

# **ESCRavidÃO E TRÁFICO ILEGAL NA FRONTEIRA SUL DO BRASIL: O CASO DOS CHARQUEADORES RIO- GRANDENSES, DOS SALADERISTAS URUGUAIOS E DE SUAS REDES MERCANTIS (C. 1830-1850)**

Slavery and Illicit Trade in the South Border of Brazil:  
The Case of Rio Grande do Sul's Jerked Beef Manufacturers,  
Uruguayan Salting Plant Owners and Their Trading Networks  
(c. 1830-1850)

Jonas Moreira Vargas<sup>a</sup>

 <https://orcid.org/0000-0003-1197-6933>

E-mail: [jonasmvargas@yahoo.com.br](mailto:jonasmvargas@yahoo.com.br)

<sup>a</sup> Universidade Federal de Pelotas, Instituto de Ciências Humanas, Departamento de História, Pelotas, RS, Brasil

**DOSSIÊ**

**A ESCRAVIDÃO BRASILEIRA NOS SÉCULOS XVIII E XIX EM PERSPECTIVA GLOBAL**

## RESUMO

O artigo analisa a presença da escravidão nas fábricas de carne-seca do sul do Brasil e do Uruguai, com destaque para as cidades de Pelotas e Montevideú, e a vinculação dos seus proprietários com as redes do tráfico de africanos escravizados. Embora a região da fronteira com o Rio da Prata esteja distante dos principais portos negreiros do Império, a pesquisa busca contribuir com uma análise de como essas elites regionais atuaram no interior das redes mercantis do tráfico, elaborando estratégias para continuar com o comércio ilegal e a exploração da mão de obra cativa em suas terras. A conjuntura dos anos 1830 e 1840 foi marcada tanto por uma forte pressão britânica contra o tráfico, quanto por medidas parlamentares a fim de proibi-lo, exigindo alternativas dos charqueadores, saladeristas e comerciantes escravistas da fronteira. Portanto, como o tráfico ilegal para a região deixou poucos documentos, o artigo busca rastrear tais negócios por meio da correspondência trocada entre comerciantes, charqueadores e saladeristas, contratos de sociedade, mapas de população, inventários post-mortem e registros paróquias de batismo, contribuindo com uma perspectiva ao mesmo tempo regional e transnacional sobre o tema.

## PALAVRAS-CHAVES

Tráfico Ilegal. Escravidão. Rio da Prata. Charque.

## ABSTRACT

The article analyzes the presence of slavery in jerk beef / dried meat factories in Southern Brazil and in Uruguay, highlighting the cities of Pelotas and Montevideo, and the connection of their owners and trade networks of slaved Africans. Although the bordering region with the Río de la Prata is far from the main slaving ports of the Empire, the research seeks to contribute with an analysis of how these regional elites acted in illicit trade networks, elaborating strategies on how to continue with the illicit trade and the exploitation of the slaved workforce in their lands. The scenario of the 1830s and 1840s was marked by both a strong British pressure against the trade as well as by legislative measures in order to prohibit it, demanding alternatives from jerk beef manufacturers, salting plant owners and slaveholders traders from the border. Thus, as the illicit trade for the region left few documents, the article aims at tracing such businesses through the correspondence exchanged between traders, jerked beef manufacturers and salting plant owners, memorandum of association, population maps, post-mortem inventories and parish records of baptism, contributing with both a regional and transnational perspective on the theme.

## KEYWORDS

Illicit Slave Trade. Slavery. Rio da Prata. Jerked Beef.

**E**stima-se que depois da Lei de 7 de novembro de 1831, responsável por abolir o tráfico transatlântico para o Brasil, mais de 800 mil pessoas escravizadas vindas do continente africano foram desembarcadas no país (Mamigonian, 2017, p. 471). Nessa nova conjuntura, o Rio de Janeiro foi o maior receptor de cativos do Império, recebendo e redistribuindo-os não apenas para o sudeste, como também para províncias mais ao sul. Na realidade, os traficantes cariocas já ocupavam esse papel de destaque no comércio negreiro desde o período colonial tardio (Florentino, 1997). A novidade agora é que, diante da fiscalização das autoridades brasileiras e da marinha britânica, foi necessário desenvolver estratégias de desembarque que escondessem ou disfarçassem o contrabando, garantindo a continuidade desse comércio de maneira clandestina. Uma das práticas mais correntes consistia no desembarque em praias um pouco distantes dos portos marítimos, algumas delas nas propriedades de grandes escravistas, que contavam com a colaboração de parte da população local para manter e esconder esse comércio.<sup>1</sup>

