravizados quem executavam as tarefas mais pesadas da lavoura local.³⁷² Kotzebue, que viajou junto com o capitão Krusenster a bordo do *Nadeshda* e aportou na ilha de Santa Catarina no ano de 1815 também pode comprovar que eram os negros empregados nos serviços mais pesados, especialmente para colheita do arroz, nos terrenos alagadiços próximos aos manguezais.³⁷³ Duperrey, em 1822, disse que na ilha de Santa

³⁶⁸ Ibidem, p. 110-115.

³⁶⁹ Ibidem, pp. 117-121.

³⁷⁰ Ibidem, p. 76.

³⁷¹ SCHWARTZ, S. B. *Segredos Internos*. Op. Cit., p. 102.

³⁷² *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 166.

³⁷³ Ibidem, p. 228.

Catarina “negros escravos são destinados ao labor nas terras, [colhiam], principalmente, milho, mandioca e arroz”.³⁷⁴ E Lesson, também em 1822:

São os escravos que trabalham a terra ou, melhor ainda, capinam a superfície. Para desbravar um terreno eles cortam as árvores à altura do homem e tocam fogo: são nos espaços vazios que eles semeiam em seguida o milho, plantam o algodão ou a mandioca.³⁷⁵

Nas fazendas de cana da Bahia, era comum os negros escravizados trabalharem das seis da manhã às seis da noite, com meia hora para o café e duas para o almoço, quando a moenda não estava funcionando. Preparar o campo, fazer as covas para o plantio e trabalhar na colheita era um trabalho penoso. Trabalho tão intenso era também o corte e transporte de lenha para as fornalhas das caldeiras, todos serviços em que se empregavam grande parte dos escravizados.³⁷⁶

Mas não eram os escravizados que realizavam todas as tarefas necessárias ao funcionamento dos engenhos. Na Bahia, a indústria açucareira também requeria uma combinação de tarefas especializadas e semiespecializadas, executadas sob a supervisão de homens livres ou libertos.³⁷⁷ O caráter da organização da produção nos engenhos de açúcar da Bahia criou a necessidade de um grupo de trabalhadores assalariados no centro de um processo produtivo escravista. As habilidades e os serviços especializados prestados por certos trabalhadores eram essenciais para o êxito do processo produtivo.³⁷⁸

Schwartz definiu como uma tipologia de trabalhadores assalariados no processo produtivo dos engenhos, de acordo com o seu grau de instrução e subordinação. O primeiro deles eram os letrados, com formação de ensino superior, advogados e médicos contratados. Outro tipo de trabalho era o dos letrados sem nível superior, como era o caso dos caixeiros. Estes sujeitos atuavam em certos momentos da vida material de um engenho, mas não eram subordinados exclusivamente a eles e podiam trabalhar para mais de um senhor, como profissionais liberais. Outros remunerados possuíam certo tipo de instrução em função da sua experiência no mundo do trabalho. Era o caso dos mestres de açúcar. Eram chamados “mestres”, pois possuíam um conhecimento singular e por isso ocupavam uma posição relevante no interior do processo produtivo. Os senhores de

³⁷⁴ Ibidem, p. 260.

³⁷⁵ Ibidem, p. 273.

³⁷⁶ SCHWARTZ, S. *Segredos internos*. Op. Cit., p. 128.

³⁷⁷ Ibidem, p. 130.

³⁷⁸ Ibidem, p. 261.

engenho necessitavam desses trabalhadores especializados, experientes, que possuíam habilidade reconhecida e experiência de longa data, que trabalhavam com eficiência. Não era fácil para os senhores de engenho encontrar bons mestres de açúcar e substituir esta mão de obra especializada. Para os empregados, aprender as técnicas do processo produtivo significava possibilidades de um emprego seguro e de ascensão socioeconômica.³⁷⁹ Podemos considerar que assim como era difícil encontrar bons mestres de açúcar, também era raro bons prensadores, “sevadores” e “fornecedores” de farinha, trabalhos especializados nos engenhos de mandioca.

A existência de segmentos de trabalho especializado nas unidades produtoras escravistas fazia com que a escravidão parecesse preparatória e transitória. Se os escravizados acreditassem que sua condição fosse passageira adquirindo conhecimentos, seu desespero se amenizava. No início da exploração agrícola canavieira havia uma nítida divisão racial do trabalho que estruturava as relações sociais nos engenhos, mas a incorporação dos crioulos e libertos nos trabalhos especializados contribuía para amenizar as tensões raciais, ao passo que colaborava também para a desvalorização da força de trabalho dos homens livres e pobres, ao proporcionar a redução dos custos pagos por estes serviços. Na Bahia, ao longo dos séculos XVII e XVIII foi crescente a incorporação de negros e mulatos livres como capitães do mato, feitores, mestres de açúcar, artesãos e outros serviços prestados ao funcionamento dos engenhos.³⁸⁰

O litoral de Santa Catarina era rota de abastecimento do tráfico de escravos para o Rio Grande e para os portos do rio da Prata. A escravidão adquiriu maiores proporções no litoral de Santa Catarina a partir de 1790, quando os portos do sudeste brasileiro começaram a importar a maior parte dos escravizados e, ainda mais, em 1820, quando a conjuntura de final do tráfico de escravos para o Brasil demonstrou a grande capacidade de mobilização de recursos financeiros em torno deste segmento de mercado.

O elevado índice de masculinidade dos escravizados em Santa Catarina em comparação com outras regiões produtoras de alimentos sugere maior intensidade das atividades econômicas locais, ainda que o trabalho das escravizadas não fosse desprezível. As comparações das nações dos escravizados locais com outras regiões do litoral brasileiro também corroboram acerca das rotas de abastecimento do litoral de Santa

³⁷⁹ Ibidem, p. 261-279.

³⁸⁰ Ibidem, p. 273.

Catarina, via intermédio de comerciantes situados no Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco. A “crioulização” da população escravizada local também contribuiu para expansão da riqueza e para delimitar a hierarquização dos proprietários locais.

A estrutura da posse escrava em Laguna era semelhante as encontradas em outras regiões produtoras de alimentos. Ao longo da primeira metade do século XIX houve um aumento da escravidão nas unidades compostas por mais de dez escravizados. A tempo de uma maior integração da economia de mercado local às cadeias do comércio atlântico, houve uma concentração da escravidão nas maiores unidades e uma pulverização dos escravizados nas faixas mais baixas da riqueza acumulada. Em geral, a posse escrava era pouco mais concentrada nos proprietários de engenho do que nos proprietários das roças.

O uso intensivo da escravidão no litoral de Santa Catarina nas primeiras décadas do século XIX viabilizou a ampliação da exploração do trabalho nos momentos mais dinâmicos da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico. A ampliação da escravidão possibilitava aumentar o ritmo da produção local, com a finalidade de integrá-la às cadeias do mercado atlântico, conferindo maior dinamismo à produção e à circulação das mercadorias destinadas ao funcionamento da economia global. Mas não somente com escravizados operavam os engenhos.

A ampliação no uso da escravidão no litoral de Santa Catarina nas primeiras décadas do século XIX foi resultado de uma maior integração da região às cadeias do comércio atlântico e viabilizou não somente o aumento da produção local, mas também da riqueza dos proprietários de escravos da região.

4. MERCADO E ACUMULAÇÃO DE CAPITAL

4.1- A DINÂMICA MERCANTIL DA VILA DE LAGUNA

Na Laguna do século XIX estavam situadas diversas freguesias e comunidades como as de Araranguá, Capivari, Laranjeiras, Magalhães, Pescaria Brava, Imaruí, Imbituba, Tubarão, Vila Nova, entre outras. Na região central, adentrando a barra da lagoa, encontrava-se o porto da vila, local protegido de invasões marítimas por conta de sua geografia, o que favoreceu a ocupação do litoral no início do século XVIII, mas que, em contrapartida, dificultava o acesso às grandes embarcações.³⁸¹

O porto possuía a barra estreita e não tinha mais que três braços e meia de fundo, o que tornava navegável somente para pequenas sumacas.³⁸² Além deste fato, como observou em 1880 o memorialista local Saul Ulyssea, as embarcações a vela só levantavam âncora no porto quando soprava o vento do quadrante sul e quando a barra permitia, o que resultava em estagnações recorrentes das embarcações que ficavam dias ancoradas no porto, aguardando condições ideais para o escoamento das mercadorias.³⁸³ Como também pode observar o viajante francês Saint-Hilaire em 1820, quando sua passagem por Laguna, no local havia quatro meses que diversas embarcações aguardavam ocasião favorável para zarparem. Na época, o viajante afirmou que “o comércio de Laguna certamente adquiriria grande importância, se não se achasse entravado pelas dificuldades que a barra da lagoa opõe à navegação” e o “quanto esses retardamentos prejudicam o comércio”³⁸⁴. Seidler, que também esteve em Laguna no ano de 1825, afirmou que “pouco a pouco se elevava a dezesseis o número dos navios que estavam na barra de Laguna à espera de bom vento para zarpar, destino à Ilha de Santa Catarina”.³⁸⁵

Fica evidente que por conta de suas características geográficas, o porto de Laguna tinha uma capacidade limitada. No entanto, o que favorecia o escoamento da produção local não era as comodidades da barra, mas sim a existência da grande lagoa, que possibilitava a conexão por canoas das áreas de produção mais férteis, dentro da qual

³⁸¹ BRITO, Paulo José Miguel de. *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina*. Ibidem. BOITEUX, José Arthur. *Diccionario Historico e Geographico do Estado de Santa Catarina*. Rio de Janeiro: Azevedo Irmãos Papelaria e Typographia.

³⁸² BRITO, Paulo José Miguel de. *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina*. Op. Cit., p. 35.

³⁸³ ULYSSEA, Saul. *A Laguna de 1880*. Laguna: 1943.

³⁸⁴ SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina*. Op. cit. p. 232.

³⁸⁵ *Ilha de Santa Catarina*, p. 279.

ficava situado o porto da vila. Nos inventários de moradores de Laguna, foram encontradas 189 canoas entre 1799 e 1859, que juntas somavam a quantia de 1:860.240.

Assim como a baía de Guanabara no Rio de Janeiro, a região portuária de Laguna era mais do que um local para ancoragem e saída para o mar, a lagoa local também servia como um pequeno golfo. Apesar das devidas dimensões, ambos possuíam a mesma finalidade, a de conectar a produção de regiões distantes e encaminhá-las a um ponto em comum, o que facilitava no processo de reembarque das mercadorias.³⁸⁶

Os moradores situados nas áreas banhadas pela grande lagoa de Laguna, desde o Boqueirão, Magalhães, Tubarão, entre outras, encontravam no porto o caminho para exportarem seus excedentes de produção e também para importarem aquilo que necessitavam para manutenção da sua vida material. O porto situado na grande lagoa era o ponto que os residentes no litoral sul de Santa Catarina tinham para se comunicar com o mundo atlântico, conectado pelas cadeias de comércio.

³⁸⁶ De acordo com Corcino Medeiros dos Santos “O elemento fundamental da posição do Rio de Janeiro é a presença da baía de Guanabara, por cuja posse lutaram os portugueses no século XVI. [E, citando Varnhagen afirma:] ‘é mais que uma enseada ou simples lagamar; é um grande golfo, ou antes um pequeno mediterrâneo, que por um pequeno estreito, de oitocentas e cinquenta braças de largura, se comunica com o Atlântico; é um prodígio da natureza[...]’”. ver: SANTOS, Corcino de Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Op. Cit., p. 13.

O porto da vila de Laguna exportava a produção envolta da sua grande lagoa. Mas, esta produção era somente uma parte da sua movimentação. Desde ao menos 1738 havia um crescente fluxo de exportação de charque e couro dos campos de Vacaria ao porto de Laguna, o mais próximo que encontravam para negociar as mercadorias que tratavam.³⁸⁹ Pode-se supor que a viabilidade do caminho favorecesse o fluxo neste sentido. Interessante notar que o mapa de 1738 marcava o caminho Vacaria – Barretos (Lages) – Tijucas (Tubarão) local por onde se alcançava o porto de Laguna. Entre Vacaria e Lages, havia regiões identificadas como *Tapes, Frutas, Porcos*.³⁹⁰

Com isto verifica-se se que, se havia alguns entraves por conta das condições de escoamento na barra de Laguna, a geografia local mais favorecia do que impedia o fluxo das mercadorias. Foi o que notou Saint-Hilaire, que se impressionou com a dinâmica mercantil da região portuária de Laguna, considerando o lugar bem desenvolvido.

Em Laguna, Saint-Hilaire percebeu que uma variedade de produtos era negociada nas casas comerciais mais próximas ao porto, que tinha bastante movimento. Ao seu entorno ficavam “as principais lojas e armazéns de secos e molhados, geralmente bem sortidos”³⁹¹. Na sua opinião, o sortimento destas casas era fruto da movimentação portuária: “devido à enorme quantidade de produtos dos arredores [o porto de Laguna] tornou-se muito comercial, exportando-se por ali farinha de mandioca, feijão, milho, favas e tábuas.”³⁹²

4.2 - AS LOJAS

³⁸⁹ KÜHN, Fábio. *Gente da Fronteira*. Op. Cit.

³⁹⁰ Os mapas do período colonial, geralmente, expressavam os conhecimentos dos negociantes relacionados a dinâmica mercantil das regiões que iam sendo incorporadas à dinâmica do processo de colonização, procurando direcionar pontos de paragens nos quais os viandantes dos caminhos pudessem repousar e reabastecer as tropas para dar prosseguimentos às suas viagens. Serviam como guias necessários para concluir com êxito, ou melhor, com menos imprevistos, os circuitos por onde circulavam pessoas e mercadorias. A grande lagoa central, também identificada em outros mapas do período como “Lagoa dos Patos”, por exemplo, fazia referência ao ponto de paragem dos navegadores do Atlântico que tinham no local um importante ponto de abastecimento. Ao ancorarem no porto de Laguna, os navegadores eram recebidos pelos indígenas Guarani locais com *Cairina moschata*, espécie de ave popularmente conhecida como pato-do-mato. Ver: KRAMER, Tiago de Oliveira. História e Cartografia dos *Patos*: conexões globais, dinâmicas continentais. In: MAMIGONIAN, Beatriz G; SAYÃO, Thiago Juliano. *Revistar Laguna: História de conexões atlânticas*. Florianópolis: Editora da UFSC, 2021.

³⁹¹ SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 230.

³⁹² *Ibidem*, p. 231.

No geral, considera-se que os estabelecimentos comerciais do período colonial podiam ser classificados como lojas de fazendas secas ou de molhados.

As lojas de fazendas secas podiam vender tecidos, chapéus, ferramentas, louças, botões, vestimentas, africanos escravizados e as lojas de molhados os grãos, farinha, queijo, erva-mate, chá, azeite, sal, vinho, queijo, cachaça, charque, peixe-seco e alimentos diversos. Mas a maior diferenciação parece ter sido em decorrência da magnitude e localização destes estabelecimentos e não tanto por conta dos seus estoques.³⁹³

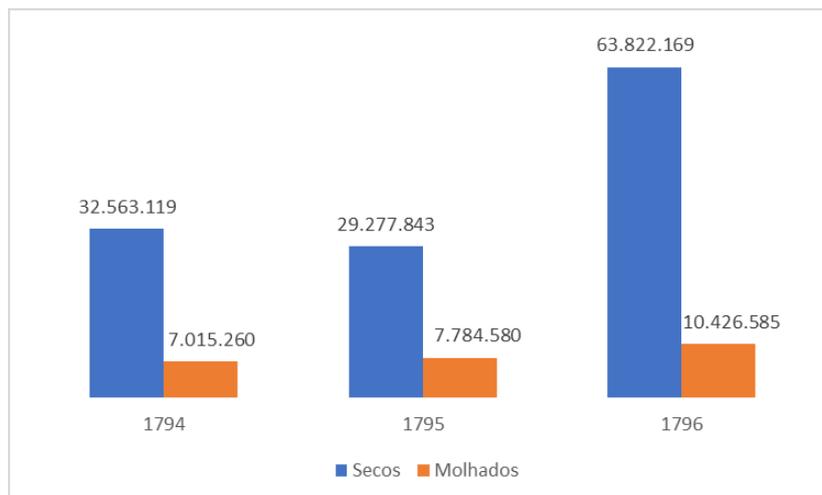
As lojas de fazendas secas ficavam melhor situadas, exigiam maior capital de investimento, pertenciam a certa elite comercial local, vendiam a varejo ou a atacado. As lojas de fazendas de molhados, diferentemente, ficavam situadas fora do perímetro urbano, mais próximas aos morros e, geralmente, serviam de venda de alimentos e bebidas alcólicas para pessoas de menor condição socioeconômica. É provável que se o cliente desejasse comprar vinhos de melhor qualidade, talvez pudesse encontrar em alguma loja de fazendas secas e se quisesse comprar produtos contrabandeados poderia se dirigir a vendas de molhados, fato que relativiza um pouco as tipologias utilizadas pela historiografia para descrever tais tipos de negócios.³⁹⁴

No relatório assinado em 1796, João Alberto de Miranda Ribeiro listou o número de lojas de fazendas secas e de molhados que havia em torno da região portuária de Desterro e Laguna, a movimentação anual de cada uma delas e os comerciantes a quem pertenciam.

³⁹³ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de Negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 2006, pp. 241.

³⁹⁴ *Ibidem*.

Gráfico 16: Movimentação das lojas de fazendas secas da vila do Desterro em réis (1794-1796):



Fonte: Anexo 07.

Verifica-se que a produção local era suficiente para movimentar grandes importações. No ano de 1796 um monte de 63:822\$169 (sessenta e três contos, oitocentos e vinte e dois mil, cento e sessenta e nove réis) réis circulou pelas 18 casas de comerciantes de Desterro, uma média de 3.545.676 réis por cada casa comercial, que em 1794 correspondia a 1.809.062 réis/cada. Entre 1794-1796 houve uma ampliação de quase 100% no valor das lojas que haviam em torno dos principais portos locais.

Arrisca-se a hipótese de que tais importações aumentaram, sobretudo, por conta da crescente importação de africanos escravizados para serem revendidos aos produtores locais. A ampliação do número de africanos importados pelo litoral de Santa Catarina via navegação de cabotagem, como vimos nos capítulos passados, era resultado da ampliação do mercado financeiro local, como veremos a seguir.

As lojas situadas na ilha de Santa Catarina movimentaram uma quantia próxima a 64:000\$000 em fazendas secas e mais 10:000\$000 em molhados no ano de 1796. Neste mesmo ano, Laguna movimentou algo próximo a 20:000\$000 anuais em importações de secos e molhados, mas não fez o governador distinção sobre a qualidade das lojas.³⁹⁵

Fazendo uma estimativa grosseira, se as lojas de fazendas secas de Desterro movimentavam algo próximo a 73% do valor total das lojas, as de fazendas secas de Laguna deveriam ter movimentado algo próximo a 14:000\$000 e as de molhados

³⁹⁵ OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. AHU-Santa Catarina, cx. 8, doc. 7. AHU_ACL_CU_021, Cx. 6, D. 387.

6:000\$000 no ano de 1796. Seguindo esses cálculos, as lojas de fazendas secas de Laguna rendiam 1:272\$727 réis para cada lojista. O baixo rendimento dos comerciantes de Laguna se comparados com os de Desterro se deve a demanda da população local, onde os níveis populacionais eram menores. Se em 1796 o centro urbano de Desterro possuía mais de 4.000 habitantes, Laguna tinha pouco mais de 3.000, mas se pode estimar também que o centro urbano de Desterro atendia a demanda de muitas outras freguesias da ilha de Santa Catarina, até mesmo dos lojistas de Laguna, que fossem buscar em Desterro as mercadorias que vendiam em seus estabelecimentos.

As estimativas da movimentação financeira dos principais estabelecimentos de Desterro e Laguna podem ultrapassar 100:000\$000 anuais na primeira metade do século XIX, considerando o aumento no dinamismo econômico da região, impulsionado pela demanda de escravos para produção de farinha e cachaça, sobretudo considerando as elevadas taxas na inflação dos réis a partir de 1826.³⁹⁶

Quando Dom Pernetty esteve na ilha de Santa Catarina em 1763 afirmou que na vila de Desterro “não se viu quase nenhuma tenda de mercador. Só vi uma marcenaria e um boticário”.³⁹⁷ Em 1797, em Laguna, Sempie Lisle encontrou o local “cheio de pequenos barcos, notavelmente bem construídos, e também observamos um aspecto do comércio por toda a parte.”³⁹⁸ Langsdorf, que esteve na ilha de Santa Catarina em 1803, afirmou que no local encontravam-se “comerciantes ou mascates e artesãos de toda a espécie”.³⁹⁹ E Saint-Hilaire, em 1820, disse que:

A partir do Rio de Janeiro, em nenhuma outra parte, excetuando S. Paulo, vi lojas tão bem sortidas e em tão grande número como em Santa Catarina. Os negociantes fazem as suas compras na capital do Brasil e a rapidez da viagem permite-lhes ter nos seus estabelecimentos mercadorias sempre novas.⁴⁰⁰

Duperrey, em 1822, também na ilha de Santa Catarina, afirmou que no local “os magazines pouco numerosos são, todavia bem sortidos em objetos de todos o gênero.”⁴⁰¹

Os relatos dos viajantes corroboram a hipótese do aumento no volume do comércio e ampliação das casas comerciais durante as primeiras metades do século XIX.

³⁹⁶ MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. Op. Cit., p. 254

³⁹⁷ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 83.

³⁹⁸ *Ibidem.*, p. 123.

³⁹⁹ *Ibidem.*, p. 163

⁴⁰⁰ SAINT-HILAIRE, A. *Viagem a Província de Santa Catharina*. Op. Cit., p. 158.

⁴⁰¹ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 263.

As lojas foram os primeiros estabelecimentos a fazer concorrência às feiras, mas elas também tiravam proveito disso. Nas ruas ficavam os mercados especializados. Situadas em torno das regiões portuárias, as ruas ladeadas de lojas se particularizavam quanto ao ramo do comércio em que atuavam. Havia as ruas para comércio de artigos marítimos, zonas de alimentação, tecidos.⁴⁰²

Os primeiros a abrirem lojas foram os artesãos. Padeiros, açougueiros, sapateiros, ferreiros, alfaiates e outros varejistas possuíam estabelecimentos urbanos para onde todos que precisavam de algum serviço especializado se dirigiam. Os “verdadeiros” lojistas, intermediários das trocas entre os fornecedores e os consumidores, aqueles que se limitavam a comprar e vender e a nunca a fabricar com as próprias mãos as mercadorias que ofereciam, vieram depois. Seus principais clientes foram os habitantes da cidade e alguns viandantes dos caminhos.⁴⁰³

Alguns lojistas não se contentavam com suas atividades de comprar e vender, atuando também no mercado de crédito, fornecendo as mercadorias em prestações anuais. Também podiam manipular letras que ultrapassavam o volume das mercadorias movimentadas nestes estabelecimentos. Na França, havia lojas em que se podia descontar letras a preços mais baixos, mas com menor espera de tempo para recebê-las.⁴⁰⁴

4.3 - O CRÉDITO

Como podemos perceber no primeiro capítulo, havia uma diversidade de atividades agrícolas provenientes de muitas regiões do litoral de Santa Catarina voltadas ao mercado de centros urbanos mais distantes. E como podemos acompanhar no terceiro capítulo, no momento de expansão das atividades agrícolas locais, houve também um aumento paralelo no tráfico de africanos escravizados e na escravidão presente nos engenhos e lavouras da região.

Certamente o fluxo das mercadorias que eram embarcadas e desembarcadas no litoral de Santa Catarina abriam novas possibilidades de investimento. A presença das lojas na região sugere que por intermédio desses estabelecimentos havia um mercado de crédito próprio da natureza das atividades mercantis que eram desenvolvidas na região,

⁴⁰² BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo*. Vol. 2. Op. Cit., pp. 45-46.

⁴⁰³ *Ibidem*, pp. 47-50.

⁴⁰⁴ *Ibidem*, p. 51.

que fazia parte, através das cadeias de comércio, da economia mundo capitalista no espaço do Atlântico.

Em geral, considerou-se que o funcionamento das atividades comerciais no início do século XIX se dava através de uma cadeia de adiantamento/endividamento de créditos e mercadorias. Os grandes negócios se faziam por uma infinita cadeia de dívidas ativas e passivas. Essa situação proporcionava enormes lucros ao capital mercantil e usurário, dada a inexistência de instituições bancárias que pudessem bancar o financiamento global das atividades econômicas. Assim, estima-se que os grandes comerciantes de cada setor eram também os financistas das operações realizadas. A cadeia de adiantamento/endividamento hierarquizava o mercado colonial de modo que os empresários do interior ficavam presos aos economicamente mais poderosos, situados nos centros urbanos.⁴⁰⁵

No Rio de Janeiro, o Juízo de Órfãos foi a principal fonte de recursos da economia fluminense. Tal instituição correspondeu a quase 1/3 de todos os recursos financeiros emprestados. O controle da sua mesa diretora era utilizado para a distribuição destes recursos. Demais instituições como a Santa Casa de Misericórdia também participavam do mercado de crédito no século XIX. Doações em inventários à estas instituições feitas por mercadores locais demonstram as estratégias destes comerciantes em resistir às pressões do capital mercantil e financeiro proveniente de Portugal.⁴⁰⁶

João Fragoso considerou que a elite residente no Rio de Janeiro no início do século XIX foi a mais importante fornecedora de capital para o litoral sul da Colônia. Quando faleceu em 1808, Braz Carneiro Leão, um dos mais importantes negociantes do Rio de Janeiro, deixou uma quantia de 1:500.000\$000 réis (mil e quinhentos contos de réis, algo próximo a 450 milhões de libras) cifra superior aos fundos previstos para fundação do Banco do Brasil em 1809, de 1:2000.000\$000 (mil e duzentos contos de réis).⁴⁰⁷

No início do século XIX, a principal característica do mercado de crédito do Rio de Janeiro foi o seu aspecto concentrado. Se uma multidão de indivíduos atuava com pequenos empréstimos, havia uma concentração nos valores emprestados pelo topo da elite financeira.⁴⁰⁸ Em Lisboa, era comum, entre os negociantes com maiores quantias emprestadas, ter acima de 50:000\$000 (cinquenta contos de réis, a preços de 1790) em

⁴⁰⁵ FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura*. Op. Cit., pp. 241-255.

⁴⁰⁶ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 -c. 1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003, pp. 186-206.

⁴⁰⁷ FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura*. Op. Cit., p. 354.

⁴⁰⁸ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., pp. 186-188.

dívidas ativas, valores que resultavam da soma de 150, 200 ou até 400 empréstimos. Mesmo o crédito dos mercadores mais modestos envolvia entre 20 a 70 transações.⁴⁰⁹

O fato de depender do mercado para adquirir parte considerável da mão de obra necessária ao funcionamento das atividades produtivas contribuía para o aumento do endividamento dos setores rurais, inclusive de parte da elite agrária, aos setores ligados ao mercado de crédito. Este era um importante fator que contribuía para a acumulação de parte da mais valia produtiva nos setores mercantis.⁴¹⁰

Em geral, os estudos sobre o crédito no período colonial destacaram seu papel para o financiamento da estrutura agrária, considerando que os lavradores e senhores de engenho eram os grandes devedores. Estudos mais recentes apontaram para o papel do capital mercantil como alternativa às instituições bancárias para acesso ao crédito e para o aumento das dívidas ativas não em épocas de retração econômica, mas nos períodos de maior circulação monetária e expansão das atividades produtivas.⁴¹¹

Considera-se que no início do século XIX houve um crescimento do mercado como via de acumulação, com a formação de uma elite mercantil que não se confundia com outras frações da elite colonial, sobretudo a agrária. Essa elite, tinha sua riqueza advinda de investimentos no mercado de crédito, no setor imobiliário, em atividades especulativas e rentistas, muito mais do que investimentos em terras e escravizados.⁴¹² Pode-se considerar que inseridos nas cadeias do comércio atlântico, houvesse uma elite de mercadores residentes em Santa Catarina no início do século XIX, que começasse a ganhar dinheiro no financiamento das atividades produtivas da região.

Fernand Braudel notou que durante a economia europeia em expansão, todos, do pequeno lojista ao negociante de grosso trato, do artesão ao manufactureiro, viviam do crédito, isto é, da compra e venda a prazo. No balanço de todos comerciantes, independente da quantia que movimentassem, ao lado da contabilidade do capital em estoque de mercadorias, havia um ativo de créditos e um passivo de dívidas. Em Amsterdã, Paris, Londres, Gênova e em Cádiz havia quem emprestasse pouco, quem arriscasse pouco, quem colocava algumas poucas mercadorias nos barcos que estavam de partida ou quem adiantasse mercadorias aos consumidores locais. Mas havia também

⁴⁰⁹ PEDREIRA, Jorge Miguel. Tratos e contratos: atividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822). *Análise Social*. Vol XXXI, 1996, pp. 355-379.

⁴¹⁰ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., pp. 186-188.

⁴¹¹ CARRARA, Angelo Alves. *O crédito no Brasil no período colonial: uma revisão historiográfica*. *Varia História*. Belo Horizonte, vol. 36, n. 70.

⁴¹² SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., pp. 227-263.

médios emprestadores. No entanto, os “verdadeiros” fornecedores de capitais, os capitalistas, portanto, eram aqueles que movimentam enormes quantias monetárias sobre espaços variados, financiando no atacado as mercadorias que eram vendidas no varejo. Era o crédito que possibilitava o investimento de cinco mil libras gerar um volume anual de trinta mil libras. Os prazos de pagamentos que se davam a receber eram elásticos. As transações podiam ser realizadas em parcelas anuais ou bianuais. Mas nem uma pessoa entre vinte cumpriam os prazos e os credores também não esperavam que fossem cumpridos, tamanha era as vantagens deste tipo de transação.⁴¹³

O caráter agrário da economia colonial estimulava o uso do crédito, resultado do descompasso entre as necessidades diárias de insumos para as unidades produtivas e os ciclos anuais da produção. O acesso ao crédito era crucial para absolutamente todos os setores da sociedade.⁴¹⁴ Dado o caráter agrário e os ciclos anuais da economia, é possível que os valores em dívidas ativas e passivas presentes nos inventários *post-mortem* não se tratassem da dívida total, mas sim do valor ainda não pago, que podia ser refinanciado em parcelas anuais.

No litoral de Santa Catarina, em Laguna, também havia diversos sujeitos interessados no financiamento das atividades produtivas da região. Isto é o que se deduz ao observar uma lista dos dez maiores credores e devedores da vila. Pessoas como Joaquim Pinto da Silva (1824) tinham nada menos do que 215 créditos que somavam a quantia de 6:184\$585, com quantias que variavam de 1:127\$136 a 360 réis. José Pereira da Rosa (1859), Antônio José Machado (1857) e João Antônio Tavares (1846) também tinham algo próximo a uma centena de créditos com diferentes pessoas.⁴¹⁵ As listas dos 10 maiores credores e devedores da vila de Laguna demonstram a capilaridade do sistema de crédito no litoral de Santa Catarina.

Alguns dos maiores credores eram também grandes devores. Como é o caso de João Antônio Tavares, que tinha 2:910\$965 emprestados a 93 pessoas, ao mesmo tempo em que era devedor de 3:028\$073 a outros 20 sujeitos. Grande parte do mercado de crédito local era controlado por negociantes residentes, que adiantavam a terceiros o crédito que tinham ao se endividar-se com outros negociantes.⁴¹⁶

⁴¹³ BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo*. Vol. 2. Op. Cit, p. 339-342.

⁴¹⁴ Mesmo os escravizados, podiam conseguir algum empréstimo para a compra da tão almejada alforria. Ver: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., pp. 186-188.

⁴¹⁵ Tabela 17 e 18.

⁴¹⁶ Tabela 17.

A lista dos dez maiores credores inventariados também demonstra que os comerciantes locais puderam emprestar quantias pequenas até volumes relativamente grandes. Foi o caso de Antônio José Machado (1857) que deixou um total de 15:591\$168 em um total de 90 empréstimos, dentre os quais o maior no valor de 5:999\$47 e o menor no valor de \$440 réis.⁴¹⁷

⁴¹⁷ AML. *Inventários*. Antônio José Machado (1857), n. 1.227.

Tabela 17: Lista dos dez maiores credores inventariados em Laguna (1800-1859):

Ano	Inventariado	Maior	Menor	Total em réis	Total de créditos	Réis por pessoa
1857	Antônio José Machado	5.999.471	440	15.591.168	90	173.235,20
1859	José Pereira da Rosa	889.257	1.600	6.490.317	129	50.312,54
1824	Joaquim Pinto da Silva	1.127.136	360	6.184.585	215	28.765,51
1826	José Antônio Tavares	[não identificado]	[não identificado]	4.059.389	A vários	-
1846	Maximiana Rodrigues Vieira	836.800	451.200	3.085.000	5	617.000,00
1846	João Antônio Tavares	415.367	800	2.910.965	93	31.300,69
1856	João Eufrasio de Sousa	1.000.000	400.000	2.400.000	3	800.000,00
1859	Polucena Leonarda Tavares	2.000.000	-	2.000.000	1	2.000.000,00
1841	Antônio José da Silva	578.400	14.900	1.916.900	9	212.988,89
1844	José Lopes da Silva	450.000	20.000	1.195.035	11	108.639,55

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

Tabela 18: Lista dos dez maiores devedores inventariados em Laguna (1800-1859):

Ano	Inventariado	Maior	Menor	Total em réis	Total de dívidas	Réis por pessoa
1859	José Pereira da Rosa	7.583.843	147.260	17.704.677	6	2.950.799,50
1826	José Antônio Tavares	4.000.000	-	4.000.000	1	4.000.000
1857	Antônio José Machado	1.790.920	60.000	3.568.010	4	892.002,50
1846	João Antônio Tavares	625.000	3.780	3.028.073	20	151.403,65
1820	Felipe Lourenço Torres	2.290.400	2.560	2.845.116	5	569.023,20
1843	Fidélis José de Fraga	1.182.638	18.880	2.483.195	12	206.932,92
1851	Antônio José de Paz Lima	464.823	2.731	1.499.390	4	374.847,50
1847	José Martins Lourenço	929.000	-	929.000	1	929.000,00
1837	Manoel Antônio Cardoso	892.457	-	892.457	1	892.457,00
1853	Antônio Machado Quaresma	462.025	52.059	788.264	3	262.754,67
1843	Antônio Francisco Xavier	500.000	2.780	756.780	4	189.195,00
1820	Antônio Vieira Rabelo	300.000	1.280	653.080	8	81.635,00

Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

As tabelas acima evidenciam a importância do mercado financeiro na composição das fortunas inventariadas. Elas indicam que a vinculação dos lavradores e senhores de engenho locais aos negociantes, por meio do acesso ao crédito, era um importante mecanismo que contribuía para a acumulação mercantil, uma vez que parte do lucro gerado com a produção escravista de farinha de mandioca era transferidos para aqueles que financiavam a economia local.

Quando considerado somente as dívidas ativas dos inventariados da vila de Laguna, apenas 22,4% possuíam alguma. Dessas, 80% eram controladas por 5% dos inventariados. O mercado de crédito no litoral de Santa Catarina era muito concentrado. Apenas uma minoria controlava os maiores empréstimos. Esses sujeitos, ao participarem das cadeias de adiantamento e endividamento que vinculavam os lavradores e senhores de engenho da região à economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, puderam amealhar parte da riqueza que era produzida na vila.⁴¹⁸

4.4 - OS FRETES

O comércio dos transportes gerou lucros a muitos negociantes ao participarem de um mercado afastados entre si e cujas oferta e procura só se encontram por intermédio de um investidor. O comércio de longa distância significava riscos, em função do longo percurso, mas, também, lucros excepcionais, quando concluído com êxito. Parte deste lucro pertencia aos transportadores, donos das embarcações que faziam o deslocamento das cargas. Os “freteiros”, como eram chamados, formavam um grupo de agentes que podiam pertencer ou não a firma investidora nos transportes das cargas. Geralmente, residentes nas praças em que atuavam, estes sujeitos tornavam viável o funcionamento das cadeias de comércio.⁴¹⁹

⁴¹⁸ José Pereira da Rosa, morador de Laguna, era credor de 129 pessoas e tinha créditos que variaram de 889\$257 (oitocentos e oitenta e nove mil, duzentos e cinquenta e sete réis) a 1\$600 (mil e seiscentos réis) em 1859. Joaquim Pinto da Silva, também era um financista de destaque na região. No ano de 1824, tinha como devedores nada menos que 215 sujeitos, que deviam entre 1:127\$136 réis (um conto, cento e vinte sete mil, cento e trinta e seis réis) e \$360 (trezentos e sessenta réis) em um total de 6:184\$585 (seis contos, cento e oitenta e quatro mil, quinhentos e oitenta e cinco réis). João Antônio Tavares (1846) e José Antônio Tavares (1826) também movimentaram quantias consideráveis em empréstimos. Nota-se que José Pereira da Rosa (1859), José Antônio Tavares (1826), Antônio José Machado (1857) e João Antônio Tavares (1846) também se encontravam na lista dos maiores devedores. AML. *Inventários*. José Antônio Tavares (1826), n. 433; João Antônio Tavares (1846), n. 877. José Pereira da Rosa (1859), n. 1.259.

⁴¹⁹BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo*. Vol. 2. Op. Cit., pp. 355-359.

No ramo português do comércio de africanos escravizados era uma prática recorrente que os navios carregassem em fretes, fato que fazia com que os proprietários das embarcações tivessem uma pequena parte no valor das mercadorias transportadas nos cascos dos navios. No século XVII, com a presença de comerciantes portugueses nas três pontas do Atlântico (Lisboa, Rio de Janeiro e Luanda) desenvolveu-se um comércio de consignações, que estimulou o mercado dos fretes. Em uma mesma embarcação da África com destino ao Brasil foi possível encontrar até 56 pessoas diferentes entre os despachantes. No século XVIII, os financiadores do tráfico de africanos escravizados não participavam efetivamente das viagens, forneciam apenas o crédito para que outros negociantes se encarregassem dos transportes.⁴²⁰

Aliando financiamento com transportes, os negociantes puderam aumentar suas taxas de lucros, mas, geralmente, os investidores de maiores cabedais não possuíam todas as embarcações necessárias para o transporte das mercadorias nas quais investiam. Pode-se considerar que fatores como esses estimulavam pequenos investidores na aquisição de embarcações para atuarem como “freteiros” no mercado.

A prestação de serviços nos fretes de cabotagem no litoral brasileiro ganhou ânimo em 1808, quando muitos comerciantes portugueses se voltaram para esta atividade em função do maior número de negociantes ingleses atuando no comércio de importação colonial. Em 1815, os comerciantes luso-brasileiros consolidaram-se no mercado de cabotagem, quando ficou proibida a participação aos navios estrangeiros neste ramo do comércio.⁴²¹ Em 1815, esses portugueses se consolidaram no Rio de Janeiro seus interesses econômicos na redistribuição das mercadorias importadas e na aquisição de produtos agrícolas encontrados no sul da Colônia para serem revendidos na Corte.⁴²²

Pode ser que desde finais do século XVIII, os mercadores donos de embarcações no litoral de Santa Catarina atuassem na prestação de serviços de fretes para os investidores portugueses com sede no Rio de Janeiro. É o que se percebe no relatório do governador da capitania de 1796 quando se listou as embarcações dos proprietários locais.

Neste momento, no litoral de Santa Catarina havia um total de 18 embarcações. Entre elas haviam as qualidades de bergantim, panque, sumaca e lancha coberta.

⁴²⁰ MENZ, Maximiliano M. Uma comunidade em movimento. Os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771. In: *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*. Recife, vol. 37, jul-dez, 2019, pp. 39-57.

⁴²¹ LENHARO, A. *As tropas da moderação*. Op. Cit., p. 21.

⁴²² FRAGOSO, João. *Homens de grossa aventura*. Op. Cit., pp. 319-333.

Bergantins e sumacas estiveram entre as embarcações utilizadas no tráfico transatlântico de africanos escravizados, mas é preciso considerar variações quanto tonelagem.⁴²³

Das embarcações listadas como pertencentes aos moradores do litoral de Santa Catarina, estima-se que todas podiam fazer viagens de cabotagem e algumas navegar até mesmo para Bahia e Montevidéu. As embarcações caracterizadas como sumacas corresponderam a 50% da frota local. Os negociantes de Laguna detinham a posse de 44% das embarcações deste tipo e de 50% de todas as embarcações de maior porte da capitania.⁴²⁴ Esses dados apontam para o fato de que parte do circuito mercantil de abastecimento interno era feito por intermédio dos mercadores proprietários de embarcações residentes no litoral de Santa Catarina.

De acordo com o governador, no ano de 1796, as maiores embarcações de Santa Catarina faziam duas viagens anuais para o Rio de Janeiro e algumas até três. As duas lanchas que havia na ilha de Santa Catarina faziam viagens de Desterro para Laguna todos os meses e havia embarcações que seguiam de Laguna direto para o Rio de Janeiro.⁴²⁵ Saint-Hilaire, que esteve em Laguna no ano de 1820, descreveu as rotas do comércio de abastecimento da região ao perceber a movimentação portuária local, afirmando que deixavam anualmente o porto:

[...] uma vintena de embarcações de maior porte, com destino ao Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e Montevideo, e nesse número se incluem pelo menos doze que pertencem aos comerciantes da região. É principalmente no Rio de Janeiro que estes últimos fazem sortimento para suas lojas.⁴²⁶

Confiando em seu relato e comparando-o com o relatório assinado pelo governador vinte anos antes, percebe-se uma relativa expansão dos mercadores proprietários de embarcações residentes no litoral de Santa Catarina sobre o mercado de fretes nas primeiras décadas do século XIX. Se o governador havia listado nove embarcações de maior porte que participavam do comércio de abastecimento em 1796, no ano de 1820 Saint-Hilaire afirmou que havia pelo menos 12 que pertenciam a comerciantes da região. De todo modo, percebe-se que havia mercadores residentes proprietários de embarcações

⁴²³ RODRIGUES, Jaime. Arquitetura naval: imagens, textos e possibilidades de descrições dos navios negreiros. In: FLORENTINO, Manolo (org.) *Tráfico, cativo e liberdade: (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp. 79-112.

⁴²⁴ Anexo 08.

⁴²⁵ OFÍCIO. Freguesia das Necessidades, 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

⁴²⁶ SAINT-HILAIRE, A. *Viagem a Curitiba e Província de Santa Catarina*. Op. Cit., p. 201.

interessados no transporte de mercadorias para centros urbanos mais distantes. Possivelmente, na viagem de volta, traziam mercadorias para serem revendidas no local.

Em se tratando da economia-mundo capitalista, Braudel observou que em cada escala, ponto de entreposto das mercadorias, havia um comerciante estabelecido ou de passagem, que por conta do volume de capital que dispunha, geralmente escolhia entre as possibilidades abertas pelas conjuntura.⁴²⁷ Se fosse negociante em Laguna, certamente teria que optar por farinha de mandioca, aguardente, milho, arroz e outros produtos destinados ao abastecimento, além de importar escravizados, vinho, ferramentas e tecidos.

Ao participarem das cadeias de financiamento da economia local e de integração da produção mercantil nas cadeias do comércio no Atlântico, aqueles que atuavam no mercado de fretes puderam se beneficiar da dinâmica econômica global. Mas acima destes sujeitos, ficavam aqueles que financiavam estas viagens, fornecendo as mercadorias a atacado. Estes fornecedores de grandes quantidades de mercadorias podiam não se interessar em possuir as próprias embarcações, preferindo contratá-las, atuando em outros segmentos do mercado, como veremos adiante.

4.5 - O PEQUENO CAPITAL MERCANTIL

A princípio, todos os sujeitos que atuavam no comércio, fossem varejistas ou atacadistas, envolviam-se nos mesmos ramos, com as mesmas mercadorias. O que os distanciavam entre si era a escala e o volume de capital com os quais atuavam.

A noção de “pequeno capital mercantil” se refere a multidão de indivíduos que atuavam no comércio, mas que não eram os grandes financiadores da economia. Mobilizavam recursos mais modestos e atuavam mais no comércio interno. Tais sujeitos emprestavam em quantias menores e ficavam dependentes do acesso ao crédito de outros negociantes de maiores vultos para que pudessem realizar as suas atividades com êxito.⁴²⁸

Negociantes situados no Rio de Janeiro, que movimentavam quantias menores se comparadas aos grandes negociantes do Atlântico, dominavam o mercado de abastecimento interno do Sudeste e estavam ligados às regiões de Campos, sul Fluminense e sul do Brasil. Estes pequenos mercadores estavam ausentes em dois eixos

⁴²⁷ Ibidem.

⁴²⁸ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., pp. 228-239.

fundamentais para o controle do comércio no Brasil: o comércio com África e Portugal, dominado por negociantes de maiores vultos, que adiantavam capital e mercadorias aos seus correspondentes, muitos deles residentes nos locais em que atuavam.⁴²⁹

Havia os negociantes que estavam mais vinculados com o comércio do ultramar, de importação, enquanto outros mercadores que movimentavam quantias menores ficavam responsáveis pelo despacho dessas mercadorias importadas para outros portos do litoral do Brasil.

Situados no Rio de Janeiro ficavam muitos destes comissários. Dificilmente um comerciante do interior comprava mercadorias diretamente de um navio negreiro que acabava de chegar. Estima-se que havia no Rio de Janeiro muitos comerciantes residentes atuando como comissários das mercadorias que forneciam. Assim, estes pequenos mercadores residentes podiam mover maiores quantias de capital, sem precisar adquirir as mercadorias antes de vendê-las, mas ganhando uma comissão por “peças” vendidas, o que dava maior dinamismo para o mercado interno.⁴³⁰

De acordo com Braudel, na base do mercado se concentrava uma multidão de pequenos mercadores/investidores especializados em atender regiões (peixeiros, vendedores de açúcar, farinheiros, comissionistas diversos, carreteiros, freteiros).⁴³¹

Posicionando-se entre uma oferta e uma demanda, diversos mercadores residentes no litoral do Brasil, que movimentavam quantias menores se comparadas aos grandes negociantes do Atlântico, ao terem as suas atividades inseridas nas cadeias deste comércio, tinha-se que esses pequenos investidores também amealhavam parte do valor transacionado ao participarem do mercado de redistribuição, como os mercadores de fretes e lojas situados no litoral de Santa Catarina.

O “pequeno capital mercantil” foi entendido por Antonio Carlos Jucá Sampaio como resultado da atuação de uma diversidade de sujeitos que participavam com pequenas quantias de capitais em um espaço geograficamente limitado. As pessoas que participavam do mercado com menor volume de capital eram numericamente majoritárias. Muitos destes pequenos investidores não eram comerciantes profissionais e atuavam no mercado esporadicamente, quando a conjuntura lhe parecia favorável. Assim, muitos advogados, médicos, juízes, lavradores, puderam atuar com pequenas quantidades

⁴²⁹ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., p. 234-235.

⁴³⁰ MENZ, Maximiliano M. Uma comunidade em movimento. Op. Cit, pp.40-52.

⁴³¹ BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo*. Vol. 2. Op. Cit., pp. 331-348.

de capital esporadicamente, desde que tivessem capitais para investimento ou crédito na praça.⁴³²

Se o comércio de importação e exportação era dominado pelo grande mercador, aquele que movimentava grandes somas de capitais, o comércio de redistribuição era dominado por mercadores de menores volume de capitais, alguns especializados no fornecimento de determinadas mercadorias à certas regiões.⁴³³

Para atuar no comércio de redistribuição, estes pequenos mercadores atuavam em sociedades. As sociedades, geralmente, eram compostas por membros que residiam nas praças em que atuavam, funcionando como um elo de ligação das mercadorias que transitavam pelas praças.⁴³⁴ Estima-se que o comércio interno, feito por intermédio de mercadores residentes no Rio de Janeiro, era realizado em sociedades formadas com aqueles residentes no interior. Estes últimos estavam igualmente interessados em redistribuir as mercadorias importadas para os lavradores e senhores de engenho da região.

O mercador especializado de menores capitais atuava no mercado interno a partir do local em que residia, especializando-se no fornecimento de certos tipos de mercadorias às regiões em que atuava. Participava muito pouco do comércio de longa distância, mas somente para atender a região em que atuava com frequência.⁴³⁵

O procedimento mais habitual desses pequenos investidores era o adiantamento de mercadorias aos lavradores, colhendo parte dos resultados das futuras colheitas. Na Europa, estes pequenos investidores adiantavam crédito na forma de mercadorias e compravam o trigo antes da safra, a lã antes da tosquia, o couro antes do curtume. Aumentavam os lucros armazenando os gêneros que compravam para revende-los em momentos mais oportunos. Desta maneira, mantinham produtores e consumidores a mercê da sua atuação no mercado. Podiam financiar algumas atividades agrícolas por anos, desde que os lavradores se comprometessem com os frutos das colheitas futuras e obtinha melhores cotações para os artigos comprados, ao lançar no mercado a safra adquirida após algum tempo de retração ou escassez, para que alcançasse melhores

⁴³² SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., pp. 228-239.

⁴³³ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit., pp. 210-255.

⁴³⁴ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit. 227-239

⁴³⁵ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*. Op. Cit., pp. 230-272. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Op Cit., pp. 228-255. FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*, Op. Cit, pp. 233-239.

preços. Tais sujeitos construía, ao atuarem no mercado de abastecimento, às vezes, pequenas fortunas.⁴³⁶

4.6 - A ELITE MERCANTIL

Os negociantes com maior volume de capitais também chamados de “grosso trato”, em oposição aos mercadores, os quais tinham menores somas de capitais investidos. Em Portugal, o termo “negociante” se tornou corrente no século XIX para denominar as elites econômicas em diversos setores da atividade (atacadista, industrial, financeira) e foi resultado de uma afirmação social da categoria para se distanciar dos assim chamados “mercadores”.⁴³⁷

No Brasil do início do século XIX, o termo “negociante” correspondente de “homem de negócios” já era utilizado para designar certa elite mercantil, composta por senhores que tinham habilidades para o cálculo, sabiam ler e escrever, geralmente eram cristãos-velhos ou possuíam títulos de fidalguia, movimentavam quantias infinitamente maiores se comparadas aos pequenos investidores.⁴³⁸

Se de varejo ou atacado, o comércio de mercadorias podia se tratar somente de uma de suas inúmeras aplicações. Tais sujeitos geralmente possuíam as maiores embarcações ou fretavam enormes carregamentos, movimentando grandes volumes de capitais, atuando também como arrematadores dos contratos régios, investiam em terras, imóveis urbanos, com a finalidade de aluga-los e tiravam seus rendimentos da prática usurária e rentista muito mais do que de qualquer outra atividade. O que caracterizava este grupo era a diversidade de investimentos, os volumes movimentados em capitais e o espaço de atuação.⁴³⁹

⁴³⁶ BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo*. Vol. 2. Op. Cit., p. 364.

⁴³⁷ Se no século XVI “negociante” era um termo marginal, de menor prestígio social, a preocupação com a codificação do seu estatuto levou os negociantes de grandes cabedais, isto é, aqueles que movimentavam grandes quantidades de capitais ao participarem do comércio atacadista de longa distância, a procurar se desvencilhar daqueles que comercializavam a retalho, pois acreditavam que suas atividades usurárias e rentistas os distanciavam do ofício mecânico. Eram negociantes que quando possuíam lojas, empregavam os caixeiros. Não trabalhavam, mas investiam. PEDREIRA, Jorge Miguel. Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII. Op. Cit., pp. 410-417.

⁴³⁸ Neste período, o conceito de “mercador” passou a ser mais utilizado para designar os atravessadores, comissários, viandantes dos caminhos, lojistas, geralmente de varejo, mas que também podiam atuar como atacadistas no comércio de redistribuição, enquanto o termo “negociante” era, diga-se, mais exclusivo. *Ibidem*.