Como a escravidão estava disseminada por todas as regiões do Império, não surpreende que tais práticas fossem tentadas em províncias mais distantes dos principais portos negreiros. Uma carta de Antônio Manuel Corrêa da Câmara para Domingos José de Almeida, datada de outubro de 1838, é bastante reveladora dessas atividades na fronteira do Brasil com o Uruguai. Com o advento da Revolta dos Farrapos, em setembro de 1835, os rebeldes foram lentamente conquistando todo o território do Rio Grande do Sul, com exceção da cidade de Rio Grande, sede do único porto marítimo da província. Para contornar as dificuldades de acesso ao comércio atlântico, os farroupilhas realizavam diversos negócios na fronteira com o Uruguai e buscavam utilizar o porto de Montevideu para receber e escoar mercadorias (Guazzelli, 2003). Na carta, Câmara, que era representante diplomático da República Rio-grandense no Paraguai, descreveu um plano que visava escapar dessa dependência da capital uruguaia, incorporando o porto de Maldonado aos domínios farroupilhas. No entanto, ele acrescentava:

Este porto não será somente o de Maldonado... um pouco mais longe (5 ou 6 léguas pouco mais ou menos) e na direção do cabo de Santa Maria existe um campo (bem nacional montevideano) que é banhado pelas águas que bordam o cabo e faz parte ou continuação daquela costa. Espertos e destríssimos contrabandistas de Montevideu dão os maiores gabos às vantajosas proporções daquele local para o contrabando... facilidade de aproximarem-se as embarcações em certos tempos do ano, facilidade de desembarque pela configuração e fundos da costa, dificuldade invencível de ser policiada aquela linha d'água pelos cruzeiros, pela impetuosidade dos mares em tempos borrascosos, e pelos frequentes tufões e tempestades que a agitam em várias estações do ano.<sup>2</sup>

O plano também pretendia ocupar a ilha de Gorriti, próxima ao mencionado porto, o que contribuiria para as opções de desembarques. Para garantir tais domínios, Câmara projetava mais: “Eu daria dois canhões de calibre 4,8 a 18 à ilha, e armaria a bateria com

<sup>1</sup> Nos últimos anos, muitas pesquisas vêm colaborando para que tenhamos um maior conhecimento desse período de ilegalidade do tráfico. Ver, por exemplo, Rodrigues (2005), Grinberg (2007), Carvalho (2012), Mamigonian (2017), Santos (2018) e Saraiva et. ali. (2021).

<sup>2</sup> Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul, Coleção Varela, Docto nº 3237, carta de Corrêa da Câmara para Domingos de Almeida, Cacequi, 26 de outubro de 1838. Doravante as referências terão a abreviatura AAHS, CV e o número da carta.

uma peça calibre 12". Ao todo seriam 11 canhões e "180 homens para as respectivas guarnições, 50 homens para cobrir a campanha junto ao cabo, 80 idem para o povo de Maldonado; em tudo 310 homens". A fortificação do local era fundamental para o sucesso do empreendimento, que buscava acesso marítimo "às nossas produções quase sem curso, e um canal, o melhor possível nas circunstâncias atuais, para a introdução dos gêneros de que carecemos". Que gêneros seriam esses? Ele continuava: "Suponhamos agora que uma embarcação se aproxima do cabo com vento fresco e tempo seguro, é claro que poderá desembarcar (negros por exemplo) nas costas [...] ou passará ao porto de Maldonado se o tempo não for tão favorável".<sup>3</sup> Portanto, um dos objetivos era viabilizar a continuidade do comércio negreiro para o Rio Grande do Sul por intermédio do território uruguaio. Contudo, o tráfico de escravizados também estava proibido no país vizinho desde a aprovação da Lei de 14 de julho de 1837, que apenas reforçava o que a Constituição uruguaia de 1830 já considerava ilegal (Borucki, 2009). Apesar disso, Câmara confiava no negócio: "Não poremos em questão se os numerosos contrabandistas que residem em Montevidéu, quase todos portugueses, quererão prestar-se a empresas que nos devem ser tão favoráveis, se quererão eles trazer-nos com os escravos (donde perceberão seu maior lucro), a pólvora, a bala, as armas [...]". Diante do aumento da pressão britânica pelo fim do tráfico e da fiscalização da polícia uruguaia, talvez os mencionados contrabandistas não quisessem arriscar-se nessa nova rota.<sup>4</sup> Se isso acontecesse, Câmara prometia: "[caso] o contrabandista português não queira encher as algibeiras à nossa custa, eu me obrigo a fazer com que o mais atrevido contrabandista de escravos residente em Montevidéu, e que não é chumbo, se preste a semelhante especulação".<sup>5</sup>