⁴³⁹ SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit., pp. 239-262.

A elite mercantil era especialista no fornecimento de grandes quantidades de capital e não se limitava a nenhum ramo de comércio. Investiam onde achavam que podiam ter boas oportunidades de negócios. Eram variadas suas atividades, múltiplos seus interesses. Investiam no comércio de longa distância, seguros, créditos, manufaturas, bens de raiz, arrematação de contratos, monopólios régios, ações de companhias, títulos da dívida pública... tudo isso para não colocar todos os ovos na mesma cesta.⁴⁴⁰

O peso das dívidas ativas na composição de seus investimentos demonstra que a finalidade da sua atuação, antes de mais nada, era a reprodução e acumulação do capital, através do mercado financeiro e não simplesmente a manutenção da existência e do seu padrão (*status*) social. Ao atuarem como financiadores em grande escala, as elites mercantis puderam ampliar suas riquezas, mesmo que concentrassem em terras e imóveis urbanos, formas mais seguras de investimento.⁴⁴¹

Um “capitalista” médio podia apresentar uma fortuna de 20:000\$000, mas o intervalo podia variar entre 6 a 65 contos de réis, isto se não considerarmos os grandes magnatas, como Joaquim Pedro Quintela, que em 1801 vinculou parte dos seus bens no valor de 424 contos de réis.⁴⁴²

Considerando que 20:000\$000 seriam 6 milhões de libras em 1808, estima-se que alguns “negociantes de grosso trato” podiam atuar com uma quantia próxima a este valor em libras durante toda a primeira metade do século XIX, o que correspondeu a 12% dos inventariados no centro urbano do Rio de Janeiro e que acumularam 71,7% da riqueza neste local.⁴⁴³

No topo da hierarquia socioeconômica do Rio de Janeiro no início do século XIX estava uma elite que atuava em diversos segmentos do mercado e que participava com destaque na importação da mão de obra africana e no adiantamento a terceiros, interessados na redistribuição dos africanos para os consumidores finais.⁴⁴⁴

Tal elite, apesar de reduzida numericamente, controlava setores do comércio interno, atuando em dois ramos de forma hegemônica, principalmente após 1822. Ela controlava o mercado de crédito no interior da colônia e o de bens urbanos na capital do

⁴⁴⁰ PEDREIRA, Jorge Miguel. *Tratos e contratos*. Op. Cit., pp. 355-379.

⁴⁴¹ *Ibidem*.

⁴⁴² PEDREIRA, Jorge Miguel. *Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII*. Op. Cit. p. 422.

⁴⁴³ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit., p. 311.

⁴⁴⁴ *Ibidem*; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do Império*. Op. Cit., pp. 216-222.

Brasil. Ao participarem do mercado de importação, eram financistas da economia interna e donos das casas comerciais e sobrados mais próximos a região portuária.⁴⁴⁵

4.7 - RIQUEZA E ACUMULAÇÃO NA VILA DE LAGUNA

Analisando a composição das fortunas inventariadas no centro urbano do Rio de Janeiro entre 1797 e 1860, onde havia uma maior concentração de negociantes que movimentavam maiores volumes de capitais, percebe-se que o setor mobiliário e urbano concentrava entre 24% a 35% do valor total inventariado, dependendo da década. O capital usurário (dívidas ativas) correspondeu a algo próximo a 25% das fortunas até 1840 e os bens rurais a menos de 16%. Os escravizados eram entre 12% e 21% do valor total inventariado. Isto quer dizer que para o perímetro urbano do Rio de Janeiro, valores inventariados em imóveis urbanos e dívidas ativas corresponderam a mais de 50% da acumulação de capital na primeira metade do século XIX. Havia também uma enorme desigualdade na distribuição desta riqueza. Do total inventariado, 44% detinham menos de 4% da riqueza ao mesmo tempo que mais de 60% da riqueza estava retida por entre 9% a 14% dos inventariados, de acordo com a década.⁴⁴⁶

Era de se esperar que em uma sociedade escravista, as grandes fortunas do Rio de Janeiro concentrassem parcela substancial da riqueza em escravizados. No entanto, não foi isto que se pode verificar. Senhores de engenho, os quais detinham a maior posse dos escravizados, ficaram num patamar inferior na hierarquia socioeconômica, quando comparadas suas fortunas com a da elite de negociantes, sobretudo se considerado as dívidas passivas dos engenhos e as ativas dos negociantes.⁴⁴⁷

A composição da fortuna inventariada na vila de Laguna foi elaborada com base nos inventários disponíveis. Convém advertir que elas não representam a realidade concreta, uma vez que os inventários devem representar menos de 2% da população da vila, no entanto, eles descrevem uma pequena parcela da população, àquela que tinham bens a inventariar. A distribuição e composição da riqueza local sistematizada a seguir

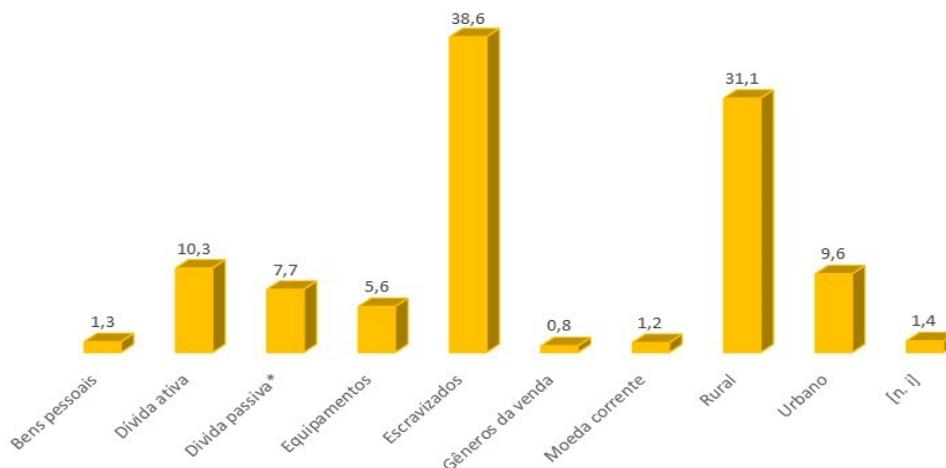
⁴⁴⁵ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit.; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do Império*. Op. Cit., pp. 216-222.

⁴⁴⁶ FRAGOSO, João. *Homens de Grossa Aventura*. Op. Cit., p. 306-307; Tabela 15.1, p. 308 e Tabela 15.2, p. 309.

⁴⁴⁷ *Ibidem.*, p 306-319.

ajuda a pensar os segmentos em que era acumulada na medida em que a produção local se integrou com maior intensidade a economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico.

Gráfico 17: Composição das fortunas inventariadas em Laguna em réis (1799-1859):



* O valor das dívidas passivas não foi somado ao valor total dos bens declarados. Seu valor no gráfico se refere ao percentual devedor em relação a todos os outros bens. Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859)

No litoral de Laguna, as dívidas ativas corresponderam a 10,3% do total da riqueza acumulada. Junto com os imóveis urbanos e com os gêneros inventariados nas vendas, itens mais relacionados ao comércio, compunham 20,7% da riqueza inventariada. Escravizados e imóveis situados nas zonas rurais compunham juntos 69,7% da riqueza. Isto quer dizer que, aparentemente, na vila de Laguna, o setor rural era responsável por grande parte da riqueza.

Com isso, compreende-se mais amplamente a observação de Saint-Hilaire quando esteve em Laguna, de que o movimento da zona rural tornava o porto muito movimentado. Em Laguna, nas primeiras décadas do século XIX, tem-se uma sociedade que assentava sua riqueza urbana sobre o uso da escravidão nos ambientes rurais.

A evolução da concentração da riqueza em dívidas ativas sugere que parte do financiamento da economia local era feito por intermédio de mercadores residentes na própria vila. De 2,5% da riqueza acumulada nos inventários entre 1799-1809, o percentual de dívidas ativas acumulada foi de 11,2% em relação ao monte bruto da década de 1850, o que aponta para ampliação dos mercadores locais que atuavam no financiamento das atividades produtivas da região.

A medida em que os as dividas ativas se avolumavam, também acontecia em paralelo a concentração de capitais em imóveis situado mais próximos à região portuária, os quais compunham 4:372\$260 na década de 1810 e passaram a 26:637\$327 na década de 1850.

A preferência dos mercadores e negociantes pelos centros urbanos se dava pelo fato de poderem residir mais próximos às regiões portuárias, tendo a loja ou o escritório onde faziam sua contabilidade funcionando adjunto ao local de sua residência, que ficava ao mesmo tempo próxima ao embarque e desembarque das mercadorias e do aparelho burocrático, o que facilitava no processo de despacho das embarcações e agilidade em tomadas de decisões importantes. Além de que, ancorados na região portuária, os navios serviam como estoques para as mercadorias negociadas e era nas imediações do porto que ocorriam as melhores negociações.⁴⁴⁸

Quando esteve na ilha de Santa Catarina no ano de 1820, Saint-Hilaire observou as casas mais próximas a região portuária, notando que eram:

[...] edificadas de tijolo ou de pedra, caiadas e cobertas de telha, são em sua maior parte, bem conservadas e maiores que as da vila do interior, existindo muitas de um andar, envidraçadas e construídas com muito gosto, [...] bem mobiliadas.⁴⁴⁹

Em Laguna, observou que as casas mais próximas a região portuária também eram “construídas de pedra e coberta de telhas; a maior parte é térrea, existindo algumas de um andar e achando-se quase todas bem conservadas”.⁴⁵⁰ Lesson, em 1822, notou que em Desterro, as casas próximas a região portuária:

[...] vão até dois andares; a maior parte não tem mais que um, e existem muitas ao mesmo nível. Elas são construídas de pedra; o granito que compõe a soleira e o arco de abóboda das portas, empresta-lhes um certo luxo.”⁴⁵¹

Os relatos dos viajantes sobre os aspectos das residências próximas as vilas de Desterro e Laguna também apontam para o crescimento do perímetro urbano e das casas de comércio situadas nas regiões portuárias do litoral de Santa Catarina no início do século XIX. A concentração da posse em imóveis urbanos em Laguna também indica um

⁴⁴⁸ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do Império*. Op. Cit., p. 216; p.163.

⁴⁴⁹ SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem a Provincia de Santa Catharina*. Op. Cit., p. 153.

⁴⁵⁰ *Ibidem*, p. 229-230.

⁴⁵¹ *Ilha de Santa Catarina*. Op. Cit., p 274

crescimento no seu perímetro. Casas de morada e sobrado que correspondiam a 4:177\$410 réis inventariados na década de 1810, compunham um total de 24:562\$077 na década de 1850.

No total, os imóveis situados na zona urbana corresponderam a 24,6% da riqueza inventariada em imóveis, enquanto os situados nas zonas rurais corresponderam a 71,9%. Ao passo que a vila de Laguna aumentou a posse na concentração de imóveis urbanos nas primeiras décadas do século XIX, os imóveis situados nas zonas rurais também tiveram um grande aumento no percentual sobre o total das riquezas inventariadas. No período de 1799-1809, 56,2% do valor dos bens inventariados estavam situados nas zonas rurais e na década de 1850 eles corresponderam a 68,7%.

A posse de terras poderia estar relacionada a busca de prestígio social. Sujeitos que tinham dinheiro compravam terras, títulos de nobreza e assim viravam barões, reconhecidos socialmente. Mas a posse da terra não era imediatamente sinônimo de nobreza, apenas o caminho para a promoção social. Para além do *status*, as pessoas podiam usá-las como caução de empréstimos, servindo para aumentar o crédito. Os rendimentos por elas fornecidos em caso de arrendamentos também não eram desprezíveis.

De acordo com Braudel, os investimentos em terras eram mais seguros do que em outras atividades, como as especulações no mercado de transportes e adiantamento de mercadorias. O aborrecido, para o negociante, era que não se vendia e comprava terras com a mesma facilidade e com taxas de rendimentos superiores, como davam de retorno bons investimentos em ações na bolsa de valores ou no financiamento de grandes carregamentos de mercadorias. No entanto, as terras não ficavam expostas aos riscos do mar e de comissários desonestos e podiam ser investimentos seguros em épocas de retração econômica.⁴⁵²

⁴⁵² BRAUDEL, Fernand. *Civilização matéria, economia e capitalismo*. Vol. 2. Op. Cit., p. 231

Tabela 19: Composição das fortunas inventariadas em Laguna (1799-1859):

Item	1799-1809		1810-1819		1820-1829		1830-1839		1840-1849		1850-1859		Total	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Bens pessoais	227.420	2,3	732.500	2,4	1.151.150	1,6	799.230	1,6	1.014.940	0,8	2.995.910	1,2	6.921.230	1,3
Dívida ativa	262.180	2,6	40.880	0,1	11.980.897	16,7	1.949.016	3,8	13.378.592	10,4	28.944.057	11,2	56.555.622	10,3
Divida passiva*	247.815	2,5	220.050	0,7	8.285.023	11,8	1.165.327	11,8	7.845.678	6,0	24.861.381	9,6	42.625.274	7,7
Equipamentos	304.730	3,0	2.353.490	7,6	9.140.250	12,7	2.317.040	4,6	3.706.160	2,9	13.318.075	5,1	31.139.745	5,6
Escravidados	4.567.700	45,8	10.794.660	34,9	17.644.070	24,6	22.429.600	44,2	44.746.900	34,7	113.817.000	43,9	213.999.930	38,6
Gêneros da venda	-	-	29.030	0,1	122.170	0,2	-	-	473.562	0,4	3.714.736	1,4	4.339.496	0,8
Moeda corrente	3.200	0,1	237.660	0,8	398.096	0,6	397.810	0,8	1.081.349	0,8	4.521.454	1,7	6.639.569	1,2
Rural	2.702.568	27,1	10.933.858	35,3	24.759.380	34,5	15.873.420	31,3	52.943.580	41,0	64.222.460	24,8	171.435.266	31,1
Urbano	1.717.600	17,2	4.372.260	14,1	3.704.720	5,2	5.731.720	11,3	10.723.600	8,3	26.637.327	10,3	52.887.227	9,6
[n. i]	179.200	1,8	1.431.200	4,6	2.891.380	4,0	1.199.320	2,4	998.000	0,7	1.056.740	0,4	7.755.840	1,4
Total em réis	9.964.598	99,9	30.925.538	99,9	71.792.593	100	50.697.156	100	129.086.783	100	259.227.759	100	551.694.472	99,9
Total de inventários														
Total de inventários	11	5,6	40	20,4	43	21,9	31	15,8	37	18,9	34	17,3	196	99,9/100

*As dividas passivas não foram somadas ao total, mas seu percentual está correspondente ao total das fortunas inventariadas.

A: Total em réis.

B: Percentuais

Fonte: AML: *Inventários*. (1799-1859).

Tabela 20: Faixa de riqueza incluindo as dívidas ativas por década em réis (1799-1859):

Faixas de riqueza	1799-1809		1810-1819		1820-1829		1830-1839		1840-1849		1850-1859		Total	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
0 a 1	3.569.409	07	9.626.468	30	10.989.212	25	5.835.730	11	4.398.870	11	1.564.880	04	35.984.569	88
1 a 5	7.901.055	04	15.775.984	09	31.782.594	15	34.339.226	18	38.789.155	16	42.153.669	16	170.741.683	78
5 a 10	-	-	-	-	5.017.700	01	15.571.645	02	65.222.883	08	27.141.132	04	112.953.360	15
10 a 20	-	-	13.396.890	01	27.175.671	02	-	-	25.235.704	02	62.621.410	05	128.429.675	10
20 a 40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	142.634.466	05	142.634.466	05
Total	11.470.464	11	38.799.342	40	74.965.177	43	55.746.601	31	133.646.612	37	276.115.557	34	590.743.753	196
(%)														
0 a 1	31,1	63	24,8	75	14,7	58	10,5	36	3,3	30	0,6	12	6,1	45
1 a 5	68,9	36	40,7	22	42,4	35	61,6	58	29,0	43	15,2	47	28,9	40
5 a 10	-	-	-	-	6,7	2	27,9	6	48,8	22	9,8	12	19,1	7
10 a 20	-	-	34,5	2	36,2	5	-	-	18,9	5	22,7	14	21,7	5
20 a 40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51,7	14	24,1	2
Total	100	99	100	99	100	100	100	100	100	100	100	99	99,9	99

A: Total em réis.

B: Total de inventários

Fonte: AML: *Inventários*. (1799-1859).

Tabela 21: Inventários de Laguna por faixa de riqueza incluindo as dívidas ativas em libras (1799-1859):

Faixas de riqueza	1810-1819		1820-1829		1830-1839		1840-1849		1850-1859		Total	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
0 a 200	2.157.299	28	2.062.794	25	1.933.402	18	1.222.717	16	713.934	8	8.090.146	95
201 a 500	3.186.152	9	3.255.047	11	3.236.643	11	3.083.639	10	3.689.815	11	16.451.296	52
501 a 1000	1.557.740	2	2.844.311	4	930.558	1	1.917.729	3	3.771.716	5	11.022.054	15
1.001 a 2.000	-	-	1.082.987	1	1.280.160	1	9.187.965	8	7.064.815	5	18.615.927	15
2.001 a 5.000	3.572.496	1	5.644.849	2	-	-	-	-	15.514.934	5	24.731.979	8
Total	10.473.687	40	14.889.988	43	7.380.763	31	15.412.050	37	30.754.914	34	78.911.402	185
(%)												
0 a 200	20,6	70	13,8	58	26,2	58	7,9	43	2,3	23	10,2	51
201 a 500	30,4	22	21,9	26	43,8	35	20,0	27	12,0	32	20,8	28
501 a 1.000	14,9	5	19,1	9	12,6	3	12,4	8	12,3	15	14,0	8
1.001 a 2.000	-	-	7,3	2	17,3	3	59,6	22	23,0	15	23,6	8
2.001 a 5.000	34,1	2	37,9	5	-	-	-	-	50,4	15	31,3	4
Total	100	99	100	100	99,9	99	99,9	100	100	100	99,9	99

A: Total em réis.

B: Total de inventários.

Fonte: AML: *Inventários*. (1799-1859).

Tabela 22: Imóveis inventariados em Laguna (1799-1859):

Imóveis	1799-1809		1810-1819		1820-1829		1830-1839		1840-1849		1850-1859		Total	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Urbanos														
Sobrados	-	-	-	-	1.200.000	4,4	-	-	1.200.000	2,1	4.000.000	4,6	6.400.000	3,0
Casas de morada e negócio	1.671.200	38,9	4.177.420	28,0	1.644.400	6,0	6.395.720	28,1	8.200.800	14,5	20.562.077	23,5	42.651.617	20,0
Terrenos	42.800	1,0	194.840	1,3	58.800	0,2	36.000	0,2	1.322.800	2,3	1.759.250	2,0	3.414.400	1,6
Total Urb.	1.714.000	39,9	4.372.260	29,3	2.903.200	10,6	6.431.720	28,3	10.723.800	18,9	26.321.327	30,1	52.466.107	24,6
Rurais														
Casas de morada e vivenda	111.308	2,6	665.480	4,4	936.400	3,4	630.200	2,8	2.448.800	4,3	5.016.000	5,7	9.808.188	4,6
Casas de engenho	4.000	0,1	111.000	0,7	172.660	0,6	325.500	1,4	1.786.400	3,0	1.394.600	1,6	3.794.160	1,8
Casas	-	-	-	-	265.240	1,0	-	-	20.000	0,1	791.800	0,9	1.077.040	0,5
Roças	95.920	2,2	151.440	1,0	214.300	0,8	48.800	0,2	262.000	0,5	1.170.000	1,3	1.942.460	0,9
Terrenos	2.190.320	51,0	8.192.788	54,9	20.096.100	73,5	14.129.300	62,0	40.462.840	71,4	51.837.620	59,2	136.908.968	64,1
Total rur.	2.401.548	56,2	9.120.708	61,0	21.684.700	79,3	15.133.800	66,4	44.980.040	79,3	30.210.020	68,7	153.530.816	71,9
Não Identificados														
[N. I.]	179.200	4,2	1.431.200	9,6	2.761.600	10,0	1.199.200	5,3	998.000	1,8	1.022.000	1,2	7.591.200	3,5
Total														
Imóveis	4.294.748	100	14.924.168	99,9	27.349.500	99,9	22.764.720	100	56.701.640	100	87.553.347	100	213.588.123	100

A: absolutos.

B: percentuais.

Fonte: AML: *Inventários*. (1799-1859).

Tabela 23: Total dos principais equipamentos gerais inventariados em Laguna (1799-1859):

Equipamentos gerais	1799-1809		1810-1819		1820-1829		1830-1839		1840-1849		1850-1859		Total	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Caça	5.480	1,8	10.400	0,5	38.160	0,4	5.000	0,2	19.840	0,5	12.500	0,4	91.380	0,3
Carpintaria	32.250	10,6	48.840	2,1	74.080	0,8	39.380	1,7	91.440	2,4	236.560	1,8	522.550	1,7
Engenho	133.120	43,7	1.211.350	51,5	2.137.180	23,3	1.071.640	46,2	2.864.740	75,2	4.309.295	32,4	11.727.325	37,5
Lavoura	31.240	10,2	74.200	3,1	107.340	1,2	59.660	2,6	347.420	9,2	340.880	2,6	960.740	3,1
Negócio	68.900	22,6	942.760	40,0	6.648.260	72,5	1.113.180	48,0	413.880	10,9	8.081.960	60,7	17.268.940	55,2
Pesca	10.820	3,5	19.400	0,8	15.560	0,2	-	-	-	-	2.900	0,1	48.680	0,2
Tecelagem	15.000	4,9	22.860	1,0	28.190	0,3	4.240	0,2	15.740	0,4	5.880	0,1	91.910	0,3
Total dos equipamentos	304.130	100	2.353.490	100	9.164.660	100	2.317.040	100	3.809.500	100	13.317.675	100	31.267.095	100
Total das principais classes de equipamentos	296.810	97,3	2.329.810	99,0	9.048.770	98,7	2.293.100	98,9	3.753.060	98,6	12.989.975	98,1	30.711.025	98,3

A: absolutos em réis.

B: percentuais acumulados no ano.

Fonte: AML: *Inventários*. (1799-1859).

Entre os bens inventariados em Laguna, os escravizados eram em média 38,6% da riqueza, mas variaram, de acordo com o período, entre 24,6% e 45,8% da riqueza acumulada. Se na década de 1810 compunham todos o valor de 10:794\$, na década de 1850 eram 113:817\$000. Como vimos, a concentração da posse escrava em Laguna significou a sua concentração nas unidades com mais de dez escravizados. A concentração da riqueza inventariada em escravizados revela que na medida que houve uma ampliação dos escravizados nas unidades locais, ocorreu em paralelo uma valorização monetária destes sujeitos. Deve-se levar em consideração que o fim do tráfico legal em 1831 e a Lei Eusébio de Queiroz em 1851 ao proibirem o tráfico atlântico dos africanos escravizados contribuíram para a elevação do seu preço no interior do Brasil. Barickman percebeu que o preço dos escravizados na Bahia subiu abruptamente desde o final da década de 1820, mas de novo no final da década de 1840 e no final da década de 1850, quando alcançou o preço de 1:075\$000.⁴⁵³

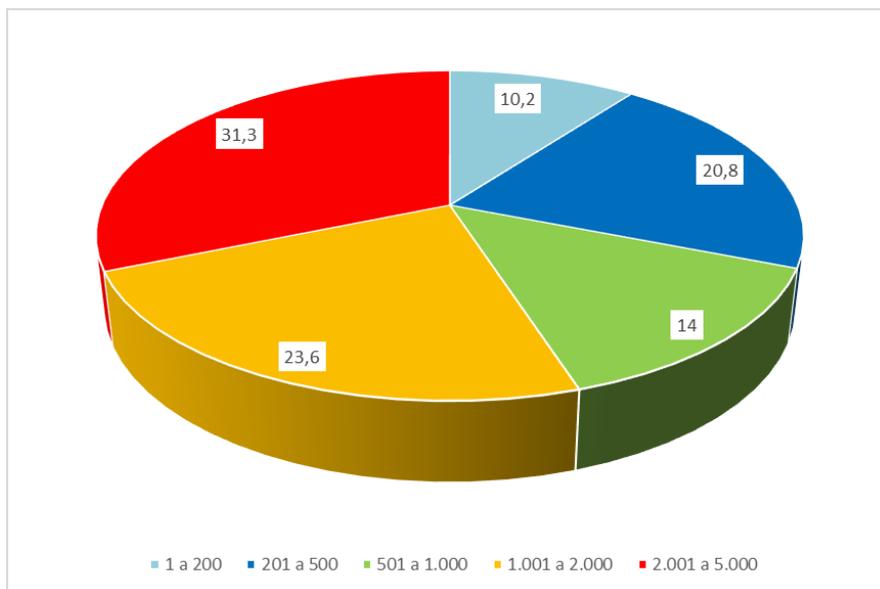
Os equipamentos corresponderam a 5,6% da riqueza acumulada nos inventários de Laguna. Mas variaram entre 2,9% e 12,7%. Isto ocorreu porque quando embarcações de maior porte foram inventariadas, os percentuais correspondentes aos equipamentos alteravam significativamente.

Se os engenhos de cana tinham um valor médio de 38\$18 e os de farinha 39\$470, o que revela que os engenhos de farinha eram maiores e mais bem equipados do que os de açúcar, as grandes embarcações, como os iates *Julia e Sobrinho*, tiveram seus cascos avaliados em 500\$000 e 200\$000, respectivamente, enquanto o iate *Rosalina* foi avaliado em 3:500\$000 com todos os seus pertences. Isto revela que o capital necessário para montagem de um negócio mercantil era superior àquele necessário para montagem das unidades de produção agrícola.

O valor da riqueza acumulada em libras ao longo do tempo, uma moeda mais estável em comparação com os réis, evidencia a evolução real da riqueza acumulada no litoral de Laguna, na medida em que seu centro urbano e as suas áreas rurais se expandiram.

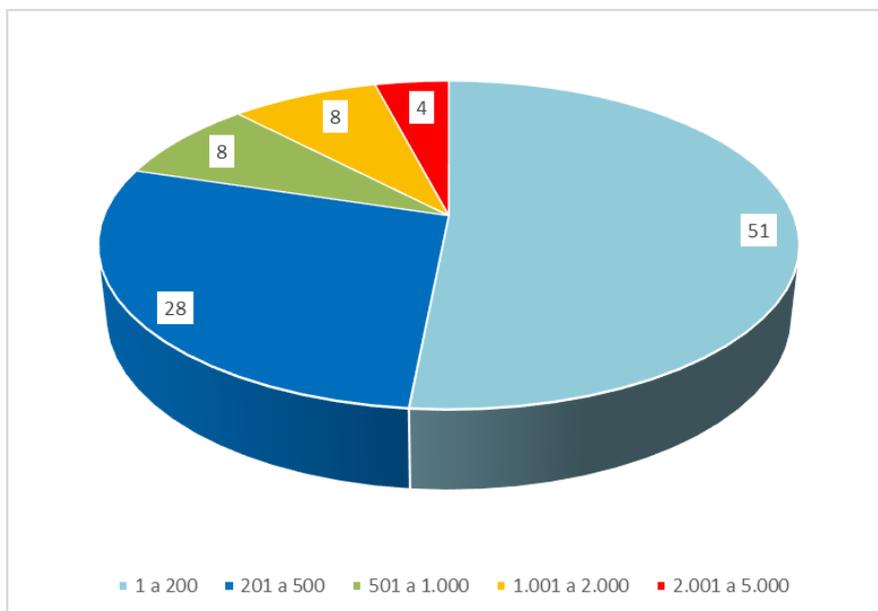
⁴⁵³ BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit., pp. 231-235.

Gráfico 18: Concentração da riqueza inventariada em Laguna por faixas em libras (1799-1859):



Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859).

Gráfico 19: Concentração da riqueza inventariada em Laguna por inventário em libras (1799-1859):



Fonte: AML. *Inventários*. (1799-1859).

Considerando que alguns dos pequenos negociantes das praças de Lisboa e Rio de Janeiro deixaram arroladas quantias entre 1.800.000 libras e 6.000.000 libras, como vimos anteriormente, verifica-se que uma parte das maiores fortunas locais eram

comparáveis com as de alguns dos pequenos negociantes que atuavam no mercado do Atlântico, sendo que 54,9% da riqueza inventariada em libras na vila de Laguna esteve concentrada em 12% de inventariados que deixaram acima de 1.000 libras aos seus herdeiros. Os maiores proprietários, detentores de fortunas situada na faixa de riqueza de 2.000 a 5.000 libras, os quais corresponderam a 4% dos inventariados, concentraram 31,3% da riqueza. Enquanto poucos detinham maior parte da riqueza acumulada na vila de Laguna, a maioria da população inventariada estava em fortunas de 1 a 200 libras (51%), mas que concentravam apenas 10,2% da riqueza. Aqueles que se situavam em faixas de até 1.000 libras compunham 87% dos inventariados, que juntos possuíam 45% da riqueza.

A evolução da concentração da riqueza em libras ao longo da primeira metade do século XIX também revela uma tendência a concentração da riqueza em faixas acima de 1.000 libras ao longo dos anos. Se na década de 1810 fortunas que se situavam acima desta cifra correspondiam a 34% da riqueza acumulada, na década de 1850 fortunas nesta faixa concentraram 73% da riqueza. Já as fortunas de 0 a 500 libras, as quais correspondiam a 51% da riqueza acumulada na década de 1810, na década de 1850 somaram apenas 14,3% da riqueza.

Portanto, ao longo das primeiras décadas do século XIX, ao passo que ocorreu uma maior integração da produção local nas cadeias do comércio atlântico, houve, paralelamente, um aumento na desigualdade local, na medida em que ocorria uma concentração da riqueza nas camadas superiores da hierarquia socioeconômica da região.

Como podemos observar, no litoral de Laguna, grande parte da riqueza inventariada (69,7%) estava composta por imóveis situados nas zonas rurais e africanos escravizados, uma menor parcela da riqueza (cerca de 20%) estava composta por dívidas ativas e imóveis urbanos, como vimos, investimentos mais ligados a certa elite mercantil, ainda que 31% da riqueza estivesse situada em faixas acima de 2.000 libras, fortunas inventariadas semelhantes a de alguns dos negociantes de Lisboa e do Rio de Janeiro. Cabe investigar ainda como estavam inseridos os negociantes locais na hierarquia socioeconômica da região e quais eram seus modos de atuação na economia de mercado, afim de compreender mais amplamente que tipo de atividades exerciam aqueles que tinham seus interesses ligados ao financiamento das atividades produtivas e na redistribuição da produção mercantil localizada no litoral de Santa Catarina.

4.8 - NEGOCIANTES E MERCADORES RESIDENTES

No início do século XIX havia uma diversidade de modos de atuação nas cadeias do comércio. Sobre a tipologias dos negócios, pode-se tentar classificar, grosso modo, em três segmentos primários.

No andar de baixo ficavam os vendeiros, mascates, donos de tavernas e pequenos lojistas de fazendas de molhados, também chamados de pequenos negociantes; no andar do meio ficavam os possuidores de lojas de fazendas secas e que complementavam esta atividade com outros investimentos, como no fornecimento de créditos e mercadorias a comunidade local, além de especularem no mercado urbano; acima de todos, os chamados negociantes de grosso trato, mobilizavam grandes somas de réis anualmente, chamados também de financistas da economia colonial, adiantavam créditos e mercadorias em grandes volumes, eram donos das maiores embarcações do Atlântico ou contratavam amplos fretamentos, alguns poucos participavam também da arrematação dos contratos régios. Estes últimos, tinham sua riqueza advinda mais de investimentos em atividades de usura e especulação no mercado de longa distância do que em qualquer outra atividade.⁴⁵⁴

A realidade, no entanto, foi sempre mais complexa do que as classificações em grupos estáticos. Um dos maiores negociantes das Minas do século XVIII, por exemplo, diversificou seu negócio em vários setores: possuía lojas de secos e de molhados, consignações em transporte de gado, açougue, tenda de ferreiro, grandes propriedades de terras e um plantel de noventa e oito escravizados.⁴⁵⁵

Na vila de Desterro e em Laguna havia uma diversidade de indivíduos inseridos nas cadeias de comércio. Em finais do século XVIII, por exemplo, ao mesmo tempo em que Esperança Clara de Jesus movimentava 125\$200 anuais em uma taverna na rua da Tronqueira, em Desterro, Antônio José da Costa possuía uma loja de fazendas secas na região central que movimentava 10:000\$000 anuais.⁴⁵⁶ Até mesmo o Mercado Público de Desterro inaugurado em 1851 reunia uma diversidade de indivíduos que alugavam estes espaços, entre pessoas livres e escravizadas libertas.⁴⁵⁷

⁴⁵⁴ FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento*. Op. Cit, pp. 178-186.

⁴⁵⁵ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*. Op. Cit., pp. 230-272.

⁴⁵⁶ Anexo 07.

⁴⁵⁷ POPINIGIS, Fabiane. Africanos e descendentes na história do primeiro mercado público de Desterro. In: MAMIGONIAN, B; VIDAL, J. *História Diversa*. Op. Cit.

A atividade mercantil era praticada pelos mais diversos grupos sociais. Havia uma multiplicidade de indivíduos situados nas cadeias de comércio. O governador, os magistrados, funcionários do clero, viúvas, lavradores de cana, senhores de engenho, médicos, artesãos, entre outros, participavam do comércio ao lado de suas atividades principais (pelas quais eram socialmente reconhecidos). Além de uma via de ascensão para aqueles que buscavam alternativas de enriquecimento e uma opção de complemento à renda principal, participar das cadeias de comércio era uma questão de sobrevivência e manutenção do padrão socioeconômico.⁴⁵⁸

Em Santa Catarina, os investimentos que possibilitavam maiores lucros e que também foram as principais fontes de capitais para a Fazenda Real advinham da arrematação de dois contratos locais: o direito de exploração da pesca das baleias e o de recolhimento dos dízimos locais.⁴⁵⁹

Durante a era do mercantilismo, os contratos foram acordos temporários entre as monarquias europeias e os particulares, tinham prazos e quantias fixados. Os contratadores eram uma espécie de arrendatários do confisco de parte no valor das mercadorias produzidas em uma determinada região.⁴⁶⁰ No Brasil, os contratadores tinham direitos exclusivos para exploração de determinada atividade econômica ou para a cobrança de direitos de passagem. Geralmente, eram os sujeitos de maiores vultos de capitais que participavam destas atividades.⁴⁶¹

Os monopólios vendidos pela Coroa permitiam juntar em uma só mão (ou uma só firma) parte do valor excedente da produção de uma determinada região, proporcionando grandes lucros e pouco trabalho aos negociantes. Era um meio fácil, mas pouco acessível de enriquecimento.⁴⁶² A arrematação dos contratos era um divisor de águas no comércio, pois propiciava a formação de uma elite, espécie de oligarquia mercantil, que se consolidava aproveitando dos negócios mais rentáveis e a nível de exclusividade.

⁴⁵⁸ Diversos indivíduos, de pequenos e médios investimentos, apareceram como fiadores de embarcações que partiam do Rio de Janeiro aos portos mais próximos. É o caso de Domingos Pires, mestre alfaiate, ou Amaro Pinto Leão, mestre tanoeiro, Francisco Mateus Portugal, mestre artesão, o advogado Damiano Rodrigues Moeda, o lavrador de cana Rodrigo Mendes de Paredes e muitos outros que movimentavam quantias entre 350\$000 réis e 1:800\$000 em meados do século XVIII. Ver: SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Op. Cit. 227-239.

⁴⁵⁹ SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Op. Cit., p. 160.

⁴⁶⁰ BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo*. Vol. 2, Op. Cit., pp. 366-371.

⁴⁶¹ PESAVENTO, Fábio. Contratos e contratadores do Atlântico Sul na segunda metade do setecentos. In: *História, histórias*. Brasília, vol. 1, n. 1, 2013.

⁴⁶² De acordo com F. Braudel, o monopólio era um mecanismo para viabilizar o domínio sobre o fluxo de uma ou outra mercadoria de larga difusão pelo espaço contratado. BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo*. Vol. 2. Op. Cit., pp. 366-371.

Combinando os contratos com suas atividades de financiamento do comércio de longa distância, muitos dos maiores negociantes de Portugal formaram as suas fortunas.⁴⁶³ Como observou Braudel, um grande negociante dificilmente negaria participar de um monopólio.⁴⁶⁴ A arrematação dos contratos era o principal tipo de negócio que diferenciava os negociantes. Os negociantes de Lisboa que assinaram contratos no Conselho da Fazenda e com o Conselho Ultramarino eram detentores também de grandes fortunas. Os contratos formavam um poderoso mecanismo de acumulação de capital.⁴⁶⁵

O arremate do contrato dos direitos exclusivos para caça à baleia no Brasil entre 1765 a 1801 ficou sob o controle de Inácio Pedro Quintela, um dos principais negociantes da praça de Lisboa e que também atuou na arrematação de outros contratos régios, a fim de obter direitos exclusivos de passagem, como o do transporte do sal e do tabaco. Seu sócio, Domingos Dias da Silva, também estava ligado à arrematação dos direitos de exportação dos escravizados em Angola.⁴⁶⁶

Apesar da maior parte do óleo produzido no Brasil ser beneficiado na capitania de Santa Catarina, cerca de 40% do valor total do arremate permanecia nos cofres do Rio de Janeiro e valor igual ficava nos cofres da Bahia, restando para Santa Catarina menos de 10% do valor deste contrato. Entre 1765-1801 o valor de arrematação deste contrato foi de 48:000\$000 e apenas 4:000\$000 coube a capitania de Santa Catarina.⁴⁶⁷

O ânimo com os direitos da arrematação e exploração deste contrato pelos arrematadores era tamanho, que Joaquim Pedro Quintela capitaneou em 1795 a construção da armação de Garopaba, ao sul da ilha de Santa Catarina, com um prolongamento em Imbituba, ao norte de Laguna. Somente no ano de 1801, 164 baleias foram caçadas nas armações da região, 26% delas nesta nova instalação.⁴⁶⁸

Além da arrematação do contrato da pesca da baleia que dava enormes lucros aos negociantes de Lisboa e pouco retorno ao comércio local, havia também a venda de direitos exclusivos de arrecadação dos dízimos, antigo tributo eclesiástico, correspondente à décima parte daquilo que era produzido nas lavouras e engenhos ou transportado pelos portos.⁴⁶⁹

⁴⁶³ PEDREIRA, Jorge Miguel. *Tratos e contratos*. Op. Cit., pp. 355.379.

⁴⁶⁴ BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo*. Vol. 2. Op. Cit.

⁴⁶⁵ PEDREIRA, Jorge Miguel. *Tratos e contratos*. Op. Cit., pp. 355.379.

⁴⁶⁶ SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Op. Cit., p. 158.

⁴⁶⁷ ELLIS, Myriam. *Aspectos da pesca da baleia no Brasil Colonial*. São Paulo: 1958, pp. 39-41; p. 83.

⁴⁶⁸ *Ibidem*.

⁴⁶⁹ Nas conquistas portuguesas, o dízimo foi cedido pela Igreja ao monarca e passou a ser arrecadado pela Coroa. Para resolver o problema da fiscalização em seu imenso império ultramarino, a solução, na maioria das vezes, era transferir este direito por três anos para um arrematante que oferecesse o maior lance.

Os arrematadores gerais dos dízimos que englobavam o litoral de Santa Catarina eram negociantes da praça de Lisboa ou do Rio de Janeiro e os arremates feitos nesta ou naquela cidade. Era vendidos em Lisboa, mas, provavelmente, repassados a moradores locais. As cláusulas dos contratos permitiam a cedência de partes do negócio a terceiros. Os contratos dos últimos anos (1797-1802) foram arrematados por Antônio José Ferreira, também negociante da praça de Lisboa, pelo valor total de 30:400\$000, para que tivesse direitos exclusivos de exportação por um período de seis anos.⁴⁷⁰

Ao arrematar o direito dos dízimos locais no mercado do Rio de Janeiro e em Lisboa, os negociantes dessas regiões procuravam repassar os direitos adquiridos nos contratos para outros negociantes, atuando como intermediários, especulando também no mercado de arrematação dos contratos.⁴⁷¹

Para esses negociantes interessados na especulação dos contratos régios, parece que o negócio mais atrativo era a revenda destes contratos a negociantes residentes, como se percebe na correspondência entre o presidente da província, João Alberto de Miranda Ribeiro e o vice-rei do Brasil no ano de 1797, em que tratava do efeito negativo da venda do contrato dos dízimos locais em outras praças.

Segundo o governador, esta era uma das causas que dificultavam o desenvolvimento econômico da região, pois se o contrato dos dízimos fosse arrematado diretamente na ilha de Santa Catarina:

[...] por alguns dos seus moradores, assim como eles o vem arrematar parcialmente aos contratadores gerais, que tem a sua residência fora dela, o lucro que estes recebem passaria para aqueles e os iria fazendo cada vez mais opulentos em seu comércio: além dos maiores interesses que também resultariam a Fazenda Real, arrematando-se os dízimos naquela mesma parte, onde se colhem os frutos, e onde cada um dos pretendentes vê o aumento que eles vão tendo gradualmente, a maneira que se aumenta a população, o que faria com que as ditas arrematações subissem a muito maior preço do que aquele de 15:200\$000 réis por que se fez a do último triênio, que é também o mesmo porque se tinha feito a outra do triênio antecedente.⁴⁷²

Não foi possível encontrar quem eram os contratadores residentes que arrematavam este contrato na região pelos documentos do Arquivo do Conselho Ultramarino. Mas, o

MIRANDA, Márcia Eckert. *A estalagem e o império: crise do Antigo Regime, fiscalidade e fronteira na província de São Pedro (1808-1831)*. [Tese de Doutorado]. Campinas: Unicamp, p. 60.

⁴⁷⁰ SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Ibidem, p. 155.

⁴⁷¹ SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme*. Ibidem, p. 156.

⁴⁷² OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

trabalho do historiador requer a montagem de um quebra-cabeça formado a partir as fontes.

Em ofício datado de 1802, a câmara de Laguna apresentou ao governador da capitania de Santa Catarina um parecer sobre as queixas proferidas pelo negociante João Antônio Tavares, capitão de milícias e morador da vila de Laguna, que se sentia lesado por ter que vender parte de seu estoque de farinha de mandioca ao povo, a preços que eram regulamentados pela câmara da vila, o que dificultava seu negócio de exportação. Para justificar seu pedido, afirmou que esta medida não estava em acordo com o alvará feito pela câmara de Laguna, que havia lhe dado em 21 de agosto de 1802, o direito de vender a farinha na vila a preço de \$480 réis, mas apenas até o montante de 1.500 alqueires e somente em caso de escassez, preço pelo qual comprou alguma. Mas pelo mesmo alvará, ficava livre para exportar todo o restante, como vinha fazendo em sociedade com Antônio José da Costa, morador de Desterro.⁴⁷³

Antônio José da Costa era possuidor de dois bergantins que viajavam duas ou três vezes por ano cada um entre Desterro e o Rio de Janeiro e de uma lancha que navegava todos os meses da ilha de Santa Catarina para Laguna. Também possuía uma loja de fazendas secas no porto de Desterro que movimentou cerca de 10:000\$000 anuais em 1796. João Antônio Tavares, morador de Laguna, talvez fosse filho ou aparentado de João Tavares Fernandes, dono de uma loja de fazendas secas no centro de Desterro e que movimentou uma quantia superior a 2:000\$000 neste estabelecimento.⁴⁷⁴

No parecer enviado pela câmara, os vereadores deixaram a decisão a cargo do governador, pois condenavam as práticas de comércio de João Antônio Tavares, ao afirmarem que este negociante comprava sua farinha “por modo tão estranho como é o de atravessador monopolista a quem Sua Alteza Real manda punir com tanta severidade”, mas que não era de intenção levar as coisas a ponto excessivo, pois se era certo que João Antônio Tavares não podia levar prejuízo pela razão dos preços, também não podia tirar maior proveito naquelas farinhas, que estava obrigado a vender ao povo. Concluía que este negociante “podia ser mais pio com os povos e menos rechaçável no seu modo de negociar”.⁴⁷⁵

⁴⁷³ APESC. Ofícios das Câmaras Municipais para o Governador da Capitania (1776-1808). Caixa: 62. Doc. 48.

⁴⁷⁴ Anexo 07.

⁴⁷⁵ APESC. Ofícios das Câmaras Municipais para o Governador da Capitania (1776-1808). Caixa: 62. Doc. 48.

Neste ofício enviado ao governador da capitania, por intermédio da câmara de Laguna, estava descrito que João Antônio Tavares, por determinação, ao adquirir os direitos de arrematação do contrato da farinha local, ficava obrigado a vender 1.500 alqueires de farinha de mandioca aos moradores locais (o que corresponderia a pesos atuais em cerca de 33 toneladas) a preço de \$480 réis o alqueire, a fim de que a população ficasse “livres do estrondo que pode causar a falta do sustento da primeira necessidade”.⁴⁷⁶ Talvez, os camaristas estivessem a par da miséria e das penúrias causada pela falta de alimentos que experimentavam a população do Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, locais onde a farinha de mandioca alcançava os valores inacreditáveis de 3\$520 a 6\$400 o alqueire, dependendo da cotação diária, preços que impulsionavam a saída de farinha de mandioca do mercado de Laguna.⁴⁷⁷

Com a ameaça de devassa na farinha que julgava ser sua por direito, João Antônio Tavares pedia para continuar vendendo sua farinha livremente, sem embargo, farinha que tinha comprado dos lavradores locais, pois teria inestimados prejuízos caso fosse obrigado a vender a farinha aos mesmos preços pelo o qual as tinha arrematado.⁴⁷⁸

O preço ordenado pela câmara para a venda da farinha de mandioca era, nos pareceres dos próprios camaristas, de certa justiça. Afirmavam no ofício que João Antônio Tavares comprava a farinha de mandioca no mercado local aos lavradores acertando previamente o preço das futuras colheitas, as quais saldavam as dívidas dos lavradores com este negociante. Desta maneira, conseguia comprar por cerca de \$480 réis o alqueire, “dando para isso dinheiro de ante mão pelos lavradores daquela e desta freguesia, fazendo com que a esta vila não viessem farinhas a vender como era de costume”.⁴⁷⁹ A situação evidencia que o aumento da demanda global por farinha em finais do século XVIII e início do século XIX havia provocado a falta deste produto em regiões de grande potencial produtor, até então consideradas fartas no provimento destas mercadorias.

Em Campo dos Goitacazes, capitania do Rio de Janeiro, Sheila de Castro Faria percebeu que na medida em que a região se destacava na produção de algumas mercadorias, recebia igualmente um rápido investimento em capitais, feito por homens de negócios e mercadores interessados em financiar a expansão das unidades produtoras

⁴⁷⁶ Ibidem.

⁴⁷⁷ PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., pp. 259-282.

⁴⁷⁸ APESC. Ofícios das Câmaras Municipais para o Governador da Capitania (1776-1808). Caixa: 62. Doc. 48.

⁴⁷⁹ Ibidem.

da região, o que resultava em endividamentos crescentes dos lavradores e senhores de terras a estes negociantes, que drenavam os lucros da agricultura para a atividade mercantil.⁴⁸⁰

Assim também percebeu Júnia Ferreira Furtado para Minas Gerais, onde a economia do ouro atraiu uma multidão de indivíduos para as rotas do comércio da região e que resultou no endividamento dos lavradores locais a estes negociantes.⁴⁸¹ Igualmente, Guillermo Palacios notou o endividamento no Recife dos plantadores de cana.⁴⁸² Desta maneira, pode-se estimar que o endividamento dos agricultores locais com os negociantes foi constante.

Em novo ofício sem data marcada, encaminhado pela câmara de Laguna ao governador da capitania, suplicava outra vez, João Antônio Tavares, para vender a farinha de mandioca livremente, reclamando agora que a câmara havia confiscado a sua farinha, obrigando-o a vender pelo preço estipulado:

Diz João Antônio Tavares, capitão de milícias e morador da vila de Laguna que ele suplicante tendo arrematado os reais dízimos daquela vila [e que] costuma fazer a cobrança que lhe compete em efeitos comestíveis, cujos efeitos é prometido ao suplicante livremente a sua venda, pelas condições da arrematação [...], porque a câmara daquela vila embaraça ao suplicante a exportação das farinhas que tem, obrigando o suplicante a vendê-las ao povo.⁴⁸³

Neste ofício, fica evidente que João Antônio Tavares arrematava os dízimos da vila de Laguna e que costumava fazer a cobrança da taxa de exportação em alíquota paga com gêneros comestíveis. Tavares parece ter conseguido aumentar o preço regulamentado pela câmara no local, pois neste pedido indica que agora a venda era feita a \$560 réis, pelo que dizia comprar a maior parte delas, mas que preferia, mesmo assim, exportar toda a farinha que tinha em sua posse.⁴⁸⁴

Não se encontrou estas regulamentações para o porto de Desterro. Mas pode ser que João Antônio Tavares compusesse uma sociedade para arrematação destes direitos com Antônio José da Costa também. Entre 1788 e 1790, Antônio José da Costa, junto com Antônio Marques Arzão, arrematou os direitos de construção da estrada de Lages,

⁴⁸⁰ FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998, p. 165.

⁴⁸¹ FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de negócio*. Op. Cit. pp. 197-227

⁴⁸² PALACIOS, Guillermo. *Campesinato e escravidão no Brasil*. Op. Cit., p. 27.

⁴⁸³ APESC. Ofícios das Câmaras Municipais para o Governador da Capitania (1776-1808). Caixa: 62. Doc. 49.

⁴⁸⁴ Idem.

caminho a muito tempo conhecido, mas que nesta ocasião se deveria ampliar as suas margens, agregando valor nas terras anexas ao caminho e facilitando o escoamento de mercadorias pelo porto de Desterro e de Laguna, nos quais tinha interesses de exportação.⁴⁸⁵

A participação nos negócios em sociedades possibilitava ajuntar capital para a realização de grandes negócios, aumentando também os rendimentos. As sociedades eram necessárias, pois também tinham a função de estabelecer relações mútuas e de confiança nos locais do entreposto mercantil e eram imprescindíveis para que os negociantes pudessem dominar o circuito em que atuavam. A forma de organização das sociedades mercantis podia variar, mas, em todas elas, os sócios serviam para conectar os pontos, residindo nas praças em que atuavam. Estes sócios podiam ser majoritários, igualitários ou comissários.⁴⁸⁶

Tanto nos estabelecimentos fixos como nos serviços de fretes existiam aqueles que atuavam por *comissão*, sistema mais maleável, em que os financistas adiantavam mercadorias a outros comerciantes para serem vendidas a uma taxa de lucro e também os que atuavam por *participação*, ou seja, que se associavam a um grupo de interessados para uma operação, podendo ser renovado o compromisso para ação seguinte.⁴⁸⁷

Portanto, diante dos indícios deixados sobre a arrematação dos contratos em Laguna, estaríamos diante de uma rede de negociantes, composta por investimentos de menores vultos se comparados com os negociantes residentes em Lisboa e no Rio de Janeiro, mas que residentes em Santa Catarina, igualmente, tendiam a diversificar seus investimentos conforme seus recursos financeiros possibilitavam, criando estratégias para resistir ao capital financeiro dos mercadores fluminenses e lisboetas.

O padrão geral do comportamento mercantil se repetia no particular. Assim como os negociantes do Atlântico, os que tinham interesse no mercado de Santa Catarina também empregavam seus capitais em diferentes atividades especulativas. Considerando a existência de zonas espaciais especializadas na produção de determinadas mercadorias e que Santa Catarina se destacava pela produção de gêneros alimentícios, especialmente a farinha de mandioca e aguardente, é possível que os membros desta elite mercantil residente tivessem grande interesse no financiamento e exportação dessa produção.