A cumplicidade com que Câmara detalhou seu plano para Almeida evidencia que ambos compartilhavam dos interesses do comércio negreiro na região e da necessidade de sua manutenção, tanto para a jovem República Rio-grandense, quanto para os contrabandistas de Montevidéu. O destinatário da carta não se tratava de qualquer interlocutor. Almeida era uma das principais lideranças do movimento farroupilha, foi ministro da Fazenda da República e também era um rico comerciante e charqueador (proprietário de um estabelecimento de fabricar carne-seca) na cidade de Pelotas, litoral sul do Rio Grande do Sul. Assim como todos os outros charqueadores da localidade, ele também era um grande proprietário de cativos. Portanto, a continuidade do tráfico transatlântico interessava não apenas a ele e aos demais charqueadores, como também aos criadores de gado daquela extensa fronteira, onde a escravidão era amplamente disseminada, tanto do lado brasileiro, quanto do lado uruguaio.<sup>6</sup> Além disso, o interesse de escravistas de Montevidéu na continuação dessa rota negreira era bastante conhecido. Entre 1832 e 1835, amparados pelo governo de Rivera, alguns traficantes de Montevidéu, inseridos em uma rota mercantil com o Rio de Janeiro, foram responsáveis pela importação de mais de 1.500 colonos africanos, tidos como livres em seus contratos, mas que na realidade foram escravizados (Borucki, 2009). Nesse sentido, a carta de Câmara para Almeida também pode ser compreendida como uma tentativa de reativar essa rota mercantil, aproveitando-se de um contexto de guerra e de uma conjuntura muito recente (ainda um tanto confusa e com brechas legais) frequentemente desrespeitada em ambos os lados da fronteira.

Antes das leis anti-tráfico do início dos anos 1830, o comércio negreiro para essa região foi bastante intenso. Conforme Aladrén (2012, p. 53-55), o Rio Grande do Sul teria

<sup>3</sup> AAHRS, CV-3237. Corrêa da Câmara para Almeida, Cacequi, 26 out. 1838.

<sup>4</sup> Sobre a pressão britânica contra o tráfico negreiro no Uruguai, os debates parlamentares e a fiscalização das autoridades policiais da época, ver Borucki (2009).

<sup>5</sup> AAHRS, CV-3237. Corrêa da Câmara para Almeida, Cacequi, 26 out. 1838.

<sup>6</sup> Para uma análise da escravidão em ambos os lados da fronteira, ver Borucki, Chagas e Stalla (2004), Petiz (2006), Aladrén (2012), Grinberg (2013), Matheus (2021).

recebido cerca de 35 mil cativos entre 1788 e 1833, mas o autor considera que podem ter sido mais. Esses africanos escravizados vinham por intermédio de traficantes do Rio de Janeiro e de Salvador, em transações estabelecidas entre consignatários locais e comerciantes de grosso trato das principais praças (Berute, 2006). No caso do Rio da Prata, Borucki (2011) calculou que cerca de 70 mil cativos, vindos de portos brasileiros e africanos, foram desembarcados na região, entre 1777 e 1812. Tratavam-se de escravos comercializados não apenas na Banda Oriental, como em todo o Vice-Reinado do Rio da Prata. Essa grande entrada de cativos vinha atender à crescente demanda por mão de obra nas propriedades agropecuárias e *saladeris* da região. As exportações de couro bovino foram o primeiro carro-chefe dessa economia regional, mas a partir da década de 1780, as primeiras fábricas de carne seca e salgada, denominadas “charqueadas” em Pelotas e “saladeros” em Montevidéu, juntaram-se ao setor como grandes exportadoras.

As charqueadas pelotenses e uruguaias integraram-se a esse mercado atlântico fornecendo mercadorias de origem bovina fundamentais para a expansão escravista e capitalista que marcou o período. Enquanto as exportações de couro acompanhavam os ritmos da demanda fabril provocada pela Revolução Industrial e tinham como principais destinos Inglaterra, França e Estados Unidos, o charque tinha como principais consumidores os cativos e as populações pobres das regiões de *plantations* açucareiras e cafeeiras, as capitais litorâneas do Brasil e as tripulações dos navios negreiros. Portanto, o aumento das exportações nessa época também esteve associado ao crescimento do tráfico transatlântico para Brasil e Cuba, incluindo a fase da ilegalidade em ambos, e à expansão cafeeira e açucareira que caracterizou o período.<sup>7</sup> Nesse sentido, a mencionada expansão de atividades econômicas só foi possível com a entrada de centenas de milhares de africanos escravizados via comércio transatlântico.<sup>8</sup>

Os navios que enviavam charque para o Rio de Janeiro e para a Bahia, muitas vezes retornavam com diversas mercadorias, incluindo os próprios africanos escravizados. O mencionado Domingos de Almeida era um exímio conhecedor dessas redes mercantis. Em setembro de 1831, diante de um naufrágio que lhe trouxe prejuízos financeiros, Almeida redigiu uma declaração aos seus credores que dizia: “Dispondo de capitais de crédito para passar os fundos que em meados de 1828 tinha no Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco [...] mandei vir dessas praças grande porção de negros novos, de fazendas, de molhados, de ferragens e de louças”. A venda dessas mercadorias aos rio-grandenses, “com diversos prazos e com abates de seus custos primitivos”, como ele dizia, evidencia o papel intermediário que Almeida ocupava no interior das cadeias mercantis do tráfico.<sup>9</sup>

Com a proibição do tráfico no Brasil, as atividades de Almeida não cessaram. Em 10 de outubro de 1834, por exemplo, ele foi até a capela da paróquia de São Francisco de Paula de Pelotas e batizou, de uma só vez, 18 africanos adultos escravizados.<sup>10</sup> Almeida tinha contatos com traficantes luso-brasileiros, consignando suas remessas para o Rio Grande do Sul, mas o presente artigo busca aprofundar essa questão, demonstrando que ele também estava inserido em redes que envolviam *saladeristas* e contrabandistas em Montevidéu, para onde enviava cativos ou contribuía, juntamente com outros charqueadores e comerciantes, para a manutenção de outras formas de exploração da mão

<sup>7</sup> Sobre a relação entre tráfico negreiro e produção de carnes salgadas, ver Sluyter (2010), Vargas (2023, no prelo), Parente (2021).

<sup>8</sup> A bibliografia a respeito dessas transformações econômicas é bastante vasta e uma análise sintetizada de como a economia charqueadora se inseriu nesses novos mercados pode ser vista em Vargas (2013).

<sup>9</sup> AAHRS, CV-2173, Comunicado ao público, 18 set. 1831.

<sup>10</sup> Arquivo da Mitra Diocesana de Pelotas, 1º Livro de Batismos de Escravos de Pelotas (1812-1835, p. 236).

de obra escravizada que contornavam as proibições legais, como o aluguel desses trabalhadores.<sup>11</sup>

Se as charqueadas escravistas de Pelotas faziam da cidade a maior produtora de carne-seca do Império do Brasil, as mesmas fábricas em Montevidéu, chamadas de *saladeros*, faziam da capital uruguaia outra grande produtora dessa mercadoria, colocando os seus donos (os *saladeristas*) como os maiores proprietários de **cativos** da capital uruguaia. E se no lado brasileiro da fronteira, os charqueadores tinham interesse na manutenção da escravidão e do tráfico, no outro lado, muitos *saladeristas* e contrabandistas de Montevidéu também o tinham. Esse interesse compartilhado colocou muitos deles em contato e é justamente esses arranjos e negócios estabelecidos no interior das redes do tráfico legal e ilegal que busco analisar, em um nível ao mesmo tempo regional e transnacional de cooperação escravista.<sup>12</sup>

A atuação de proprietários de terra, intermediários e atravessadores também foi fundamental para a manutenção do tráfico ilegal. Estudando essas cadeias mercantis para as praias de Pernambuco, Marcus Carvalho (2021) considerou que esse comércio clandestino não teria sido possível sem a participação direta de alguns senhores de engenho. Eles recebiam e acoitavam traficantes, gerenciando uma das etapas desse comércio dentro de suas próprias terras ou arredores. Possuíam prestígio social suficiente para realizarem tais atividades com certa audácia, saindo impunes do crime que cometiam. Nesse sentido, Carvalho considerou que alguns senhores de engenho também podem ser classificados como “traficantes”, visto o seu papel importante para a viabilização dos desembarques ilegais. Práticas semelhantes também podiam ser vistas entre os fazendeiros cubanos e os cafeicultores do Rio de Janeiro, por exemplo, configurando-se como algo presente em diferentes regiões do Atlântico escravista.<sup>13</sup> No caso da fronteira sul, as charqueadas e os *saladeros* também ficavam próximas do litoral e muitos desses proprietários também eram donos de embarcações marítimas. Eles continuaram comprando africanos escravizados ilegalmente, desafiando e enganando as autoridades policiais locais e mantendo transações comerciais, redistribuindo cativos à revelia das leis. Portanto, creio que eles também possam ser considerados “traficantes”, muito embora a escala de seus negócios seja bastante inferior àquela realizada nos portos da Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro e de Cuba.

Penso ser necessário estudar a atuação das elites regionais no interior do tráfico negreiro, sobretudo em áreas não açucareiras e não cafeeiras, pois a demanda por cativos nessas localidades também contribuiu para a continuidade do comércio ilegal. Nos últimos anos, a historiografia brasileira tem recebido grandes contribuições a respeito da história do tráfico ilegal, a atuação dos traficantes e suas relações com a construção do Estado Imperial.<sup>14</sup> Contudo, ainda são necessários mais estudos que analisem esse comércio ilegal em províncias mais afastadas dos principais portos negreiros.<sup>15</sup> Um olhar mais focado nas redes mercantis estabelecidas entre intermediários e de como as elites escravistas

<sup>11</sup> A presença de proprietários brasileiros no Uruguai foi estudada por Borucki, Chagas e Stalla (2004), Zabiella (2002) e Menegat (2016). Outras pesquisas também mencionaram essa presença, mas não foi realizada uma análise das redes mercantis envolvendo charqueadores e *saladeristas* na conjuntura do tráfico ilegal de cativos.