⁴⁸⁵ BRITO, Paulo José Miguel de. *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina*. Op. Cit., pp. 86-87.

⁴⁸⁶ SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do império*. Ibidem, pp. 250-254.

⁴⁸⁷ Ibidem, pp. 125-157.

Na ocasião do confisco da farinha de João Antônio Tavares pela câmara de Laguna, o que o negociante tinha como direito adquirido por contrato, para cobrar tributos sobre a farinha de mandioca que era produzida em Santa Catarina e exportar para as Capitâneas do Norte no momento de alta demanda por estes produtos no mercado do Atlântico, como vimos no primeiro capítulo, certamente o custou riscos, maiores investimentos de capital, tempo para que conseguisse ocupar tal espaço no mercado, estabelecendo-se de forma privilegiada como intermediário no mercado da farinha ao obter acesso com exclusividade e a melhores preços às mercadorias que negociava.

Seu contrato, em 1801, possivelmente, estava agora ameaçado pelo aumento do custo da farinha na economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, resultado, em parte, de práticas monopolistas como a sua, para o armazenamento da produção e venda em momento oportuno. Ainda que pudesse se beneficiar do aumento no preço dos alimentos, suas estratégias de atuação foram momentaneamente tolhidas pela câmara municipal de Laguna.

Estas correspondências entre João Antônio Tavares por intermédio da câmara de Laguna ao governador da capitania apresentam um conflito de interesses entre os lavradores e senhores de engenhos locais, consumidores de farinha de mandioca e os negociantes que atuavam na região. Estes conflitos locais eram resultados do aumento da integração mercantil do litoral de Santa Catarina a economia mundo capitalista no espaço do Atlântico desde ao menos o início do século XVIII.

Talvez tenha sido até por pressão dos lavradores e senhores de engenhos locais, endividados com o próprio João Antônio Tavares, que a câmara de Laguna pedia retenção de parte da farinha que o negociante arrematava, para ser vendida a preços regulamentados, evitando assim o aumento do seu preço no mercado local, de produção abundante. Pode ser que os moradores tivessem grande parte de sua safra obrigada com João Antônio Tavares e, que, por isso, agora tinham que comprar a farinha por preço muito acima do que vendiam.

Mas a razão dos negócios de João Antônio Tavares era vender caro aquilo que conseguia comprar barato, tinha, até então, apostado no financiamento das atividades produtivas locais, abriu sociedades, movimentou quantias volumosas em réis para arrematar os contratos da capitania. O aumento da demanda por este gênero no início do século XIX o fazia crer que tinha acertado em suas apostas no mercado colonial. Talvez soubesse que se os lavradores tentavam conter a sua ambição, era para continuarem

alimentando a si e seus escravizados por preço reduzido, aumentado sua lucratividade na produção agrícola.

Não foi possível acompanhar o adiantamento destas discussões, pois o livro de fontes do arquivo está composto por um compilado de documentos avulsos salvaguardados e que permitiram resgatar somente parte desta história.

Ao falecer em Laguna no ano de 1846, João Antônio Tavares deixou uma riqueza inventariada no valor estimado de 12:950\$704. Seu inventário está incompleto e seu monte mor foi estimado com base na descrição de alguns bens, portanto, sua riqueza é apenas uma fração do todo. Mas seguindo as pistas deixadas no tempo que o historiador reconstrói seu objeto de estudo.⁴⁸⁸

Entres os bens inventariados por João Antônio Tavares, 22,4% eram dívidas ativas que matinha com 93 indivíduos e que totalizavam a quantia de 2:910\$965, os quais estavam creditados para moradores do interior da vila de Laguna. Tinha empréstimos nas freguesias de Araranguá, Urussanga, Tubarão, Itapirubá, Pescaria Brava, Laguna, Imaruí, Figueira, Lages. Além destes empréstimos também tinha créditos em Vacaria, em Cima da Serra, Alegrete, na ilha de Santa Catarina e em São Francisco do Sul. Como vimos, os créditos que mantinha o colocava entre um dos principais credores da vila de Laguna, com interesses esparsos em diversas regiões. Seus investimentos devessem financiar grande parte das atividades produtivas locais.⁴⁸⁹

Seus empréstimos variaram entre 415\$367 a \$800. Suas dívidas ativas podiam ser apenas parcelas dos adiantamentos que fazia. Além dos empréstimos, deixou cerca de 50% de sua fortuna encontrada em imóveis rurais, 14,4% em imóveis urbanos e somente 2% em escravizados, mas isto se deve considerar a inconsistência da fonte, uma vez que seu inventário está incompleto.⁴⁹⁰

Entre seus bens urbanos constam uma casa de sobrado na rua da Igreja no valor de 1:200\$000, uma morada de casas na rua do Cais no valor de 300\$000, terras com léguas quadradas, com frente no porto e fundos no mar grosso, léguas quadradas que iam do Imaruí ao mar grosso e muitas outras faixas de terras que ficavam nas proximidades de Araranguá, no extremo sul e em direção ao norte, nas proximidades da lagoa central.⁴⁹¹

⁴⁸⁸ AML. *Inventários*. João Antônio Tavares (1846), n. 902.

⁴⁸⁹ Idem.

⁴⁹⁰ Idem.

⁴⁹¹ Idem.

Suas grandes extensões de terras bem localizadas, seu contrato do dízimo, faz crer que este negociante era, talvez, o de maior destaque em Laguna.

Além de suas dívidas ativas, João Antônio Tavares tinha dívidas passivas de menor vulto, com outros comerciantes locais, como Domingos José da Silva (62\$670) e Manoel José da Bessa (84\$000), os quais atuavam, como veremos a seguir, como mestre de embarcações. É provável que João Antônio Tavares não fosse ele mesmo proprietário de todas as embarcações necessárias para o escoamento total da produção que arrematava por contrato e devesse fretar outras mais para tornar possível as exportações.

João Antônio Tavares também era devedor de 3:028\$073 a 20 indivíduos.⁴⁹² Há algumas hipóteses para estes débitos a serem testadas em trabalhos futuros. Pode ser que fossem de lavradores que conseguiam outros modos de financiamento do seu processo produtivo e que adiantassem farinha de mandioca, cachaça, arroz e demais produtos encontrados em Laguna. Mas o mais provável é de que se tratasse de uma ampla rede de trabalhadores que prestasse serviços diversos necessários à sua atuação no mercado, como concerto de avarias nas embarcações, mestres tanoeiros, ferreiros, carpinteiros, entre outros.

Manoel José da Bessa, um de seus credores, foi possível acompanhar entrando 17 vezes no porto do Rio de Janeiro vindo de Laguna entre os anos de 1813 e 1822 (isto nos anos em que foi possível acompanhar estas movimentações). Sua média de atuação na rota Laguna – Rio de Janeiro neste período de tempo foi de 2,5 entradas por ano. Em alguns anos realizou apenas uma viagem e em outros até três.⁴⁹³

Em geral, Manoel José da Bessa sempre entrava no Rio de Janeiro pilotando uma sumaca de nome *Libertina*, carregada com farinha de mandioca, madeixa, peixe e couros, consignadas a ele próprio ou a Joaquim Teixeira de Magalhães. Em 17 de fevereiro de 1813, Manoel José da Bessa também entrou no porto do Rio de Janeiro a bordo do bergantim *Belisário*, com suas cargas habituais, consignadas a Joaquim Pinto da Silva, retornando para Laguna a bordo da mesma embarcação em 15 de abril de 1813, com fazendas secas, vinhos e africanos escravizados.⁴⁹⁴

Ao falecer em Laguna no ano de 1824, o negociante Joaquim Pinto da Silva, para quem Manoel José da Bessa levava cargas de madeira, peixe, couro e farinha e trazia em retorno vinho, fazendas secas e africanos escravizados deixou de herança a quantia de

⁴⁹² Idem.

⁴⁹³ BNRJ. *Gazeta do Rio de Janeiro*: notícias marítimas. (1811-1816; 1818; 1820; 1822).

⁴⁹⁴ BNRJ. *Gazeta do Rio de Janeiro*: notícias marítimas. 20/02/1813, n. 15, p. 4.; 17/04/1813, n. 31, p. 4.

13:570\$665 réis, das quais 45,5% eram dívidas ativas que tinha com 215 pessoas. Cerca de 30% da sua riqueza era composta por equipamentos e mercadorias deixadas no porto.⁴⁹⁵

Entre os bens de Joaquim Pinto da Silva estava avaliado no valor de 687\$120 o bergantim *Belisário*, comandado inúmeras vezes por Manoel José da Bessa. *Belisário* foi um navio negreiro muito utilizado no comércio de cabotagem entre Laguna e o Rio de Janeiro. Em seu valor avaliado constava o casco, as velas e os quartos da embarcação.

Joaquim Pinto da Silva era proprietário de um dos navios negreiros que mais atuaram na navegação de cabotagem entre o Rio de Janeiro e Laguna durante as décadas de 1810 e 1820, momento de maior dinamismo no tráfico de africanos escravizados para Santa Catarina. Foi possível encontrar entre duas a três entradas do bergantim *Belisário* no porto do Rio de Janeiro em todos os anos pesquisados.⁴⁹⁶

Ancorado no porto, dentro dos porões do navio, Joaquim Pinto da Silva deixava também uma carga avaliada em 3:000\$000 (três contos de réis) a qual não foi possível identificar do que se tratava, mas, muito provavelmente, tratava-se da formação de mais um estoque de farinha de mandioca, milho, feijão, peixe-seco e madeira, mercadorias que costumava levar até o Rio de Janeiro.⁴⁹⁷

O valor do estoque avaliado no bergantim *Belisário* podia trazer em média 30 africanos escravizados, mas fazendo duas ou três viagens podia trazer algo mais próximo a 100 escravizados por ano. Estima-se, que o bergantim *Belisário* tenha sido capaz de transportar algo entre 750 e 1.500 africanos escravizados para Laguna entre 1810 e 1825, que revendidos pelo preço de 150\$000 cada, valor de mercado de alguns africanos inventariados neste mesmo ano, teriam rendido o valor bruto correspondente a 150:000\$000 (cento e cinquenta contos de réis) para sua rede de negócios. Isto desconsiderando o valor dos juros para pagamentos em prestações e outras formas de atuação que podiam combinar, mas obviamente seus carregamentos para Laguna não eram formados por somente africanos escravizados.

Joaquim Pinto da Silva também deixou 72\$000 em aguardente, entre as quais 9\$000 referiam-se a três medidas (7,986 litros) com cascos e 63\$000 referentes a vinte e cinco medidas (66,55 litros) que deveriam estar sendo armazenadas para o embarque.

⁴⁹⁵ AML. *Inventários*. Joaquim Pinto da Silva (1824), n. 402.

⁴⁹⁶ Idem.

⁴⁹⁷ Idem.

Calculando-se, tem-se que uma medida de aguardente (2,662 litros) custava em Laguna no ano de seu falecimento (1824) 2\$520.⁴⁹⁸

Joaquim Pinto da Silva também deixou um engenho de aguardente com todos os seus pertences e outro engenho de farinha, também com todos os seus pertences e com duas rodas de ralar e uma multiplicidade de terras na região do Siqueira e de Urussanga. De sua fortuna, 1:077\$200 esteve composta por 10 escravizados.⁴⁹⁹

Este negociante combinava diferentes formas de atuação no mercado. Além de participar do comércio de exportação da produção local, também importava africanos escravizados, fazendas secas e vinho para serem vendidos no mercado local.

Entre 1811 e 1822, período em que foi possível encontrar o *Belisário* atuando na navegação de cabotagem entre o Rio de Janeiro e Laguna, Joaquim Pinto da Silva, Manoel José da Bessa e Joaquim Gonçalves Barreiros apareceram como mestres desta embarcação. Duas de suas cargas no ano de 1820, contendo farinha de mandioca, milho, feijão e couros estiveram consignadas a Luiz Francisco Braga.⁵⁰⁰

Luiz Francisco Braga foi um dos principais fornecedores de africanos escravizados para Santa Catarina na década de 1820. Este negociante remeteu em doze remessas 44% de todos os escravos despachados do Rio de Janeiro para Laguna. No litoral de Santa Catarina, Luiz Francisco Braga enviou mais de cem africanos escravizados e 82% de todos os seus envios seguiam até Laguna.⁵⁰¹

Em anúncio publicado no *Diário do Rio de Janeiro*, em 10 de setembro de 1821, Luiz Francisco Braga anunciava a partida do bergantim *Marianna Daphne*, que pretendia sair dia vinte e cinco do mesmo mês com destino a Angola e quem nele quisesse carregar devia procurar a “loja de Campos Bellos & Porto, na rua do Ouvidor, nº 48, e a de Luiz Francisco Braga na rua Direita, nº 107”, situadas no Rio de Janeiro.⁵⁰² O bergantim *Marianna Daphne* foi uma embarcação de Diogo Teixeira de Macedo, mercador luso-brasileiro, que entre 1810 e 1822 realizou 18 viagens até a África, transportando, no total, 8.475 escravos, dos quais 7.597 chegaram vivos.⁵⁰³

No dia 25 de setembro de 1821, a viagem anunciada no jornal levantou sua âncora, comandada pelo mestre Sérgio Ferreira de Oliveira, partindo com destino a Luanda, onde

⁴⁹⁸ Idem.

⁴⁹⁹ Idem

⁵⁰⁰ BNRJ. *Gazeta do Rio de Janeiro*: notícias marítimas. 14/06/1820, nº. 48, p. 3; 02/12/1820, nº. 97, p. 3.

⁵⁰¹ PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos*. Op. Cit. pp. 51-52.

⁵⁰² BNRJ. *Diário do Rio de Janeiro*, 10/09/1821, Ano 0; n. 7.

⁵⁰³ Dados das viagens estão disponíveis em <http://www.slavevoyages.org/voyage/database>. Acesso em 25/03/2019.

embarcou 479 escravos, dos quais 375 chegaram vivos ao Rio de Janeiro no dia 1º de janeiro de 1822.⁵⁰⁴

Em 22 de fevereiro de 1822, o *Diário do Rio de Janeiro* anunciou a partida da sumaca *Libertina*, que tinha como mestre Manoel José da Bessa, o mesmo que levava carregamentos para João Antônio Tavares e Joaquim Pinto da Silva ao mercado do Rio de Janeiro. Dizia o anúncio, que aqueles que quisessem “carregar para Santa Catarina na sumaca *Libertina*” que se achava ancorada no porto até o primeiro de março, deveria se dirigir “a rua Direita, em casa de Luiz Francisco Braga ou a bordo da mesma.”⁵⁰⁵

Não é difícil imaginar que a viagem anunciada da sumaca *Libertina*, comandada por Manoel José da Bessa e que seguia em direção a Laguna levasse os escravizados que chegaram dois meses antes da África a bordo do *Mariana Daphne*, encomendados pelos negociantes locais e despachados do Rio de Janeiro por Luiz Francisco Braga, um dos maiores despachantes de africanos escravizados para Santa Catarina no início do século XIX.

A rede de negociantes de Laguna tinha no Rio de Janeiro um importante elo de comunicação com o mundo atlântico. Era por intermédio desses negociantes que os mercadores locais acessavam o crédito na forma de adiantamento de mercadorias, que eram despachadas às casas comerciais da vila para serem revendidas na região.

Quando faleceu no ano de 1826, José Antônio Tavares, irmão de João Antônio Tavares, tinha uma dívida passiva no valor de 4:000\$000 com Zeferino José Pinto de Magalhães, um dos maiores negociantes do Atlântico de africanos escravizados e que atuou no circuito mercantil entre Quelimane e o Rio de Janeiro a bordo do bergantim *Minerva*, de sua propriedade, que navegou entre 1820 e 1830, transportando 4.827 africanos escravizados, dos quais 4.041 chegaram vivos. Este negociante de escravos residente no Rio de Janeiro despachou 39 escravizados para Laguna via navegação de cabotagem em três remessas realizadas nos anos de 1823, 1824 e 1826.⁵⁰⁶

Possivelmente, Luiz Francisco Braga fosse comissário de Zeferino José Pinto de Magalhães e de outros negociantes do Atlântico e atuasse despachando os africanos escravizados do Rio de Janeiro para Laguna por intermédio de uma sociedade composta por mercadores residentes, como Antônio José da Costa, João Antônio Tavares, Joaquim

⁵⁰⁴ Idem.

⁵⁰⁵ BNRJ. *Diário do Rio de Janeiro*, 22/02/1821, n. 18.

⁵⁰⁶ AML. *Inventários*. José Antônio Tavares (1826), n. 433. PASSOS, André Fernandes. O comércio de escravos em Laguna nas primeiras décadas do século XIX. In: MAMIGONIAN, Beatriz; Sayão, Thiago. *Revistar Laguna*. Op. Cit. FLORENTINO, Manolo. *Em Costas Negras*. Op Cit. p. 255

Pinto da Silva entre outros interessados no financiamento das atividades produtivas do litoral de Santa Catarina e nos lucros advindos deste comércio.

Considerando o valor médio de um africano escravizado em Laguna (onde provavelmente deveria valer mais) próximo a 100\$000 réis no ano de 1826, a dívida de José Antônio Tavares com Zeferino José Pinto de Magalhães daria para comprar cerca de 40 africanos escravizados, considerando parcela única, o que era menos provável.

Entre suas dívidas ativas, José Antônio Tavares tinha um total de 4:059\$ com vários indivíduos (os quais não foram descritos nominalmente, sendo impossível contabilizaram quantos eram) mas, que, provavelmente, fossem parcelas dos adiantamentos feitos em africanos escravizados entre outras mercadorias que adiantava a terceiros. Seu inventário também está incompleto e alguns bens estão sem descrição do valor. Mas foi possível identificar imóveis rurais e urbanos.⁵⁰⁷

Cargas de farinha, milho e feijão, consignadas a Zeferino José Pinto de Magalhães, levadas pelo mestre Alexandre José Tavares, filho do José Antônio Tavares, eram levadas de Laguna para o Rio de Janeiro a bordo da sumaca *Boa Sorte* no ano de 1815 e devessem saldar parte da dívida de seu pai com Magalhães.⁵⁰⁸

Para Zeferino José Pinto de Magalhães, um dos maiores traficantes de escravos entre os portos da África e o Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XIX, parece que receber farinha da família Tavares, os quais detinham o direito sobre a exportação da farinha em Santa Catarina, parece ter sido um bom negócio. Cachaça e farinha, como vimos nos capítulos 2 e 3, possibilitavam reduzir o custo de aquisição dos escravizados na África e da mortalidade no transporte para o Brasil.

Africanos escravizados também eram mercadorias atraentes para o negócio dos Tavares. No retorno da viagem do Rio de Janeiro para Santa Catarina em 13 de dezembro de 1815, Alexandre José Tavares veio carregado com sal e fazendas secas. Em 1811, a sumaca *Boa Sorte*, utilizada por Alexandre José Tavares, havia retornado para Laguna comandada pelo mestre Manoel da Silva, que vinha carregado com fazendas secas, sal e 23 escravizados. A mesma embarcação também saiu do Rio de Janeiro para Laguna em 15 de abril de 1813 carregada com fazenda secas, sal e escravos.⁵⁰⁹

⁵⁰⁷ AML. *Inventários*. José Antônio Tavares (1826), n. 433.

⁵⁰⁸ BNRJ. *Gazeta do Rio de Janeiro*: notícias marítimas. 10/11/1815, n. 91, p. 4.

⁵⁰⁹ BNRJ. *Gazeta do Rio de Janeiro*: notícias marítimas. 09/11/1811, n. 90, p.4; 17/04/1813, n. 31, p. 4; 16/12/1815, n. 100, p. 4.

Ao falecer no ano de 1815, Ana Francisca Leonarda, esposa de José Antônio Tavares, deixou de herança 13:396\$860. Em seu rol de bens constava a posse de uma sumaca: *Boa Sorte*, que assim como o *Belisário*, de propriedade de Joaquim Pinto da Silva, também realizou diversas viagens entre o Rio de Janeiro e Laguna, exportando os produtos encontrados nos arredores da freguesia e importando mercadorias encontradas na Corte.⁵¹⁰

Além desta, havia outras duas embarcações menores de propriedade de Ana Francisca Leonarda, classificadas como lanchas, uma denominada *Ligeiro* e outra *Avoado*, que talvez levasse parte da farinha até Desterro para ser entregue a Antônio Francisco da Costa todos os meses, de onde reembarcava com destino ao Rio de Janeiro Bahia ou Pernambuco, trazendo coisas que encontrava na ilha de Santa Catarina para Laguna no retorno da viagem.

Seguindo a sumaca *Boa Sorte*, deixada por Ana Francisca Leonarda, na *Gazeta Marítima do Rio de Janeiro*, foi possível encontra-la em 15 viagens. Todas as cargas levavam farinha que estava complementada por uma carga de até cinco itens diversos entre cebola, lenha, feijão, milho, favas, peixe e trigo. Retornou com sal, fazendas-secas e escravos. Diversos mestres conduziram a embarcação, entre eles, Alexandre José Tavares, seu filho.⁵¹¹

Do total dos bens deixados por Ana Francisca Leonarda, 48,7% estavam em equipamentos e imóveis urbanos, dos quais um sobrado, por acabar, avaliado em 900\$00, duas casas de morada que serviam de armazéns, avaliadas uma no valor de 150\$000 e outra no de 100\$000 e uma loja de fazendas secas avaliada em 717\$220, local onde, certamente, vendia as mercadorias importadas por seu esposo, cunhado e filho para os habitantes da região, especialmente os lavradores e senhores de engenho locais interessados da compra de africanos escravizados e equipamentos necessários a ampliação das suas unidades agrícolas de produção.⁵¹²

A presença de lojas no inventário de Ana Francisca Leonarda é mais uma demonstração da diversidade de estratégias dessa rede de negociantes no mercado. Demonstra que junto com a arrematação dos contratos e a atuação na navegação de

⁵¹⁰ AML. *Inventários*. Ana Francisca Leonarda (1815), n. 233.

⁵¹¹ BNRJ. *Gazeta do Rio de Janeiro*: notícias marítimas. 09/11/1811, n. 90, p.4; 17/04/1813, n. 31, p. 4; 16/12/1815, n. 100, p. 4.

⁵¹² AML. *Inventários*. Ana Francisca Leonarda (1815), n. 233.

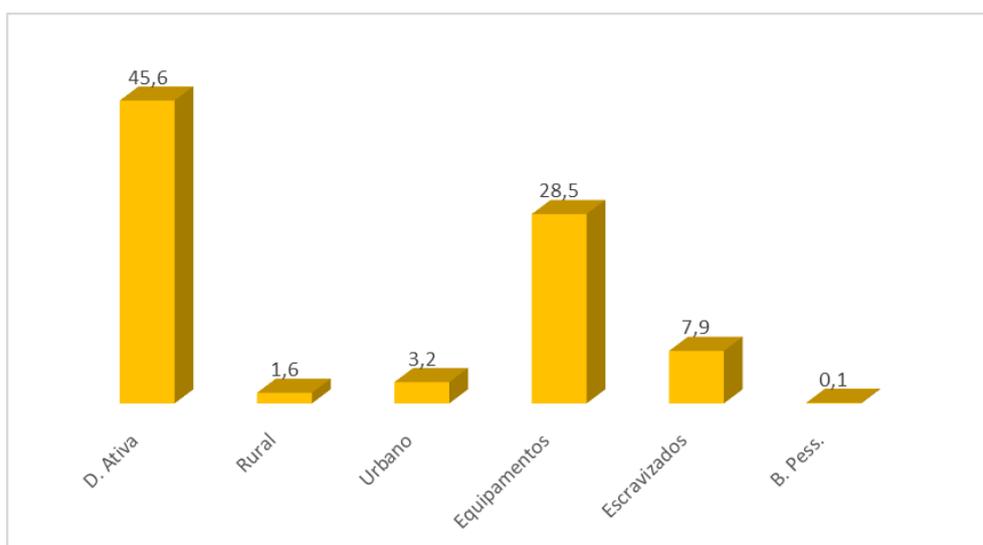
cabotagem, os estabelecimentos comerciais eram parte de um conjunto de atividades exercidas por aqueles interessados na ampliação e acumulação de capital.

Infelizmente não foi possível identificar a rua em que Ana Francisca Leonarda tinha seus negócios em Laguna. Mas também deixou de herança casas de morada, de vivenda e de sobrado na rua da Praia, atual Gustavo Richard, a mais próxima ao porto, com fundos na rua da Praça, todas de pedra, cobertas de telha ou por acabar.⁵¹³

Tinha também diversos outros terrenos na mesma rua da Praia com fundos na rua da Praça, na rua Direita com fundos na rua do Império, um na esquina da rua da Praia com a rua do Cais, terrenos na rua do Império, na rua da Igreja e também na da Praça. Possuía terras nas imediações da grande lagoa, roças de arroz e de mandioca, engenho de farinha de mandioca com roda de ralar e prensa de dois furos e 11 pessoas escravizadas no total.⁵¹⁴

Ana Francisca Leonarda, esposa de José Antônio Tavares, que por possua vez era irmão de João Antônio Tavares, tinha sua filha mais velha, Damiana, casada com o alferes Miguel José da Costa, provavelmente filho do capitão Antônio José da Costa. Em seu inventário, Ana Francisca Leonarda subtraiu da herança de Damiana um pagamento que já tinha feito a Miguel Antônio da Costa, no valor de 400\$00, provavelmente parte dos adiantamentos feitos por ele de mercadorias que eram vendidas na sua loja.

Gráfico 20: Percentuais acumulados por Joaquim Pinto da Silva (1824):



⁵¹³ Idem.

⁵¹⁴ Idem.

Gráfico 21: Percentuais acumulados pelos membros da família Tavares em libras:

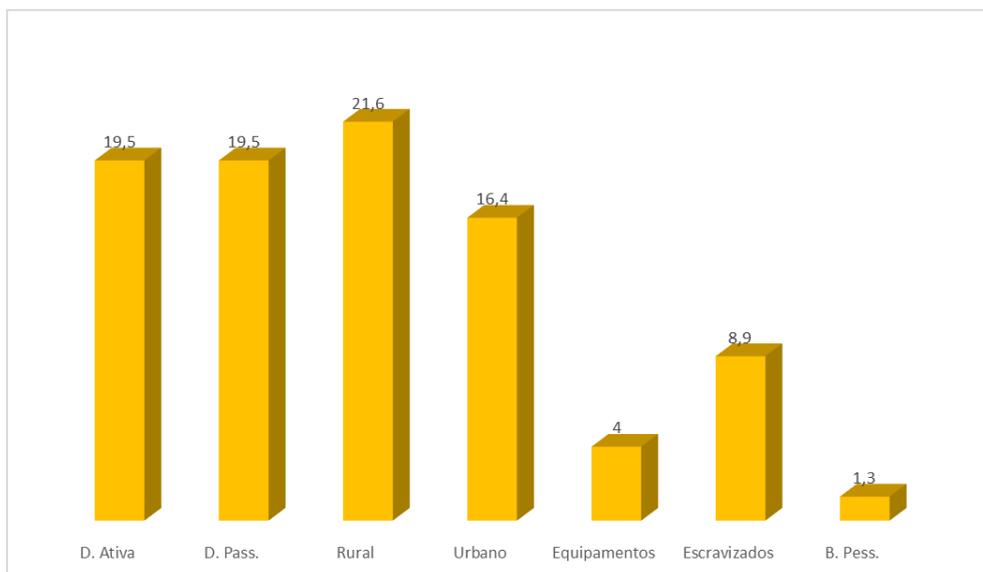


Tabela 24: Composição das maiores fortunas inventariadas em Laguna (1800-1859):

Inventariado	D. Ativa		D. Passiva		Rural		Urbano		Equipamentos		Escravidados		Bens Pessoais		M. Mor		T. libras
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B*	
1800-1809																	
(1802) Delfina Maria da Conceição	-	-	-	-	60.000	2,2	1.200.000	44,2	-	-	1.450.000	53,4	4.000	0,1	2.714.000	99,9	
(1806) José da Silva Lessa	259.300	9,9	-	-	419.760	16,2	237.200	9,0	59.280	2,3	1.319.800	50,4	73.320	2,8	2.618.650	90,6	
1810-1819																	
(1815) Ana Francisca Leonalda	-	-	-	-	1.866.800	13,9	2.808.220	21,0	869.600	6,5	1.808.400	13,5	247.360	1,8	13.396.860	56,7	3.572.496
(1810) Antônio Francisco de Sousa	-	-	-	-	1.132.760	40,0	-	-	288.680	10,2	1.264.400	44,6	96.640	3,4	2.832.480	98,2	846.203
(1814) Francisco de Oliveira	-	-	-	-	1.501.280	66,9	-	-	52.760	2,3	591.900	23,4	3.200	0,1	2.244.100	92,7	711.566
(1819) Matheus Cardoso de Aguiar	-	-	-	-	1.057.800	57,3	91.200	4,9	93.400	5,1	556.800	30,2	6.800	0,4	1.844.400	97,9	444.193
1820-1829																	
(1820) Antônio Vieira Rabelo	824.440	6,1	653.080	4,8	7.650.300	56,2	1.750.000	12,9	93.400	0,7	1.393.000	10,2	426.070	3,1	13.609.006	89,2	2.920.266
(1824) Joaquim Pinto da Silva	6.184.585	45,6	-	-	1.999.600	1,5	430.000	3,2	3.872.720	28,5	1.077.200	7,9	6.560	0,1	13.570.665	86,8	2.725.441
(1825) Manoel da Costa Rodrigues	-	-	-	-	1.723.440	34,3	950.000	18,9	229.640	4,6	1.470.100	29,3	229.080	4,6	5.017.700	91,7	1.082.987
(1826) José Antônio Tavares**	4.059.389	100	4.000.000	98,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.059.389	-	813.569
(1820) Manoel da Silva***	-	-	-	-	541.260	16,6	-	-	2.600.000	79,6	-	-	-	-	3.264.550	99,9	168.124
1830-1839																	
(1836) José de Sousa Mendonça	650.250	8,1	-	-	1.620.000	20,2	1.800.000	22,5	952.680	11,9	2.286.000	28,6	122.800	1,5	8.001.005	92,6	1.280.161
(1837) Manoel Correia de Sousa	-	-	-	-	4.845.000	64,0	550.000	7,3	262.600	3,4	1.880.000	24,8	33.040	0,4	7.570.640	99,9	930.558
(1837) João José Réus	471.320	13,9	20.000	0,6	1.278.200	37,8	-	-	196.940	5,8	1.113.200	32,9	79.280	2,3	3.382.940	92,7	415.820
1840-1849																	
(1845) João Antônio Tavares	2.910.965	22,4	3.028.073	23,4	7.032.200	54,3	1.865.600	14,4	-	-	280.000	2,2	97.020	0,7	12.950.704	94,0	1.370.616
(1846) Maximiana Rodrigues Vieira	3.085.000	25,1	-	-	6.800.000	55,3	-	-	-	-	2.400.000	19,5	-	-	12.285.000	99,9	1.376.943
(1843) Fidélis José de Fraga	535.660	5,8	2.483.195	26,7	2.064.000	22,2	1.800.000	19,3	-	-	4.299.700	46,2	37.200	0,4	9.302.502	93,9	1.000.019
(1847) José Martins Lourenço	-	-	929.000	10,2	3.650.040	40,1	500.000	5,5	72.000	0,8	3.950.000	43,4	-	-	9.101.040	89,8	1.061.788
1850-1859																	
(1859) José Pereira da Rosa****	6.490.317	18,2	17.704.677	49,6	3.488.000	9,8	3.132.500	8,8	4.365.400	12,2	6.325.000	17,7	189.300	0,5	35.709.000	77,6	3.808.960
(1857) Antônio José Machado	15.591.168	47,2	3.568.010	10,8	-	-	3.460.000	10,5	169.875	0,5	9.200.000	27,8	781.830	2,4	33.040.966	88,4	3.662.040
(1859) Estevão José da Silva	726.000	2,3	-	-	13.302.000	42,0	5.400.000	17,0	601.640	1,9	10.814.000	34,2	780.000	2,5	31.648.640	99,9	3.375.854

(1859) Antônio Manoel de Bitencourt	-	-	-	-	7.622.500	37,0	606.000	2,9	582.000	2,8	11.580.000	56,3	103.800	0,5	20.574.300		2.194.592
(1856) João Eufrásio de Sousa	2.400.000	11,7	281.600	1,4	5.023.000	24,4	4.200.000	20,4	416.000	2,0	8.100.000	39,4	402.560	2,0	20.541.560	99,9	

*Percentual correspondente ao total da riqueza.

** Inventário está incompleto e possui bens sem valor. O monte mor foi estimado com base nas dívidas ativas.

*** Deixou 122\$650 réis (3,7%) em gêneros que tinha em uma venda.

**** Deixou 3.714.736 (10,4%) em gêneros que tinha em uma venda.

A riqueza deixada pelos membros da família Tavares sempre colocava seus membros entre os 10% mais ricos de cada década. Somados todos os bens arrolados pelos irmãos Tavares e por Ana Francisca Leonarda, esposa de José, tem-se que 19,5% da sua riqueza era composta por dívidas ativas e 16,4% em bens urbanos, que somavam o total de 35,9% da riqueza advinda de atividades urbanas, mercantis, usurárias e rentistas. Outros 21,6% estavam compostos por propriedades rurais e somente 8,9% em escravizados. Esta família de negociantes locais tinha uma riqueza advinda da diversificação das suas atividades no mercado, ainda que se deve ressaltar que os inventários dos irmãos estão incompletos.

A família Tavares foi a que mais se dirigiu a pia batismal para registrar africanos novos que chegavam em Laguna. Na igreja matriz de Santo Antônio dos Anjos foram batizados 25 escravos de suas propriedades, sendo que destes 19 eram africanos. Talvez eles fossem somente batizados por José Antônio Tavares, mas facilmente vendidos em caso de uma boa oferta. De acordo com os registros batismais, o tenente José Antônio Tavares batizou entre 1814 e 1816 o equivalente a 14 escravos africanos, que tinham entre doze a vinte anos de idade.⁵¹⁵

As condições geográficas locais favoreciam as trocas que ocorriam nas regiões portuárias. Os comerciantes estabelecidos em Desterro e Laguna puderam, através de suas lojas, adiantar créditos e mercadorias que financiassem as atividades produtivas e que garantissem a manutenção da vida material dos habitantes da região. Como vimos, nesses locais havia uma diversidade de indivíduos com poderes econômicos desiguais e que condicionados pelo capital que dispunham, atuavam de diferentes maneiras na economia de mercado. A posse de embarcações pelos negociantes “freteiros” e o deslocamento das mercadorias entre Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco até região funcionava como uma importante atividade para acumulação de capital. Aliando essa estratégia com outras, como a revenda das coisas importadas a juros nas casas de comércio da região, muitos negociantes locais puderam ocupar o topo da hierarquia socioeconômica da região.

⁵¹⁵ PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos*. Op. Cit., p. 33.

CONCLUSÃO:

A valorização capitalista do espaço⁵¹⁶ geográfico do litoral de Santa Catarina aconteceu quando os portugueses enxergaram na ocupação da região um importante caminho para o acesso ao mercado do rio da Prata e para a consolidação do seu domínio sobre o circuito mercantil do Atlântico Sul no início do século XVIII.

A sua colonização e o aumento no tráfico de africanos escravizados para região resultaram na ampliação da produção agrícola local. Ao permitir intensificar a exploração do trabalho e aumentar os excedentes de produção que se integravam às cadeias do comércio no Atlântico, a escravidão no litoral de Santa Catarina viabilizou a formação das fortunas locais e definiu as suas hierarquias socioeconômicas durante mais de um século.

Em censo de 1796, algumas freguesias do litoral de Santa Catarina apresentavam taxas populacionais de escravizados próxima a 30% de sua população. De 1796 até 1838, a proporção da população escravizada em Santa Catarina nunca abaixou de 20%, apresentado, em algumas ocasiões, como na contagem realizada em 1824 o equivalente a 34% de sua população, épocas em que ocorreram os maiores desembarques de africanos na região.

Entre 1824 e 1870, a população mantida escravizada em Santa Catarina se manteve próxima a 15 mil pessoas. O índice de crioulos inventariados na década de 1850 (de 66% da população escravizada em Laguna) corrobora que parte da escravidão na região foi reproduzida via nascimento dos descendentes das africanas. Ficou patente que se os índices de escravizados no litoral diminuíram, sobretudo a partir de 1824, foi por conta do crescente aumento populacional da população não escravizada.

Ao passo que a Coroa Portuguesa procurou estabelecer súditos portugueses na região para ter reconhecida a posse territorial e viabilizar o comércio com o rio da Prata, também incentivou a ampliação da agricultura local nas áreas desmatadas, anteriormente utilizadas para extração de madeiras caras à navegação e às feitorias portuguesas. Nessas áreas desmatadas, incentivou-se a ampliação do cultivo do algodão. Mas algo de inesperado aconteceu, assim como em diversas outras regiões (ou na grande maioria delas) onde a Coroa portuguesa incentivou o plantio de um ou outro gênero, prevaleceram aqueles habitualmente cultivados. No litoral de Santa Catarina, as terras e o clima não

⁵¹⁶ MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia Crítica: a valorização do espaço*. Op. Cit., pp. 149-185.

favoreciam o desenvolvimento de certos tipos de culturas, além de que grande parte da mão de obra dos lavradores locais estava destinada para o cultivo dos alimentos. Os poucos excedentes da produção local até 1790, eram destinados, principalmente, para as unidades de extração do óleo de baleia e à formação dos estoques nas fortalezas e, eventualmente, às capitanias do norte em épocas de escassez.

O reordenamento no tráfico de africanos escravizados para a América aumentou a demanda por aguardente e farinha de mandioca no Atlântico, produtos que eram cultivados em Santa Catarina em uma escala maior.

A demanda por farinha de mandioca era central para o funcionamento da economia-mundo no espaço do Atlântico. Permitia aumentar a produção nos complexos agroexportadores mais movimentados da Colônia, como Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, aumentar o tráfico de africanos escravizados, reduzindo as mortalidades durante a travessia. Possibilitava manter os soldados em pé nos conflitos de fronteira, além de alimentar os marinheiros que carregavam as mercadorias durante meses navegando o Atlântico.

O aumento da demanda dos produtos coloniais no mercado mundial, especialmente por farinha de mandioca e outros componentes da dieta alimentar, assim também como da aguardente necessária para as trocas na África, estimulou a ampliação da produção do litoral de Santa Catarina nas primeiras décadas do século XIX, resultando em uma maior inserção dos seus excedentes de produção nas cadeias do comércio atlântico e da escravidão no interior das unidades agrícolas de produção locais.

Surpreendeu que no período de maior desembarque de africanos escravizados no litoral de Santa Catarina, as exportações de açúcar, algodão e couro diminuíram, que foram justamente aquelas em que a Coroa portuguesa tinha maiores expectativas em promover, fato que, como vimos, vinculou-se a certo discurso da “decadência” econômica da região. No entanto, a exportação de outras mercadorias teve um aumento significativo, como o caso da aguardente, do arroz, farinha de mandioca, feijão, milho, peixe seco e salgado e madeiras diversas.

Ao passo que houve aumento na demanda pelos produtos cultivados em Santa Catarina no mercado do Atlântico, criava-se possibilidades para a ampliação da produção local com o aumento no número de africanos escravizados que eram desembarcados na região para serem revendidos aos agricultores que pretendiam aumentar a produção de mercadorias bem avaliadas, necessárias ao funcionamento da economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico.

A ampliação da produção no litoral de Santa Catarina durante a primeira metade do século XIX ocorreu em lotes de terras menores se comparados àqueles onde se praticava a agricultura de exportação, mas que também esteve baseada no uso disseminado da mão de obra escravizada.

O arrendamento das terras possibilitava acesso à agricultura local por lavradores sem posses ou com baixos investimentos, ao vincular a mão de obra livre e pobre à parte da produção local. Estes contratos possibilitavam aos senhores de pouquíssimos escravizados se reunirem para cultivarem um lote de terra. Já para muitos senhores de engenhos do litoral de Santa Catarina parece que o negócio mais lucrativo era alugar terras junto com o maquinário, uma vez que 13% dos proprietários de engenhos de Laguna não possuíam escravizado algum.

Nas imediações da região portuária de Laguna, 89% do valor das roças eram referentes às plantações de mandioca, o que se presume que tais plantações eram maiores e ficavam mais bem posicionadas em relação às outras. As roças de cana compunham outros 9% do valor das roças locais e deviam ser utilizadas, principalmente, para a fabricação de aguardente.

Entre os inventariados de Laguna, 46% eram senhores de engenho e 93% dos proprietários de engenho de cana complementavam esta atividade fabricando também farinha de mandioca. Ao longo das primeiras décadas do século XIX, também houve um aumento no valor inventariado referente aos alambiques. Eram nessas atividades que estavam concentradas grande parte da mão de obra escravizada na região.

Tanto a categoria dos lavradores como a dos senhores de engenho locais era bastante diversa em relação às suas posses. Para muitos lavradores possuir engenhos parecia não ser interessante. Um maquinário de engenho de farinha podia custar em média pouco mais da metade do preço de um africano escravizado e quase todos os lavradores tinham mais do que o necessário para a instalação de um maquinário de produzir farinha. No entanto, para muitos lavradores locais, ter suas safras vinculadas em melhores condições a algum engenho parece ter sido uma opção viável, uma vez que podiam dispensar a contratação de serviços necessários ao funcionamento do engenho nos momentos mais dinâmicos da safra.

No interior dos engenhos, a rotina e o ritmo de trabalho, a posição destinada aos escravizados nas práticas produtivas, eram fatores que determinavam a diferenciação dos trabalhadores locais. Ao vincular o trabalho escravizado aos serviços mais penosos da agricultura, ao mesmo tempo privando o acesso à terra a esses sujeitos, a escravidão no

litoral de Santa Catarina viabilizou o padrão da acumulação de capital e a diferenciação social.

Nas unidades escravistas da região, os sujeitos escravizados foram destinados para os trabalhos mais pesados da lavoura, enquanto os trabalhos mais especializados no interior dos engenhos de farinha de mandioca eram desenvolvidos por pessoas que tinham experiência e treinamento adequado para operação nos equipamentos. Ao serem incorporados no interior do processo produtivo nas atividades mais especializadas, crioulos e libertos puderam reduzir os custos de operação dos engenhos locais, ao mesmo tempo que exercer essas funções podia ser um importante posto para acesso à melhores condições de sobrevivência.

Em média, para funcionamento dos engenhos locais de farinha de mandioca eram necessárias oito pessoas para dar conta das atividades de lavagem, raspagem, ralação, prensagem, torrefação e armazenamento. Isso sem contar aqueles que faziam a colheita na lavoura ou se ocupavam dos transportes. Com pouco mais de uma dezena de escravizados, os maiores proprietários de engenho da região puderam especializar-se e aumentar o ritmo da produção daquilo que tinha certa demanda no mercado do Atlântico.

O tráfico para o litoral de Santa Catarina, que ocorreu, principalmente, via conexões estabelecidas com Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, passou em 1810 a ser controlado pelo porto carioca, na medida em que este ocupou o lugar de principal polo de importação da mão de obra escravizada na América.

Os interesses de uma elite mercantil residente no Rio de Janeiro no financiamento da redistribuição das mercadorias importadas para o sul do Brasil colocaram o litoral de Santa Catarina com maior intensidade na rota do tráfico transatlântico de africanos escravizados, especialmente após 1808, com a transferência da Corte para o Rio de Janeiro e após 1822, com a independência do Brasil.

Os africanos do litoral de Santa Catarina provinham, sobretudo, da África Centro Ocidental Atlântica. Mas o relativo grau de superioridade da população africana proveniente da Costa da Mina, em relação a movimentação portuária do Rio de Janeiro, sugere que algo próximo a 10% dos escravizados da região foram adquiridos via intermédio das conexões com as capitanias de Pernambuco e Bahia.

A estrutura da posse escrava no litoral de Laguna revelou que a ampliação da escravidão local resultou no aumento da concentração da propriedade escravizada em médias e grandes unidades produtoras de farinha de mandioca e aguardente, ou seja, naquelas que funcionavam com 10 escravizados ou mais, que eram 19% do total. Entre

1830 e 1859, 54% dos escravizados residiam nestas unidades maiores. Mas a ampliação da escravidão no litoral também significou a pulverização da posse escravizada nas faixas mais baixas de riqueza. Se entre 1799-1809 18% da população não possuía escravo algum, na década de 1850-1859 os africanos e seus descendentes foram encontrados em 91% dos inventários.

A análise da concentração da posse escrava também revelou que 47% dos lavradores de terras próprias possuíam entre um a quatro escravizados, mas que tinham a possibilidade de aumentar a área de cultivo ao participarem do arrendamento das terras. Os senhores de engenho eram os proprietários das maiores unidades escravistas. Mas 48% tinham entre um a quatro escravizados e 72% eram proprietários de até nove. Na verdade, enquanto 28% eram proprietários de mais de dez escravizados, somente 2% foram caracterizados como grandes proprietários no litoral de Laguna, por possuir mais de 20 escravizados em uma região considerada como tendo sua atividade principal a produção de alimentos.

A análise das fortunas inventariadas dos senhores de engenhos mais abastados de Laguna revelou que a atividade foi importante para a composição das fortunas locais, sendo um meio de acumulação de capital que viabilizou a formação de fortunas que colocavam esses sujeitos próximos ao topo da hierarquia socioeconômica da região, mas que não era o suficiente para serem detentores das maiores fortunas.

Ao analisar a dinâmica mercantil da região portuária de Laguna, suas lojas e aspectos do crédito local, percebeu-se que os lavradores e senhores de engenho puderam obter crédito e mercadorias para ampliarem a sua produção agrícola nos estabelecimentos comerciais da região. As lojas funcionavam como um importante mecanismo de acumulação de capital para os negociantes da região, por meio do fornecimento de crédito e do adiantamento de mercadorias a juros. O comércio de fazendas secas, geralmente de mercadorias importadas de maior valor, supõe-se inclusive de africanos escravizados, era feito por um grupo restrito de investidores.

O controle e o domínio no fornecimento de capitais, na forma de adiantamento de mercadorias, foram essenciais para a composição das maiores fortunas. Em Laguna, cerca de 80% do valor total das dívidas ativas eram controladas por 5% dos inventariados, que procuravam diversificar seus investimentos em dívidas ativas, imóveis urbanos, estabelecimentos rurais e escravizados.

Ao passo que os negociantes locais diversificavam a composição das suas riquezas, procurando novas possibilidades de enriquecimento favorecidas pela expansão da

economia mundial, direcionaram, igualmente, a produção mercantil da região às cadeias desse mercado, integrando o espaço geográfico do litoral de Santa Catarina à economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, atuando nas cadeias do tráfico de africanos escravizados, da farinha de mandioca, da aguardente e de outros gêneros alimentícios que circulavam pelo Atlântico, via sua presença na navegação de cabotagem.

A expansão do crédito no mercado local através das lojas viabilizou a intensificação da circulação do capital mercantil no interior da própria vila, resultando no aumento da circulação das mercadorias e na valorização do seu centro urbano. A expansão econômica local no início do século XIX viabilizou o crescimento do centro urbano de Laguna, que foi acompanhado por uma valorização no valor dos imóveis situados nas zonas rurais, o que aponta para a estreita relação entre a urbanização da região portuária e a ruralização do seu interior.

O aumento da concentração da riqueza medida em libras permitiu avaliar melhor o crescimento da riqueza real da vila de Laguna. Ao longo da primeira metade do século XIX, o acúmulo de capitais se concentrou em faixas acima de mil libras, sobretudo na riqueza inventariada a partir da década de 1840.

Mesmo sendo uma cidade portuária, mercantilizada e integrada às cadeias do comércio atlântico, era de se esperar que suas maiores fortunas fossem compostas por imóveis urbanos, dívidas ativas e equipamentos de navegação. Eles estiveram presentes nas maiores fortunas. Mas a materialização da riqueza e o padrão de diferenciação social estava na posse de escravizados e imóveis rurais. Os primeiros corresponderam ao total de 39% da riqueza inventariada. Junto com os imóveis situados nas zonas rurais correspondiam a 69,7%.

As maiores riquezas não provinham diretamente da exploração agrícola e emprego da mão de obra escravizada nas lavouras. As maiores fortunas locais pertenciam aos negociantes, sobretudo aqueles que ampliavam sua atuação sobre a região, participando da arrematação de contratos que conferiam melhores possibilidades de enriquecimento. Mas não devemos desconsiderar que muitos senhores de engenhos locais estiveram próximos ao topo da pirâmide socioeconômica.

Os contratos estabelecidos entre a Coroa portuguesa e os particulares para exploração exclusiva de setores do comércio que se fazia no litoral de Santa Catarina eram as atividades econômicas locais que possibilitavam as maiores acumulações de capitais.

O contrato da pesca baleia em Santa Catarina possibilitou a Inácio Pedro Quintela, um dos maiores investidores de capitais na exploração portuguesa do comércio atlântico, a compor parte de sua fortuna. Durante os anos finais, capitaneou a construção de novas armações baleeiras que aumentaram seus rendimentos sobre a pesca no litoral.

O outro contrato, o dos dízimos, era arrematado em partes por negociantes locais como Antônio José da Costa e João Antônio Tavares, este residente em Laguna e aquele em Desterro. Aparentados, tinham seus filhos casados e com base em laços familiares formaram uma rede para investir no comércio de exportação de farinha de mandioca e de importação de africanos escravizados.

As estratégias de inserção na economia local adotadas pelos Tavares, residentes em Laguna, possibilitaram a este grupo controlar a maior parte do fluxo da farinha de mandioca exportada pela região. Financiavam também a produção dos lavradores locais ao estarem inseridos nas cadeias do tráfico atlântico de africanos escravizados. Pode-se estimar que através da importação de africanos escravizados e adiantamento destes sujeitos e outras mercadorias aos lavradores e senhores de engenho locais, tinham, assim, vinculados os resultados da produção local antes mesmo da colheita.

A análise da atuação desta rede de negócios permitiu identificar os sujeitos envolvidos no financiamento das atividades produtivas da região e também perceber que suas fortunas eram decorrentes dos seus investimentos no mercado interno, principalmente na venda de farinha de mandioca às capitanias do norte e do sudeste e outras mercadorias como a aguardente, arroz, peixe-seco e outros alimentos, ao passo que redistribuíam na região fazendas secas, vinhos, africanos escravizados e demais produtos importados.

Ao serem intermediários das trocas, atuarem no mercado de fretes e no financiamento do consumo local, esta rede de negociantes se posicionou com destaque na hierarquia socioeconômica do litoral de Santa Catarina. Esta elite mercantil, com conexões no porto de Desterro e Laguna, inserida nas redes dos mercadores comissários residentes no Rio de Janeiro, os quais mantinham relações próximas com os comerciantes de africanos escravizados do Atlântico, teve sua ascensão local viabilizada pelos espaços que ocupavam na economia de mercado.

Nem todas as maiores riquezas locais estavam compostas por grandes proprietários de escravizados, mas todas elas foram formadas a partir da intensificação da escravidão na região na primeira metade do século XIX. Ao mesmo tempo em que os comerciantes locais se colocaram como intermediários entre uma oferta e uma demanda, puderam,

igualmente, importar aquilo que os lavradores e senhores de engenho da região necessitavam para ampliarem as suas colheitas, sobretudo os africanos escravizados, e exportar uma variedade de produtos encontrados no litoral de Santa Catarina. Importando africanos escravizados, os lavradores e senhores de engenho da região produziam mais mercadorias necessárias ao funcionamento e expansão da economia capitalista no espaço do Atlântico. Com os lucros dessa produção, compravam mais africanos escravizados, para ampliarem a oferta daquilo que tinha certa demanda.

A ampliação da agricultura local, a partir da intensificação da escravidão na região, viabilizou a composição das fortunas dos lavradores, senhores de engenhos, mercadores e negociantes com interesse na produção e no mercado de redistribuição das mercadorias encontradas no litoral de Santa Catarina.