<sup>12</sup> Um outro importante espaço produtor de charque foi Buenos Aires, mas nos limites do presente artigo não foi possível incluí-lo. Para uma análise economicamente integrada dos três polos produtores e sua inserção nos mercados atlânticos, ver Vargas (2016).

<sup>13</sup> Para o caso cubano, ver Moreno Friginals (1988, p. 339-396) e Eltis (1987, p. 140-150). Para o caso do Rio de Janeiro, ver Pessoa (2015) e Pereira; Pessoa (2019).

<sup>14</sup> Um recente balanço historiográfico sobre a temática pode ser visto na apresentação do Dossiê “Repensando o tráfico transatlântico de africanos escravizados na era da ilegalidade” (Santana *et al.*, 2022). Além desse texto, destaco também Mamigonian e Grinberg (2007), Parron (2011), Mamigonian (2017), Carvalho (2012; 2021), Santos (2018) e Saraiva *et al.* (2021).

<sup>15</sup> No caso do Rio Grande do Sul, ver Oliveira (2006), Moreira (2019), Matheus (2020; 2021). Para o período do tráfico antes de 1830, ver Berute (2006) e Aladrén (2012).

colaboraram para a sua continuidade pode contribuir para uma imagem mais diversificada do tráfico ilegal, assim como, de outras formas de clandestinidades mercantis e exploração do trabalho cativo adaptadas aos contextos regionais.

## CARNES SALGADAS, ESCRAVIDÃO E TRÁFICO TRANSATLÂNTICO NA FRONTEIRA PLATINA

Em 1837, Montevidéu possuía 31 *saladeros*, enquanto Pelotas, em 1833, possuía 33 charqueadas. Se o número de estabelecimentos era equivalente, o tamanho das escravarias dava maior vantagem à cidade brasileira. Em Montevidéu, os maiores escravistas em 1841 eram Gonçalves da Costa, com 62 cativos, Machado & Barcellos, com 60, e Vinhas, com 57. A média das escravarias em Pelotas era bem maior. Entre 1810 e 1850, os inventários *post-mortem* apontam 8 charqueadores com mais de 80 cativos, sendo que três deles tinham mais de 120. O certo é que em ambas as localidades os maiores escravistas eram os charqueadores e os *saladeristas* e a sua posse cativa contribuía para tornar essas cidades importantes núcleos de população escravizada naquela região de fronteira.<sup>16</sup> Em 1833, Pelotas possuía 10.873 habitantes, com 1.137 libertos e 5.673 escravos, dos quais 67,4% eram africanos. Os dados de Montevidéu não são tão precisos. “Diferentes estimaciones sitúan a la población afrodescendiente en Montevideo en cifras que rondan el 25% — incluso el 30% — en las primeras décadas del siglo XIX” (Frega *et al.*, 2008, p. 9). Em 1836, os africanos somavam quase 1/3 de todos os estrangeiros de Montevidéu (Pollero, 2013, p. 437). Portanto, embora os dados de Montevidéu não especifiquem o percentual de escravizados nesse contexto, não há dúvidas de que eram economias vinculadas ao tráfico transatlântico.

Cada novo *saladero* ou charqueada construídos contribuía para aumentar a demanda por bovinos, motivando a crescente corrida para as terras de fronteira – local das grandes estâncias de criação de gado.<sup>17</sup> Como a pecuária também se utilizava amplamente da mão de obra cativa, esse processo resultou na incorporação de mais africanos escravizados nas áreas de criação de gado. Em Bagé, por exemplo, quase 30% da população recenseada em 1846 era cativa. Em 1814, esse índice atingiu os 41% em Piratini, enquanto que em Jaguarão, em 1833, ele ultrapassou os 46% (Matheus, 2021b, p. 94; Gularte, 2015, p. 88). No lado oriental, por sua vez, os departamentos de Cerro Largo, Tacuarembó, Rocha e Minas atingiam índices que ficavam entre 25% e 30% da população (Borucki; Chagas; Stalla, 2004, p. 163-171). Nesse sentido, a escravidão africana foi estrutural tanto na formação dos complexos fabris, quanto nas fazendas de criação de gado que os abasteciam, tornando a economia agrária da região bastante dependente do comércio negreiro.

Na década de 1830, as medidas antitráfico se acirraram tanto no Brasil quanto no Uruguai, assim como o aumento da fiscalização marítima contra o contrabando negreiro e a pressão britânica para o seu fim (Borucki, 2009; Mamigonian, 2017). Tais adversidades não foram suficientes para evitar a importação de africanos escravizados para ambas as regiões. Um documento que pode auxiliar nesse sentido são os registros paroquiais de batismo. Marcelo Matheus é quem melhor tem se utilizado dessa fonte documental para o

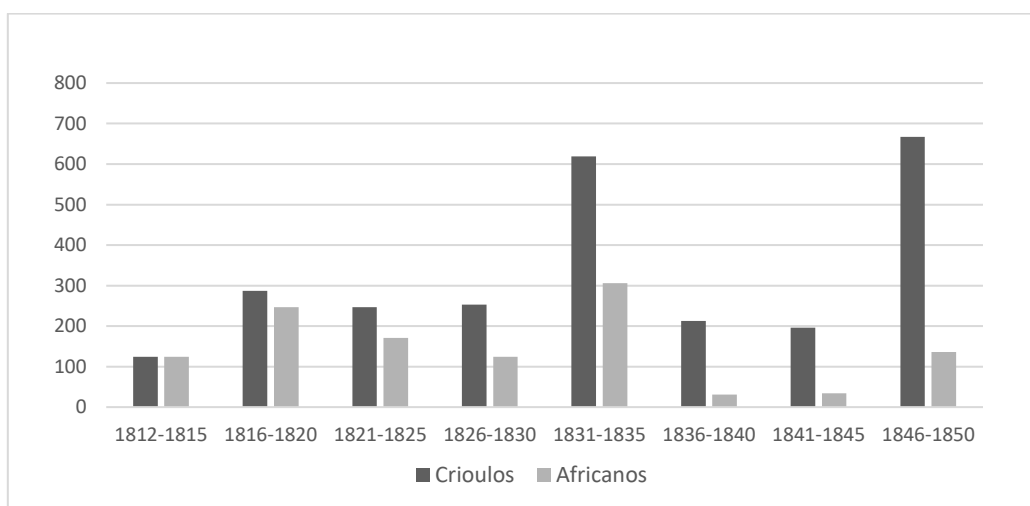
<sup>16</sup> Para os dados sobre Pelotas, ver Vargas (2013), e para Montevidéu, ver Thul (2014, p. 58-59) e Hormiga Kandame (2015, p. 144). É importante destacar que apesar de Montevidéu ser o principal polo *saladeril* do Uruguai, também existiam *saladeros* em outras regiões do país. O mesmo serve na comparação de Pelotas com outros municípios no interior do Rio Grande do Sul.

<sup>17</sup> A quantidade de brasileiros com propriedades no norte do Uruguai foi bastante alta no período. Em 1860, os brasileiros representavam 11% da população total do Uruguai e ocupavam cerca de 30% do território deste país. Para maiores detalhes, ver Zabiella (2002); Souza, Prado (2004), Menegat (2016) e Palermo (2019).

estudo do tráfico ilegal e da presença de africanos escravizados no Rio Grande do Sul. Segundo o autor, o batismo dos cativos, além de ser uma obrigação religiosa, também servia como garantia da propriedade comprada.<sup>18</sup> Nesse sentido, o batismo de africanos adultos é um indício de sua recém chegada no local e a análise serial desses registros pode servir como fonte adicional a respeito desse comércio (Matheus, 2020; 2021).

Em Pelotas, os dois primeiros livros de batismos da população cativa evidenciam tanto o impacto do tráfico transatlântico na região, quanto a continuidade da chegada de africanos escravizados após a Lei de 1831, configurando a inserção da localidade nas rotas de comércio ilegal. De acordo com o Gráfico 1, é possível perceber que 1.173 africanos escravizados foram batizados em Pelotas num período de quase 40 anos. Tal comércio contribuiu para que a população cativa do município saltasse de 1.226 pessoas, em 1814, para 5.623 em 1833 e 8.141 em 1873, contando tanto com a reprodução natural das escravarias, quanto com o tráfico legal e ilegal (Vargas, 2016). Portanto, o crescimento do número de cativos no período 1814-1833 foi maior que o do período posterior, evidenciando ainda mais o impacto do comércio negreiro na localidade e o contexto de apego ao tráfico do qual tratamos nesse artigo. Se nos primeiros anos o batismo de recém-nascidos e o de africanos adultos eram quase equivalentes, algo comum para uma jovem freguesia escravista fortemente ligada ao tráfico, nos últimos anos, e sobretudo após 1831, a diferença cresceu bastante, com vantagem para a presença dos crioulos. Além disso, também se percebe que o auge da entrada de africanos escravizados na cidade deu-se justamente no quinquênio inicial da ilegalidade do tráfico, superando a soma de todos os batismos de africanos ocorridos durante a década de 1820. No período da Guerra (1836-1845), esse comércio praticamente foi inviabilizado, o que contribui para entender a motivação de Domingos de Almeida e Corrêa da Câmara em pensar no porto de Maldonado para a continuidade do tráfico, já que as forças imperiais controlavam o porto de Rio Grande, dificultando o acesso dos farroupilhas aos cativos.<sup>19</sup>

Gráfico 1 – Batismos de cativos africanos e crioulos em Pelotas (1812-1850).



Fonte: Arquivo da Mitra Diocesana de Pelotas, 1º e 2º Livros de Batismos dos Escravos da Paróquia de São Francisco de Paula de Pelotas.