O segredo da acumulação de capital pelos negociantes locais estava nas mediações entre a oferta e a demanda, no controle do fluxo de capital e mercadorias, na sua vinculação com o Estado e com setores da produção agrícola local, estratégias que viabilizaram a formação de uma elite mercantil residente proprietária de terras.

Durante as primeiras décadas do século XIX, o encadeamento das mercadorias que circulavam por atacado, viabilizado pelas trocas que ocorriam entre as regiões portuárias, vinculou por meio do acesso ao crédito, o espaço geográfico do litoral de Santa Catarina à economia-mundo capitalista no espaço do Atlântico, sobretudo por conta do aumento da demanda global por gêneros alimentícios e aguardente e da demanda local por africanos escravizados. Foi o que pudemos observar no inventário de José Antônio Tavares, morador de Laguna, que devia uma enorme quantia a um dos maiores traficantes do Atlântico ao passo que sua família esteve vinculada ao mercado de exportação dos gêneros produzidos localmente e de revenda dos africanos escravizados na região.

O crescimento do centro urbano local, de suas casas de comércio, o aumento na movimentação das embarcações nos portos locais, a dinâmica mercantil da região, todos eram favorecidos pelo aumento da demanda por produtos coloniais no mercado do Atlântico. Interessados no financiamento das atividades agrícolas de produção em expansão no litoral de Santa Catarina, durante boa parte do século XIX, muitos negociantes viram na região uma boa opção de investimento de capital.

As riquezas materializadas em terras, escravizados, maquinários de engenho e imóveis urbanos, além de evidenciar uma multiplicidade de formas de atuação no mercado local, também eram maneiras de oferecer excelentes garantias aos seus

fornecedores, sendo assim necessárias para galgarem posições nos espaços em que atuavam, viabilizando a manutenção de seus padrões de acumulação.

Ao vincular os lavradores e senhores de engenhos locais a economia capitalista no espaço do Atlântico por meio do acesso ao crédito, na forma de adiantamento de mercadorias, combinando essa estratégia com outras, os negociantes locais puderam controlar parte do capital mercantil e usurário e materializar os lucros de suas transações na aquisição de terras, imóveis urbanos e africanos escravizados. A materialização das riquezas locais era acompanhada por uma valorização capitalista do espaço geográfico, ocorrida em função da ampliação da escravidão nas unidades agrícolas de produção, que acentuou o ritmo da produção, da circulação das mercadorias e da acumulação de capital na região.

FONTES:

BASE DE DADOS:

Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/> Acesso em 19 de dezembro de 2020.

Transatlantic Slave Trade Database. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/> Acesso em 19 de dezembro de 2020.

ICONOGRÁFICAS:

A. J. Krusenstern. *Veduta dela citta di Nuestra Senhora del Desterro nell'isola di S. Caterina*. (1803) [Domínio Público].

BROCOS, Modestos. *Museu Nacional de Belas Artes*. Óleo sobre tela (56.00 cm x 75.80) 1892.

SOARES, Diogo. *A Villa da Laguna e Barra do Taramana na costa do Brasil e America Portugueza a 1ª aos 28,29'31" aos 2951-57.17 de latitude austral*. 1738. 1 mapa, 31,8 x 18,4.

TEFÉ, Antonio Luis von Hoonholtz. *Planta hydrographica da Laguna*. 1864. 1 mapa, pb, 59,5 x 74,5.

IMPRESSAS:

As defesas da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro em 1786 de José Correia Rangel. TONERA, Roberto e OLIVEIRA, Mário Mendonça (organizadores). Florianópolis: Editora da UFSC, 2011.

BRITO, Paulo José Miguel de. *Memória Política sobre a Capitania de Santa Catharina*. Ibidem. BOITEUX, José Arthur. *Diccionario Historico e Geographico do Estado de Santa Catarina*. Rio de Janeiro: Azevedo Irmãos Papelaria e Typographia.

CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Investigações sobre os recenseamentos da população geral do Império*. Documentos Censitários, série B, número 1. Rio de Janeiro, 1951.

Documentos interessantes para a História e Costumes de São Paulo. Volume XVIII: Avisos e Cartas régias (1714-1729). São Paulo: Typographia Aurora, 1896.

EMBRAPA. *Mandioca e fruticultura*. Disponível em: https://sistemasdeproducao.cnptia.embrapa.br/FontesHTML/Mandioca/mandioca_cerrados/colheita.htm

Ilha de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX (compilado por Paulo Berger), 2ª edição. Florianópolis, Editora da UFSC / Assembleia Legislativa, 1984.

LARA, Silvia Hunod. A Biografia de Mahommah G. Baquaqua. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, 1988, pp. 269-284. Disponível em: <www.anpuh.org> Acesso em: 30 de out. de 2020.

PEREIRA, Nereu do Vale. *Os engenhos de farinha de mandioca da Ilha de Santa Catarina*. Florianópolis: Editora Fundação Cultural Açorianista, 1992.

PIAZZA, Walter Fernando. *A epopeia Açórico-Madeirense 1747-1756*. Florianópolis: Editora da UFSC; Ed. Lunardelli, 1992.

SAINT-HILAIRE, Auguste. *Viagem a Província de Santa Catharina (1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1936.

ULYSSEA, Saul. *A Laguna de 1880*. Laguna: 1943.

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

MANUSCRITAS:

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO DE LISBOA:

DOCUMENTOS REFERENTES A CAPITANIA DE SANTA CATARINA:

CARTA. Desterro, 4 de maio de 1762. AHU-SC, cx. 3, doc. 38, 35. AHU_ACL_CU_021, Cx. 3, D. 181.

CARTA. Ilha de Santa Catarina, 14 de abr. de 1762. AHU-SC, cx. 3, doc. 27, AHU_ACL_CU_021, Cx. 3, D. 174.

CARTA. Ilha de Santa Catarina, 24 de fevereiro de 1748. AHU-SC, cx. 1, doc. 47. AHU_ACL_CU_021, Cx. 1, D. 43.

CARTA. Lisboa, 10 de novembro de 1754. AHU-SC, cx. 2, doc. 20. AHU_ACL_021, Cx. 2, D. 104.

CARTA. Lisboa, 20 de jan. de 1756. AHU-Santa Catarina. AHU-SC, cx. 2, doc. 31, AHU_ACL_CU_0221, Cx. 2, D. 112.

CARTA. Vila do Desterro da ilha de Santa Catarina, 15 de junho de 1757. AHU-SC, cx. 2, doc. 59. AHU_ACL_CU_021, Cx. 2, D. 140.

CARTA. Vila de Nossa Senhora do Desterro da ilha de Santa Catarina. 20 de abril de 1804. AHU-Santa Catarina, cx. 10, doc. 30, 27, AHU_ACL_CU_021, Cx. 8, D. 454.

CONSULTA. Lisboa, 27 de setembro de 1754. AHU-SC, cx., 2, doc. 14, 27, 49. AHU_ACL_CU_021, Cx. 2, D. 97.

INSTRUMENTO DE JUSTIFICAÇÃO. Lisboa, 3 de setembro de 1798. AHU-SC, cx. 8, doc. 14. AHU_ACL_CU_021, Cx. 6, D. 390.

LISTA. 1760. AHU-SC, cx. 13, doc. 62. AHU_ACL_CU_021, Cx. 2, D. 159.

MAPA. 1750. AHU-Santa Catarina, Cx. 13, doc. 69. AHU_ACL_CU021, Cx. 1, D. 67.

MAPA. 1753. AHU-Santa Catarina, cx 2, doc. 12. / AHU_ACL_CU_021, Cx, 2, D. 93.

OFÍCIO, Ilha de Santa Catarina, 17 de nov. 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 10. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10. D. 598.

OFÍCIO. Santa Catarina. 31 de julho de 1818. AHU-SC, cx. 12, doc. 76. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 585.

OFÍCIO. Vila de Nossa Senhora do Desterro da ilha de Santa Catarina. 8 de junho de 1807. AHU-SC, cx. 12, doc. 14, AHU_ACL_CU_021, Cx. 9, D. 523.

OFÍCIO. 1765. AHU-SC, cx. 6, doc. 15. AHU_ACL_CU_021, Cx. 3, d. 204.

OFÍCIO. 24 de abril de 1822. AHU-Santa Catarina, cx. 13, doc. 22, AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 607.

OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. AHU-Santa Catarina, cx. 8, doc. 7. AHU_ACL_CU_021, Cx. 6, D. 387.

OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 13 de set. de 1820. AHU-SC, cx. 13, doc. 16. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 602.

OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 13 de setembro de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 9. AHU_ACL_CU021, Cx. 10, D. 592;

OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 15 de setembro de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 10. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 593.

OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 20 de ago. de 1820. AHU-SC, cx. 13, doc. 15. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 601.

OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 27 de jul. de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 8. AHU_ACL_CU_021 Cx. 10, D. 591;

OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina, 7 de julho de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 7. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 590;

OFÍCIO. Ilha de Santa Catarina. 30 de novembro de 1753. AHU-SC, cx. 2, doc. 19, AHU_ACL_CU_021, Cx. 2, D. 92.

OFÍCIO. Porto de Santa Catarina, 21 de set. de 1816. AHU-SC, cx. 12, doc. 65. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 572.

OFÍCIO. Porto de Santa Catarina. 25 de agosto de 1816. AHU-SC, cx. 12, doc. 60. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 566.

OFÍCIO. Santa Catarina, 16 de julho de 1818. AHU-SC, cx. 12, doc. 73. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 583.

OFÍCIO. Santa Catarina, 20 de julho de 1818. AHU-SC, cx. 12, doc. 76. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 584.

OFÍCIO. Santa Catarina. 25 de fevereiro de 1819. AHU-SC, cx. 13, doc. 3. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 589.

OFÍCIO. Vila de Santa Catarina, 4 de setembro de 1816. AHU-SC, cx. 10, doc. 23. AHU_ACL_CU_021, Cx. 10, D. 567.

REQUERIMENTO. 17 de out. de 1749. AHU-Santa Catarina, cx. 1, doc. 60, AHU_ACL_CU_021, Cx. 1, D. 60.

REQUERIMENTO. 3 de março de 1717. AHU-Santa Catarina, cx. 1, doc. 3. AHU_ACL_CU_021, Cx. 1, D. 1.

DOCUMENTOS REFERENTES A CAPITANIA DO RIO DE JANEIRO:

CARTA. 23 de agosto de 1742. AHU-Rio de Janeiro, cx. 42, doc. 59. AHU_CU_017, Cx. 34, D. 3627.

CARTA. Vila Rica, 15 de junho de 1741. AHU-RJ, cx. 38, doc. 5; AHU_CU_017, Cx. 33, D. 3516.

OFÍCIO. Lisboa, 10 de outubro de 1787. AHU-RJ, cx. 140, doc. 68. AHU_CU_017, Cx. 130, D. 10379.

OFÍCIO. Rio de Janeiro, 21 de abril de 1798. AHU-RJ, cx. 171, doc. 16. AHU_CU_017, Cx. 164, D. 12254.

OFÍCIO. Rio de Janeiro, 29 de março de 1801. AHU-RJ, cx. 191, doc. 60. AHU_CU_017, Cx. 191, D. 13736.

OFÍCIO. Rio de Janeiro. 22 de junho de 1792. AHU-RJ, cx. 152, doc. 63. AHU_CU_017, Cx. 145, D. 11246.

ARQUIVOS REFERENTES A MONTEVIDÉU:

OFÍCIO. Montevidéu, 13 de setembro de 1818. AHU-Montevidéu, cx. 1, doc. 54. AHU_ACL_CU_065, Cx. 1, D. 48.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DE SANTA CATARINA

APESC. Ofícios das Câmaras Municipais para o Governador da Capitania (1776-1808).
Caixa: 62. Doc. 48.

APESC. Ofícios das Câmaras Municipais para o Governador da Capitania (1776-1808).
Caixa: 62. Doc. 49.

APESC. Provisões do Conselho Ultramarino (1794-1807). Caixa 32, Fl. 57.

ARQUIVO MUNICIPAL DE LAGUNA CASA CANDEMIL:

INVENTÁRIOS:

- Abel Lopes de Oliveira (1859), n. 1245.
 Adriano Antônio Ribeiro (1851), n. 1.066.
 Agda Maria (1799), n. 60-B.
 Agostinho dos Santos (1808), n. 171.
 Alberto da Cruz (1816), n. 249.
 Aleixo de Sousa (1816), n. 257.
 Alexandra Nunes (1816), n. 251.
 Alexandre de Oliveira (1859), n. 1248.
 Alexandre Luiz Viana Alferes (1818), n. 265.
 Ana Cândida de Jesus (1846), n. 933.
 Ana de Sousa Siqueira (1819), n. 293.
 Ana Francisca (1840), n. 2.497.
 Ana Francisca do Serafim (1822), n. 362.
 Ana Francisca Leonarda (1815), n. 233.
 Ana Gomes (1818), n. 247.
 Ana Gomes de Carvalho (1836), n. 676.
 Ana Joaquina (1845), n. 878.
 Ana Joaquina (1850), n. 1.039.
 Ana Joaquina (1833), n. 600.
 Ana Joaquina de Jesus (1815), n. 240.
 Ana Joaquina de Jesus (1854), n. 1.153.
 Ana Machado de Azevedo (1808), n. 174.
 Ana Maria (1816), n. 255.
 Ana Maria (1840), n. 757-B.
 Ana Maria (1836), n. 687.
 Ana Maria de Jesus (1818), 278.
 Ana Maria de Jesus (1822), 363.
 Ana Maria de Jesus (1829), n. 488.
 Ana Maria de Jesus (1830), n. 500.
 Ana Rodrigues Viana (1822), n. 349.
 André da Silva (1847), n. 952.
 André Ignácio de Souza (1823), n. 391.

Angélica Maria de Jesus (1822), n. 351.
Antônio Cardoso de Aguiar (1820), n. 326.
Antônio Cardoso Monteiro (1823), n. 384.
Antônio da Costa Rodrigues, Alferes (1839), n. 742.
Antônio da Silva Mota (1815), n. 230.
Antônio de Bitencourt (1818), n. 276.
Antônio dos Santos Simas (1818), n. 252-B.
Antônio Francisco de Sousa Medeiros, capitão (1810), n. 194.
Antônio Francisco Teixeira (1820), n. 314.
Antônio Francisco Xavier (1843), n. 834.
Antônio Gonçalves da Rosa (1831), n. 551.
Antônio Joaquim dos Santos (1802), n. 134.
Antônio Joaquim e Antônia Joaquina da Trindade (1857), n. 1.229/30.
Antônio José da Silva (1841), n. 781.
Antônio José de Paz Lima (1851), n. 1.057.
Antônio José Dias (1810), n. 204-A.
Antônio José Machado (1857), n. 1.227.
Antônio Machado Quaresma (1853), n. 1125-26.
Antônio Manoel Bitencourt (1859), n. 1260.
Antônio Pereira de Souza (1822), n. 356.
Antônio Ribeiro Solto Maior (1859), n. 1247.
Antônio Rodrigues de Jesus (1844), n. 864.
Antônio Silveira Goulart (1852), n. 1.093.
Antônio Teixeira Quadros (1829), n. 490.
Antônio Vieira Rabello (1820), n. 309.
Bento José de Vasconcelos (1855), n. 1.181.
Bernarda Rosa de Jesus (1840), n. 747.
Constantino da Costa Rodrigues (1850), n. 1.037.
Domingos da Fonseca (1816), n. 250.
Domingos Fernandes de Oliveira (1830), n. 497.
Domingos Fernandes de Oliveira (1842), n. 807.
Emerenciana da Anunciação (1851), n. 1.070.
Estevão José da Silva (1859), n. 1252.
Felipe Lourenço Torres (1820), n. 300.
Fidélis José de Fraga (1843), n. 842.
Francisca Clara de Jesus (1828), n. 455.
Francisca Joaquina da Conceição (1842), n. 745.
Francisca Maria da Conceição (1813), n. 219.
Francisca Maria da Silva (1812), n. 208.
Francisco Antônio de Aguiar (1805), n. 155.
Francisco Antônio Teixeira (1816), n. 245.
Francisco da Costa (1819), n. 291.
Francisco da Rosa Sodré (1819), n. 284.
Francisco do Canto (1844), n. 854.
Francisco José de Fraga (1823), n. 382.
Francisco José de Oliveira Alferes (1814), n. 229.
Francisco José Goulart (1809), n. 186.
Francisco Mendes Ouriques (1823), n. 385.
Francisco Pereira de Melo (1837), n. 711.
Gaspar José Mendes Braga, capitão (1840), n. 746.

Ignacia da Silva (1816), n. 256.
Januária Maria de Jesus (1842), n. 801.
Joana Pires Monteiro (1809), n. 191.
João Antônio Tavares (1846), 877.
João da Rosa Alves (1848), n. 997.
João de Quadros (1837), n. 697.
João Eufrásio de Sousa (1856), n. 1.181.
João Fernandes Lima (1834), n. 608-C.
João Fernandes Martins (1854), n. 1.158.
João Isidoro de Bitencourt (1858), n. 1241.
João José Gonçalves (1827), n. 444.
João José Réus (1837), n. 699.
João Pereira da Silva (1836), n. 793.
Joaquim Pinto da Silva (1824), n. 402.
Joaquim Silveira Borges (1845), n. 872.
Joaquina Francisca da Conceição (1840), n. 748.
Jorge Cardoso (1821), n. 337.
José Antônio Tavares (1826), n. 433.
José Bernardo da Mota (1819), n. 285.
José Bernardo da Mota (1820), n. 318.
José Cardoso de Aguiar (1848), n. 999.
José Cardoso Duarte (1840), n. 763.
José Cardoso Duarte Neto (1858), n. 1238.
José da Ponte (1834), n. 607.
José da Silva Lessa (1806), n. 158.
José de Sousa (1848), n. 972.
José de Sousa Bitencourt (1839), n. 735.
José de Sousa Mendonça, sargento-mor (1836), n. 665.
José Francisco da Costa (1836), n. 670.
José Francisco da Rosa (1832), n. 581.
José Francisco de Amorim (1844), n. 850.
José Francisco de Bitencourt (1851), n. 1.062.
José Francisco de Medeiros (1824), n. 403.
José Gonçalves de Oliveira (1823), n. 386.
José Lopes da Silva (1844), n. 855.
José Luís de Bitencourt (1847), n. 946.
José Martins Lourenço (1847), n. 943.
José Martins Viana (1839), n. 737.
José Monteiro de Brito (1822), n. 345.
José Monteiro Guimarães (1810), n. 195.
José Pereira da Rosa (1859), n. 1.259.
José Pereira de Sousa Cravo, sargento-mor (1839), n. 738.
José Pereira de Sousa e Ana do Rosário (1815), n. 235.
José Pinto de Magalhães (1848), n. 1.002.
José Réus (1838), n. 731.
Laura de Sousa Rosário (1825), n. 414.
Laura Maria de Amorim (1853), n. 1.131.
Laureana Ignacia (1824), n. 400.
Laureana Rodrigues (1812), n. 206.
Leonardo Alves Bezerra (1845), n. 879.

Luiz Fernandes Lima (1845), n. 875.
Luísa Amália Constância (1825), n. 412.
Luísa Maria (1820), n. 296.
Manoel Alves dos Santos (1820), n. 308.
Manoel Antônio Cardoso (1837), n. 698.
Manoel Correia da Silva (1830), n. 508.
Manoel Correia de Sousa (1837), n. 700-B.
Manoel Costa Rodrigues (1825), s. n.
Manoel da Luz (1836), n. 668.
Manoel da Rosa Luz (1830), n. 517.
Manoel da Rosa Pereira (1828), n. 445.
Manoel da Silva (1820), n. 313.
Manoel de Espíndola (1803), n. 145.
Manoel de Oliveira Pinto (1827), n. 443.
Manoel de Sousa Ávila (1851), n. 1.063.
Manoel de Sousa Lazaro (1813), n. 216.
Manoel de Sousa Lima (1811), n. 199.
Manoel de Sousa Nunes (1825), n. 419.
Manoel de Sousa Passos Ribeiro, capitão (1854), n. 1.163.
Manoel dos Santos Mota (1815), n. 244.
Manoel Fernandes Lima (1820), n. 305.
Manoel Fernandes Lima (1847), n. 949.
Manoel Francisco Bernardino (1854), n. 1.148.
Manoel Francisco de Sousa (1846), n. 914.
Manoel Francisco Teixeira (1854), n. 1.150.
Manoel Garcia de Medeiros (1817), n. 264.
Manoel Gonçalves Barreiros (1836), n. 792.
Manoel Leal (1822), n. 346.
Manoel Machado Pacheco (1818), n. 273.
Manoel Marques da Silva (1819), n. 288.
Manoel Martins da Costa (1830), n. 501.
Manoel Martins Viana (1848), n. 1.000.
Maria Antônia (1818), n. 267.
Maria de São José (1805), n. 149.
Maria de São José (1842), n. 806.
Maria de Sousa (1819), n. 290.
Maria de Sousa Siquera (1841), n. 776.
Maria do Nascimento (1821), n. 342.
Maria do Rosário (1811), n. 196.
Maria Moreira (1822), n. 348.
Maria Quaresma Gomes (1819), n. 287.
Maria Ribeira da Ascensão (1829), n. 476.
Mariana Antônia de Jesus (1825), n. 417.
Mariana de Jesus (1843), n. 825.
Mariana Joaquina da Conceição (1857), n. 1.225.
Mariana Rodrigues (1857), n. 1.226.
Mariana Rosa da Conceição (1857), n. 1.222.
Mariano José de Vargas (1851), n. 1.069.
Matheus Cardoso de Aguiar (1819), n. 294.
Maurício Gonçalves Ribeiro (1809), n. 184.

Maximiana Rodrigues Vieira (1846), n. 920.
Maximiano Machado (1821), n. 344.
Micaela Rosa de Jesus (1854) n. 1.151.
Miguel Alves dos Santos (1838), n. 716.
Miguel Antônio (1826), n. 431.
Padre Jerônimo Francisco Coelho (1830), n. 507.
Perpétua Rosa de Jesus (1854), n. 1.162.
Polucena Leonarda Tavares (1859), n. 1244.
Polucena Rosa de Jesus (1836), n. 682.
Rosa de Jesus (1831), n. 521.
Rosa Maria de Jesus (1814), n. 228.
Rosa Maria de Jesus (1818), n. 266.
Rosaura Maria de Jesus (1827), n. 444.
Sebastião de Sousa (1842), n. 814.

BIBLIOGRAFIA:

ACIOLI, Gustavo; MENZ, Maximiliano M. *Resgate e mercadorias: uma análise do tráfico luso-brasileiro de escravos em Angola e na Costa da Mina (século XVIII)*. In: *Revista Afro-Ásia*. Salvador: n. 37, pp. 43-73, 2008.

ALADRÉN, Gabriel. A região platina enquanto espaço produtivo articulado ao tráfico transatlântico de escravos (c. 1777-1831). In: *VI Jornadas Uruguayas de História Económica*. Montevéu: VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica, 2015.

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora UNESP, 1996.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. *O Brasil no comércio colonial*. São Paulo: Ática, 1980.

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

BOXER, Charles Ralph. *Salvador de Sá e a luta pelo Brasil e Angola, 1602-1686*; tradução de Olivério de Oliveira Pinto. São Paulo: Editora Nacional, Editora da Universidade de São Paulo, 1973.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: os jogos das trocas*, volume 2, 2ª ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

_____. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII: o tempo do mundo*, volume 3, 2ª ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

CABRAL, Oswaldo R. *História de Santa Catarina*. Florianópolis: Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, por solicitação da Secretaria de Educação e Cultura e do Plano Nacional de Educação, 1968.

CARDOSO, Ciro F. S. Sobre los modos de producción coloniales de América. In: ASSADOURIAN, C. S. et al. *Modos de producción en América Latina*. Buenos Aires: Cuadernos de Passado y Presente, 1975.

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

CARDOSO, Vitor Hugo Bastos. *As dinâmicas político-territoriais de uma comunidade periférica no sul da América portuguesa: a Ilha de Santa Catarina e seu continente, 1680-1750*. [Dissertação de Mestrado]. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2013.

CARRARA, Angelo Alves. *O crédito no Brasil no período colonial: uma revisão historiográfica*. *Varia História*. Belo Horizonte, vol. 36, n. 70.

CONRAD, Sebastian. *História global. Una nueva visión para el mundo actual*. Barcelona: Editorial Planeta S. A, 2007.

DAVIS, Mike. *Holocaustos coloniais*. Rio de Janeiro: Record, 2002.

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

ELLIS, Myriam. *Aspectos da pesca da baleia no Brasil Colonial*. São Paulo: 1958.

FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

FERNANDES, Florestan. A sociedade escravista no Brasil. In: *Circuito fechado: quatro ensaios sobre o “poder institucional”*. São Paulo: Hucitec, 1977, pp. 15-23.

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

_____. FLORENTINO, Manolo (org.) *Tráfico, cativo e liberdade: (Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

FRAGOSO, João [et al], organizadores. *Nas rotas do Império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no mundo português*. Vitória: Edufes; Lisboa: IICT, 2006.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

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

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, [primeira edição 1959].

FURTADO, Júnia Ferreira. *Homens de Negócio: a interiorização da metrópole e do comércio nas Minas setecentistas*. São Paulo: Hucitec, 2006.

GALEANO, Eduardo. *O caçador de histórias*. Porto Alegre: L&PM, 2016.

GENOVESE, Eugene. *A economia política da escravidão*; tradução de Fanny Wrobel e Maria Cristina Cavalcanti. Rio de Janeiro: Pallas, 1976.

GOMES, Luciano Costa. Livres, libertos e escravos na história da população de Santa Catarina, 1787-1836. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*. Belo Horizonte, v. 34, n. 3, pp. 593-615.

GUTIÉRREZ, Horácio. Demografia Escrava numa Economia Não-Exportadora: Paraná, 1800-1830. In: *Estudos Econômicos*, v. 17, n. 2, 1987, pp. 297-314.