<sup>18</sup> Não era raro que em contendas judiciais, o senhor tomasse uso do registro de batismo para comprovar a sua posse, já que o reconhecimento do documento firmado pelo padre possuía importante força pública. Ver, por exemplo, Mamigonian (2011), Matheus e Farinatti (2017) e Carvalho (2021, p. 149-150).

<sup>19</sup> Uma análise mais completa a respeito das relações entre a guerra e a permanência ou não do tráfico ilegal deveria elencar os batismos de todos os municípios do Rio Grande do Sul durante a guerra, observando o período em que os mesmos estiveram sob o domínio dos farroupilhas, algo que ainda está por ser feito.



É importante destacar que muitos dos proprietários desses cativos eram charqueadores. Eles compareceram à pia batismal centenas de vezes, tanto para batizar os filhos de suas escravas, quanto os cativos africanos recém comprados. Após a Lei de 1831, eles continuaram a batizar africanos escravizados, indicando que tais práticas também deviam contar com a conivência dos padres (Mamigonian, 2017, p. 116-117).<sup>20</sup> Só entre 1832 e 1834 foram 60 africanos adultos batizados por charqueadores. Com o fim da Guerra, em 1845, os batismos de africanos retomaram os índices da década de 1820, o que nos ajuda a pensar na persistência dos traficantes cariocas e baianos em manter suas redes mercantis com a região sul. Em abril de 1849, por exemplo, o charqueador Anibal Antunes Maciel compareceu à igreja da matriz para batizar de uma só vez Antônio, José, Martins, Julião, Antônia e Ana, registrados pelo vigário cônego Francisco Theodoro Leme como “todos africanos”.<sup>21</sup> Segundo Matheus (2021), após 1831, o tráfico de africanos minas para o Rio Grande do Sul foi maior que nos anos anteriores, evidenciando a conexão dos comerciantes baianos com o sul do Brasil e a transferência de cativos de Salvador para outras praças, após a Revolta dos Malês (1835). Com relação a esses dados apresentados, é difícil saber se os africanos traficados da Bahia e do Rio de Janeiro para o sul do país eram todos africanos novos, entrados ilegalmente no país, ou se uma parte era formada por ladinos, sendo batizados pela segunda vez em Pelotas, o que reforça o caráter experimental dos registros para o estudo do tráfico transatlântico ilegal, mas mantém a sua importância para a obtenção de dados a respeito do tráfico interno.

No Uruguai, as autoridades policiais estavam sendo incapazes de deter o comércio ilegal em pequena escala e ele persistiu durante toda a década de 1830. De acordo com Borucki (2019, p. 61), a Constituição abolia o tráfico, mas cabia ao governo regulamentar os casos que não se encaixavam nas proibições. Enquanto isso não acontecia, a imprensa uruguaia denunciava a entrada de centenas de escravos por mar e terra do Brasil para o Uruguai. A lentidão parlamentar para a regulamentação das medidas anti-tráfico colaborou para que outro tipo de comércio de africanos fosse implementado com a conivência do governo de Rivera. O sistema de colonos africanos consistia no estabelecimento de contratos entre o governo da República e comerciantes negreiros autorizados a desembarcarem africanos livres que teriam que trabalhar por um determinado tempo para pagar os custos de viagem e permanência no local. Os contratos exigiam que houvesse um equilíbrio entre homens e mulheres, que fossem todos menores de 16 anos, que recebessem a liberdade após 12 anos de trabalho e que o vínculo com o seu patrão fosse legalmente cadastrado pelas autoridades locais. No entanto, segundo Borucki (2009), essas medidas foram desrespeitadas e os contratos serviram como um tráfico disfarçado, pois mais de 80% dos colonos foram vendidos como cativos (Borucki, 2009, p. 87-91).

Tais contratos foram responsáveis por grandes desembarques de africanos cativos no Uruguai. Os principais traficantes envolvidos nesses negócios foram o português Manoel José da Costa Guimarães, o espanhol Domingo Vasquez, o brasileiro residente em Montevidéu, José Theodoro Villaça, e Jose Platero. Entre 1833 e 1835, eles desembarcaram 1.590 colonos africanos (Borucki, 2009, p. 89). Nessa mesma época, o Cônsul brasileiro no Uruguai ainda destacou os portugueses Antônio Manoel da Silva Campeão e Manoel Gonçalves da Costa como importantes traficantes em Montevidéu (Barcelo Severgnini, 2021, p. 125). Em outubro de 1835, diante de muita pressão e críticas

<sup>20</sup> Além disso, charqueadores e comerciantes pelotenses parecem ter usado a cidade de São José do Norte para desembarques ilegais, batizando africanos escravizados nessa cidade em na localidade de Estreito, com o conhecimento dos padres (Matheus; Moreira (2023, *no prelo*)).