HÜBENER, Laura Machado. *O comércio na cidade do Desterro no século XIX*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

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

KÜHN, Fábio. Conexões negreiras: contrabandistas de escravos no Atlântico Sul (Rio da Prata, 1730-1572) In: *Anos 90*. Porto Alegre, v. 24, n. 45, pp. 101-132.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação: (o abastecimento da Corte na formação política do Brasil (1808-1842))*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1993, [primeira edição, 1979].

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert. *Escravidão no Brasil*. São Paulo: EDUSP, 2010.

LUNA, Francisco Vidal; KLEIN, Herbert S. Escravidão Africana na Produção de Alimentos. São Paulo no Século 19. In: *Estudos Econômicos*. São Paulo, v. 40, N. 2, pp. 295-317.

MALAVOTA, Claudia Mortari. *Os africanos de uma vila portuária do Sul do Brasil: criando vínculos parentais e reinventando identidades*. Desterro, 1788/1850. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. [Tese de Doutorado], 2007.

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

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

MAMIGONIAN, B; SAYÃO, T. *Revisitar Laguna*. Editora da UFSC, [no prelo].

MARQUES, Leonardo; SILVA JÚNIOR, Waldomiro Lourenço da. Migrações senhoriais no longo século XIX: comparações, conexões e integrações. In: *Revista de História Comparada*. Rio de Janeiro: Revista do Programa de Pós-Graduação em História Comparada da UFRJ, v. 13, n. 1, pp. 152-191, 2019.

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

MATTOSO, Kátia de Queirós. *Ser escravo no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2003.

MENZ, Maximiliano M. As “geometrias” do tráfico: o comércio metropolitano e o tráfico de escravos em Angola (1796-1807). In: *Revista de História*. São Paulo, n. 166, p. 185-222, jan./jun. 2012.

_____. *Entre Impérios: formação do Rio Grande na crise do sistema colonial português (1777-1822)*. São Paulo: Alameda, 2009.

_____. Uma comunidade em movimento. Os traficantes de escravos de Lisboa e seus agentes no Atlântico, c. 1740-1771. In: *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*. Recife, vol. 37, jul-dez, 2019, pp. 39-57.

MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*. Wincosin: University of Wincosin Press, 1988.

_____. O Atlântico escravista: açúcar, escravos e engenhos. *Afro-Ásia*, 19/20, 1997, pp. 9-36.

MINTZ, Sidney W. *O poder amargo do açúcar: produtores escravizados, consumidores proletarizados*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2003.

MIRANDA, Márcia Eckert. *A estalagem e o império: crise do Antigo Regime, fiscalidade e fronteira na província de São Pedro (1808-1831)*. [Tese de Doutorado]. Campinas: Unicamp.

MONTEIRO, Nuno Gonçalo. O ‘Ethos’ Nobiliárquico no final do Antigo Regime: poder simbólico, império e imaginário social. *Amanack brasiliense*. Nº. 02, 2005, pp. 4-20.

_____. Sociologia das elites locais (séculos XVIII-XVIII): uma breve reflexão historiográfica. In: CUNHA, Mafalda Soares; FONSECA, Teresa. *Os municípios no Portugal Moderno: dos forais manuelinos às reformas liberais*. Lisboa: Edições Colibri. Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades da Universidade de Évora (CIDEHUS-UE), 2005, pp. 59-72.

MORAES, Antonio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. *A valorização do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1987.

MORAES, Antonio Carlos Robert. *Território e História no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2008.

NOVAIS, Fernando A. *Portugal e Brasil na Crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. 4ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1986, [primeira edição 1979].

O GLOBO. *Em SC mais de 40 trabalhadores são resgatados de situação análoga à escravidão e suspeito é preso*. 26.11.2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/11/26/em-sc-mais-de-40-trabalhadores-sao-resgatados-de-situacao-analoga-a-escravidao-e-suspeito-e-preso.ghtml> Acesso em: 18.01.2021.

_____. *Trabalhadores são resgatados em condições análogas à escravidão em fazendas em SC*. 11.08.2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sc/santa-catarina/noticia/2020/08/11/trabalhadores-sao-resgatados-em-condicoes-analogas-a-escravidao-em-fazendas-em-sc.ghtml>

catarina/noticia/2020/08/11/trabalhadores-sao-resgatados-em-condicoes-analogas-a-escravidao-em-fazenda-em-sc.ghtml Acesso em 24.10.2020.

PALACIOS, G. *Campesinato e escravidão no Brasil: agricultores livres e pobres na Capitania Geral de Pernambuco (1700-1817)*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2004.

PASSOS, André Fernandes. *Rotas internas do comércio de escravos: Laguna, primeiras décadas do século XIX*. Ilha de Santa Catarina: Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), 2015.

PEDREIRA, Jorge Miguel. Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII. *Ibidem*, p. 422.

PEDREIRA, Jorge Miguel. Tratos e contratos: atividades, interesses e orientações dos investimentos dos negociantes da praça de Lisboa (1755-1822). *Análise Social*. Vol XXXI, 1996, pp. 355-379.

PESAVENTO, Fábio. Contratos e contratadores do Atlântico Sul na segunda metade do setecentos. In: *História, histórias*. Brasília, vol. 1, n. 1, 2013.

PITSICA, Paschoal Apóstolo. *A capitania de Santa Catarina: alguns momentos*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes; Lunardelli; Fundação Catarinense de Cultura, 1993.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Brasiliense, 1972 [primeira edição 1942].

PRADO, Fabrício Pereira. *A Colônia do Sacramento: O Extremo Sul da América Portuguesa no Século XVIII*. Porto Alegre: F. P. Prado, 2002.

REDIKER, Marcus & LINEBAUGH, Peter. *A Hidra de Muitas Cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e história oculta do Atlântico Revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

RODRIGUES, Jaime. “De farinha, bendito seja Deus, estamos por agora muito bem”: uma história da mandioca em perspectiva atlântica. In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 37, nº75, 2017.

SALLES, Ricardo. *E o Vale era o escravo Vassouras, século XIX: Senhores e escravos no coração do império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá. *Na encruzilhada do império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c. 1650 -c. 1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SANTOS, Corcino Medeiros dos. *O Rio de Janeiro e a Conjuntura Atlântica*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1993.

SCHIBELINSKI, Diego. *Trabalhadores de um mar sem fim: A capitania dos portos e a experiência laboral de marítimos, pescadores e construtores navais*. Santa Catarina c. 1840- c. 1870. [Dissertação de Mestrado]. Universidade Federal de Santa Catarina: Ilha de Santa Catarina, 2020.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, Augusto da. *O governo da ilha de Santa Catarina e sua terra firme: território, administração e sociedade (1738-1807)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2013.

_____. Os “povoadores” da Ilha de Santa Catarina: hierarquia social, trabalho livre e conflitos (1748-1800). In: *Revista Territórios & Fronteiras*, Cuiabá, vol. 8, n. 2, jul.-dez., 2015, pp. 328-348.

STUMPF, Roberta Giannubilo. Minas contada em números – A Capitania de Minas Gerais e as fontes demográficas (1776-1821). In: *Revista brasileira de estudos populacionais*. Belo Horizonte, v. 34, n. 3, 2017, pp. 529-548.

TOMICH, Dale W. *Pelo primas da escravidão: Trabalho, Capital e Economia Mundial*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2011.

WALLERSTEIN, I. *The Modern World System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Vol. 1. New York: Academic Press, 1974.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e escravidão*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012. [Primeira edição: 1944].

ZIMMERMANN, Fernanda. *De armação baleeira a engenhos de farinha: fortuna e escravidão em São Miguel da Terra Firme - SC: 1800-1860*. (Dissertação de Mestrado). Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2011.

ANEXOS:**ANEXO A - Mapa das freguesias que tem a ilha de Santa Catarina e seu continente, distinguindo os eclesiásticos, os militares, os civis e os casais das ilhas em 1750**

Freguesias	Desabrigados da Quaresma	Casais das ilhas	Filhos das ilhas	Casais da terra	Filho da terra	Soma das Almas
Desterro	1.596	250	1.300	99	1.000	2.649
Lagoa	500	108	365	22	70	565
Necessidades	803	200	1.010	60	100	1.370
S. Francisco	2.000	-	-	600	1.699	2.299
S. José	710	193	230	30	80	1.243
Rosário	374	97	77	16	22	212
S. Miguel	919	150	201	35	95	481
Santa Ana	308	66	190	36	90	382
Laguna	460	20	48	199	290	557
Soma Geral	7.670	1.084	3.421	1.097	3.446	9.758

Fonte: MAPA. 1750. AHU-Santa Catarina, Cx. 13, doc. 69. AHU_ACL_CU_021, Cx 1, D. 67.

ANEXO B - Mapa das freguesias da ilha de Santa Catarina, com distinção dos moradores, números de casais e companhias de ordenanças em 1753.

Freguesia	Desabrigados da Quaresma	Casais das Ilhas	Filhos das Ilhas	Casais da terra	Filhos da terra	Almas
Desterro	3.161	550	2.303	109	1.325	4.287
Lagoa	508	92	350	11	50	503
S. José	905	183	230	20	70	503
Rosário	423	87	67	6	12	172
S. Miguel	677	140	191	25	85	441
Santa Anna	298	63	192	29	28	312
Laguna	364	19	20	108	87	234
Soma	6.336	1.134	3.353	308	1.657	6.452

Fonte: MAPA. 1753. AHU-Santa Catarina, cx 2, doc. 12. / AHU_ACL_CU_021, Cx, 2, D. 93.

ANEXO C - Evolução da população de Santa Catarina (1712-1870):

Anos	Livres	Escravizados	% (esc.)	Total
1712 ^b	-	-	-	500
1749 ^a	-	-	-	4.197
1750 ^c	-	-	-	9.758
1753 ^c	-	-	-	10.121
1774 ^b	-	-	-	9.058
1775 ^b	-	-	-	9.000
1787 ^b	-	-	-	16.177
1796 ^c	18.674*	5.191	22	23.865
1800 ^b	-	-	-	21.068
1803 ^b	13.628	4.215	24	17.843
1804 ^a	6.142	4.000	39	10.142
1804 ^c	22.184**	6.247	22	28.433
1805 ^b	13.489	4.643	26	18.132
1806 ^c	23.710***		21	30.162
1810 ^a	24.331	7.203	23	31.534
1810 ^b	23.146	7.203	24	30.339
1813 ^a	25.471	7.478	23	32.949
1814 ^a	-	-	-	33.499
1818 ^a	-	-	-	35.225
1819 ^a	34.859	9.172	21	44.031
1821 ^b	-	-	-	30.076
1824 ^b	29.877	15.533	34	45.410
1838 ^a	49.966	13.658	21	63.624
1839 ^a	51.576	14.062	21	65.638
1841 ^a	54.638	12.580	19	67.218
1844 ^a	58.432	14.382	20	72.814
1845 ^b	-	-	-	72.814
1847 ^a	-	-	-	81.500
1848 ^b	65.883	14.250	18	80.133
1849 ^a	60.743	13.942	19	74.685
1849 ^b	60.785	13.942	19	74.726
1850 ^a	70.789	14.966	17	85.755
1850 ^b	71.465	15.025	17	86.490
1851 ^a	72.391	15.057	17	87.448
1852 ^a	-	-	-	86.190
1853 ^b	-	-	-	89.800
1854 ^a	87.364	14.195	14	101.559
1854 ^b	-	-	-	107.000
1855 ^a	88.485	17.119	16	105.604
1856 ^a	92.922	18.187	16	111.109
1857 ^a	104.425	18.408	15	122.833
1858 ^a	108.655	19.131	15	127.786
1859 ^a	98.281	16.316	14	114.597
1864 ^b	117.418	16.320	12	133.738
1867 ^a	104.459	14.722	12	119.181
1868 ^a	135.000	15.000	20	150.000
1870 ^a	104.459	14.722	12	119.181

^a CONSELHO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. *Investigações sobre os recenseamentos da população geral do Império*. Documentos Censitários, série B, número 1. Rio de Janeiro, 1951, pp. 115-116.

^b PIAZZA, Walter F. *A escravidão negra numa província periférica*. Florianópolis, Garapuvu, 1999, p. 12. O autor incluir a categoria “libertos” em “livres”.

^c Gráfico 1.

* 455 livres são libertos. ** 485 livres são libertos *** 673 livres são libertos.

ANEXO D - Quadro geral das principais medidas e moedas utilizadas nos últimos tempos do Brasil Colonial:

<i>Medidas lineares</i>	
Légua (1/18 de grau)	6.172 m
Légua (1/20 de grau)	5.555 m
Milha marítima (1/60 de grau)	1.1851 m
Légua de sesmaria (3.000 braças)	6.600 m
Braça	2,20 m
Vara	1,10 m
Côvado	0,66 m
Palmo	0,22 m
Pé	0,33 m
Polegada	0,0275 m
Linha	0,00229 m
<i>Medidas agrárias</i>	
Légua quadrada (1/18 de grau)	38.103.947 m ²
Braça quadrada	4,84 m ²
Légua quadrada (de sesmaria)	43.560.000 m ²
Alqueire mineiro (100x100)	48.400 m ²
Alqueire paulista (100x50)	24.200 m ²
Tarefa da Bahia (30x30)	4.355 m ²
<i>Medidas de capacidade para grãos e artigos secos</i>	
Moio	21,762 hectolitros
Alqueire	36,27 litros
1 alqueire de farinha média fina	22,67 quilogramas
1/2 alqueire	18,135 litros
1/4 de alqueire ou quarta	9,07 litros
1/8 de alqueire ou meia quarta	4,535 litros
Selamin	1,14litros
<i>Medidas de capacidade para líquidos</i>	
Tonel (2 pipas comuns)	848 litros
Pipa comum (300 canadas de Lisboa)	424 litros
Pipa de conta, no Rio de Janeiro (180 canadas do Rio de Janeiro)	480 litros
Almude (12 canadas)	31,944 litros
Canada ou medida, no Rio de Janeiro (4 quartilhos)	2,662 litros
Quartilho	0,665 litros
1/2 quartilho	0,3325 litros
1/4 quartilho	0,16625 litros
<i>Medidas de peso</i>	
Tonelada marítima	921,600 quilos
Quintal	58,982 quilos
Arroba	14,74560 quilos
Libra ou arrátel (libra de comércio)	0,46080 quilos
Libra (de farmácia)	0,34560 quilos
Março	0,23040 quilos
Onça	28,800 gramas
Oitava	3,600 gramas
Escrúpulo ou dinheiro	1,200 gramas
Quilate	0,900 gramas
Quilate para pedras preciosas e pérolas Grão	0,200 gramas

Fonte: SIMONSEN, Roberto C. *História Econômica do Brasil*. Op. Cit. pp. 462-463; BARICKMAN, B. *Um contraponto baiano*. Op. Cit. p. 342.

ANEXO E: À margem: Cumpra-se como Sua Majestade manda e Registra-se na Provedoria da Real Fazenda. Vila do Desterro a 28 de Março de 1799.

Mês	Dia	Descrição	Vivos	Mortos	Total
Janeiro	03	Chegou a esta Ilha de Santa Catarina a Sumaca Santa Rita, de que é mestre Joaquim Pereira dos Santos, que saiu de Pernambuco em direitura à esta Ilha no dia 16 de dezembro de 1798 com 210 escravos, dos quais depois examinados e conferidos com o Livro da Carga e confrontados com as suas respectivas guias se acharam, a saber:	192	18	210
Janeiro	17	Chegou a Vila de Laguna a Sumaca Santo Antônio e Almas, de que é mestre Antônio José da Costa, que saiu do Rio de Janeiro em direitura aquela Vila no dia 26 de dezembro do dito ano com 168 escravos dos quais depois de examinados e conferidos com o Livro da Carga e confrontados com as suas respectivas guias, se acharam, a saber:	149	19	168
Fevereiro	09	Chegou a Vila do Rio de São Francisco a Sumaca Nossa Senhora da Conceição, de que é mestre Ignácio Pedro da Silva, que saiu da Bahia em direitura aquela Vila no dia 13 de janeiro deste ano com 512 escravos, dos quais depois de examinados e conferidos com o Livro da Carga e confrontados com as suas respectivas guias, se acharam a saber:	487	25	512
Fevereiro	15	Chegou a Vila de Laguna a Sumaca São José e Santa Ana, de que é mestre Manoel Joaquim Ferreira, que saiu do Rio de Janeiro em direitura aquela Vila no dia 26 de Janeiro deste ano com 68 escravos, dos quais depois de examinados e conferidos com o Livro da Carga e confrontados com as suas respectivas guias, se acharam, a saber:	62	6	68
Março	01	Chegou a esta Ilha de Santa Catarina a Sumaca Santíssimo Sacramento, de que é mestre João José de Barros, que saiu da Ilha Grande em direitura à esta Ilha no dia 13 de fevereiro, dos quais depois de examinados e conferidos com o Livro da Carga, e confrontados com as suas respectivas Guias, se acharam, a saber:	73	29	102

Fonte: APESC. Provisões do Conselho Ultramarino (1794-1807). Caixa 32, Fl. 57.

ANEXO F - Africanos e Crioulos por décadas (1799-1859):

Escravos	Sexo	1799 - 1809	1810 - 1819	1820 - 1829	1830 - 1839	1840 - 1849	1850 - 1859	Total
Africanos	Feminino	02	10	12	08	11	07	50
	Masculino	09	19	21	23	27	41	140
	Total	11	29	33	31	38	48	190
Crioulos	Feminino	07	21	25	24	42	80	199
	Masculino	05	25	35	25	47	79	216
	Total	12	46	60	49	89	159	415
[Não identificados]	Feminino	03	15	22	12	23	12	87
	Masculino	11	19	54	20	30	20	154
	[n.i]	-	02	04	-	-	02	08
	Total	14	36	80	32	53	34	249
Total	Feminino	12	46	59	44	76	99	336
	Masculino	25	63	110	68	104	140	510
	[n. i]	-	02	04	-	-	02	08
	Total	37	111	173	112	180	241	854

Fonte: AML: *Inventários*. (1799-1859).

ANEXO G - Relação das lojas de fazenda de varejo, tavernas de molhados e mais lojas de oficinas, que há na Ilha de Santa Catarina, e nos mais Distritos da sua jurisdição:

Relação das lojas de fazenda de varejo da Vila Capital de Nossa Senhora do Desterro de Santa Catarina e do quanto importaram as carregações de fazendas que entraram por elas nos três anos seguintes:

Lojas de Fazenda	1794	1795	1796
Antônio José da Costa: Capitão da Cavalaria Auxiliar	-	-	10:000\$000
Domingos Luiz do Livramento: Alferes	-	-	4:000\$000
Domingos José de Matos: Alferes de Ordenanças	3:148\$550	2:866\$830	366\$580
Francisco Machado de Sousa: Tenente	9:037\$033	6:517\$333	4:058\$729
Francisco de Paula Tavares	1:861\$801	2:278\$472	1:636\$807
José Luiz do Livramento: Capitão	7:094\$320	608\$280	8:641\$430
João Luiz [ilegível]: Alferes de Ordenanças	1:121\$725	131\$308	858\$990
João da Costa Ferreira	1:460\$000	2:719\$000	4:281\$000
José Nunes da Silva: Capitão	-	312\$860	2:795\$854
Jacinto Pereira	1:500\$000	2:900\$000	4:800\$000
João De Medeiros: Alferes de Ordenanças	569\$090	2:299\$580	432\$760
José Pereira da Costa	3:200\$000	1:500\$000	-
José Joaquim da Silva	-	-	3:154\$039
João Tavares Fernandes: Capitão de Ordenanças	120\$000	565\$940	2:103\$980
José Luiz de Magalhães: Alferes de Ordenanças	1:450\$600	1:518\$040	10:404\$000
Manoel Pereira de Ávila	-	3:260\$200	1:288\$000
Manoel Pereira dos Santos	-	-	3:000\$000
Pedro José da Silva	2:000\$000	1:800\$000	2:000\$000
Total	32:563\$119	29:277\$843	63:822\$169

Relação das tavernas de molhados que há presentemente na Vila Capital de Nossa Senhora de Desterro da Ilha da Santa Catarina e de quanto importaram as carregações que entraram nos três anos seguintes:

Lojas de Fazendas	1794	1795	1796
Rua do Menino Deus para a Cadeia			
Manoel José de Souza	-	-	117\$120
José Luiz Soares	133\$600	165\$160	180\$400
Ignácio Nunes de Miranda	32\$000	-	-
Anastácio Silveira de Sousa	112\$000	110\$800	105\$300
Miguel de Oliveira	-	68\$400	68\$000
Alexandre José Lopes	-	-	286\$000
Francisco Pereira Luiz	181\$200	92\$800	91\$600
João Moutinho	-	-	153\$200
José Joaquim de Almeida	275\$020	367\$500	346\$280

Tomas das Neves da Silveira	84\$160	146\$240	156\$000
Francisco Manoel dos Passos	-	-	165\$680
Rua de Santa Bárbara para a Banca			
José Pereira	115\$600	93\$600	178\$400
Luiz José de Sousa	405\$400	285\$200	180\$800
Ignácia Maria	96\$000	115\$200	120\$000
Joaquim dos Santos	-	-	64\$000
Francisco de Fraga	98\$000	126\$400	85\$000
José Pereira da Cunha	861\$000	910\$000	800\$000
Manoel da Costa	-	-	506\$000
Simão Gonçalves Castro	900\$080	1:100\$000	880\$000
José Ignácio da Silva Ouriques	-	-	1:202\$565
Antônio José da Silveira	405\$200	317\$120	346\$520
Rua da Cadeia e dos Ilhéus			
Miguel Gonçalves de Sousa	153\$600	200\$000	216\$000
Matheus Caetano de Sousa	163\$000	280\$800	203\$000
Antônio Leal	153\$200	210\$100	322\$000
Timótheo de Espíndola de Bitancourt	64\$000	120\$000	95\$000
Henrique José Pereira	48\$160	52\$160	60\$000
Manoel Antônio Santiago	64\$000	80\$000	57\$600
Travessa dos Quartos para a Praia			
José Pereira Osório	16\$000	19\$200	20\$800
Antônio Francisco	34\$400	26\$780	37\$440
Rua da Tronqueira			
Esperança Clara de Jesus	118\$040	121\$280	125\$200
Rua da Praia para a Figueira			
João de Deus Ferreira	451\$000	528\$800	486\$200
Francisco de Paula Tavares	-	-	-
Manoel Pereira dos Santos	376\$400	423\$600	-
Manoel Pereira de Ávila	-	250\$000	260\$000
José de Medeiros	64\$000	80\$000	60\$000
Francisco Antônio	48\$000	48\$000	64\$400
Vicente Ferreira	86\$800	102\$400	80\$000
Rua do Livramento			
Antônio Alves	265\$600	177\$200	262\$400
Manoel da Silva	40\$960	63\$220	330\$360
Aurélio de Jesus	535\$180	123\$920	123\$920
José Luis do Livramento	-	-	256\$000
Raulino da Costa	-	-	313\$200
Miguel Gonçalves dos Santos	240\$500	923\$020	666\$800
Rua Nova			
Antônio José Pereira	384\$160	307\$680	353\$000
-			
Soma Total	7:015\$260	7:784\$580	10:426\$585

Relação das lojas de fazenda de varejo que há na Vila de Nossa Senhora da Graça do Rio de São Francisco:

Loja de Fazenda	Tempo no mercado	Fundo que tem
Francisco Leite de Moraes: Capitão	Perto de 2 anos	1:600\$000
Francisco de Paula	No mesmo tempo	1:600\$000
José Moreira Gomes	Há mais de 3 anos	400\$000
Manoel Leite de Magalhães	Há perto de 2 anos	1:600\$000
Manoel de Oliveira	Tem restos, e não quer mais loja	-
Manoel Pereira da Costa	Há perto de 2 anos	1:000\$000
José da Silva de Farias	Tem restos, e não quer mais loja	-
Francisco dos Santos	Da mesma forma	-
TOTAL		5:600\$000

Tavernas de molhados têm 19.

Relação das lojas de Fazendas de Varejo que há na Vila de Santo Antônio dos Anjos da Laguna:

PROPRIETÁRIOS
Jerônimo Francisco Coelho: Major das Ordenanças
Francisco de Sousa França: Capitão
Pedro Pires Salgado: Capitão
Mathias Xavier: Capitão
José Pinto dos Reis: Alferes
Francisco Gonçalves Ferreira
Joaquim dos Santos Roxo
Miguel de Brito Salgado
Manoel Gonçalves Barreiros
José Luis
Mathias de Sousa

- Tavernas de molhados têm 16, incluindo 3, que há na Freguesia de Vila Nova.
- Computa-se o seu negócio todo, de Fazendas Secas e Molhados, em cada ano, de 19 até 20 contos de réis.

Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.

ANEXO H - Relação do número e qualidade das embarcações, que há na Ilha de Santa Catharina, e nas Vilas do Rio de S. Francisco e Laguna. Em 17 de Novembro de 1797:

A quem pertencem	Bergantins	Panques	Sumacas	Lanchas Coberta
Ilha de Santa Catarina				
Antonio José da Costa, Capitão	2	-	-	1
Miguel Gonçalves dos Santos, Tenente	-	-	1	-
João de Deos Ferreira, Alferes	-	-	-	1
Contracto da Pesca das Balêas	-	-	2	-
Vila do Rio de S. Francisco				
Leandro José de Araújo	-	-	1	-
Ignácio José da Silveira Mestre da Ribeira	-	-	1	-
Vila de Laguna				
Jerônimo Francisco Coelho, Major das Ordenanças	-	-	2	1
Francisco de Sousa França, Capitão	-	-	1	-
Manoel Antonio da Costa [II], Capitão	-	1	-	-
José Pinto dos Reis, Alferes	-	-	1	-
João Antônio Costa, Capitão	-	-	-	1
João Antonio Tavares	-	-	-	1
Manoel Gonçalves Barreiros	-	-	-	1
Soma	2	1	9	6

Fonte: OFÍCIO. Freguesia das Necessidades. 17 de novembro de 1797. Op. Cit.