<sup>21</sup> Arquivo da Mitra Diocesana de Pelotas, 2º Livro de Batismo dos Escravos de Pelotas, p. 168.

da imprensa, o Parlamento uruguaio proibiu a assinatura desses contratos, mas o contrabando de cativos em pequena escala continuou ocorrendo. Borucki (2009) localizou várias apreensões de desembarques ilegais na costa marítima uruguaia. Analisando os debates na imprensa e no parlamento, o autor percebeu que uma das principais preocupações dos deputados e jornalistas eram os brasileiros que entravam no país alegando estarem trazendo seus escravos domésticos. Esses cativos eram rapidamente vendidos, mas a proibição da entrada desses senhores com seus cativos foi difícil de ser aprovada, pois muitos parlamentares uruguaios defendiam os direitos dos proprietários brasileiros, alegando haver uma diferença entre escravos de “servicio” e de “peculio”.<sup>22</sup> O máximo que se conseguiu foi o impedimento da sua venda nos primeiros anos, algo que, como veremos, foi desobedecido.

Portanto, as medidas legais não encerraram totalmente com o tráfico para o Uruguai, o que colaborou com o aumento da pressão britânica e a assinatura de um tratado anglo-uruguaio de proibição do tráfico em 1839, ratificado em 1841 (Borucki, 2009, p. 93-94). Nesse sentido, a Lei de julho de 1837, além de possuir brechas legais que permitissem a continuidade da introdução de cativos por brasileiros, também acabou estimulando a locação dos serviços dos escravizados, prolongando e reinventando as práticas de exploração do trabalho cativo.<sup>23</sup> É provável que essas práticas se aproveitassem de uma conjuntura de relativa imprecisão legal e de permissividade de algumas autoridades que deveriam fiscalizá-las e impedi-las. Sendo assim, a carta que Corrêa da Câmara escreveu para Almeida, em 1838, mencionada no início desse artigo, também pode ser vista como uma tentativa de reativar as rotas negreiras entre o Rio de Janeiro e Montevideú estabelecidas na época dos contratos com os colonos africanos (1832-1835) e que a Lei de 1837, estabelecida pelo novo governo dos blancos, buscava abolir. O fato de ricos negociantes, charqueadores e *saladeristas* estarem envolvidos em tais transações e terem bastante influência política local também nos ajuda a entender a impunidade e a permanência de tais práticas, como busco explicitar no próximo tópico.

## **RASTREANDO CHARQUEADORES, SALADERISTAS E TRAFICANTES ENTRE PELOTAS E MONTEVIDÉU**

Em setembro de 1837, Domingos de Almeida redigiu um documento chamado “Exposição”, no qual narrava todo o seu empenho pessoal pela defesa da causa farroupilha, destacando suas perdas materiais. O motivo que levou Almeida a redigir a tal “Exposição” foram as denúncias que ele vinha sofrendo a respeito de ter usado o cargo de ministro da Fazenda para aumentar o seu patrimônio. Segundo Almeida, um dos seus sacrifícios realizados foi ter despachado “para Montevideú trinta e seis escravos de sua propriedade para serem vendidos e seu produto aplicar na manutenção da guerra”.<sup>24</sup> Dois anos depois da redação do mencionado documento, ele falou novamente da necessidade de vender mais escravos no Uruguai.<sup>25</sup> Um dos compradores identificados foi Manoel Gonçalves da

<sup>22</sup> “Nuevamente la distinción entre esclavos de “servicio” y de “peculio” se empleaba como argumento para introducir esclavos. Esa categoría sólo se aplicaba al servicio doméstico que acompañaba a los viajeros. Con la inmigración riograndense fueron introducidos en Montevideo y en Arredondo (Cerro Largo) decenas — talvez cientos — de esclavos que trabajaban como operarios y maestros saladeristas” (Borucki, 2009, p. 77).

<sup>23</sup> Uma análise aprofundada dessas brechas legais e dos contratos de trabalho com libertos e colonos pode ser vista em Thul (2014).

<sup>24</sup> AAHRS, CV-377, “Exposição”, Setembro de 1837.

<sup>25</sup> No contexto da guerra, e diante de dificuldades financeiras que confundiam o público e o privado, a venda de gado confiscado dos inimigos e de escravos foi uma possibilidade de angariar recursos. Domingos sempre argumentou que, no caso das vendas, eram cativos do seu patrimônio pessoal (Menegat, 2009).

Costa, um dos traficantes portugueses residentes em Montevidéu e que também possuía um *saladero* com 65 cativos.

É provável que o traficante Gonçalves da Costa fosse um dos tais “contrabandistas portugueses” de Montevidéu, mencionados por Antônio Corrêa da Câmara na carta citada no início desse artigo. Portanto, embora o plano de incorporar o porto de Maldonado à República Rio-grandense não tenha se efetivado, o contato com os contrabandistas parece ter seguido adiante. Em março de 1837, o governo de Buenos Aires apreendeu uma embarcação brasileira suspeita de estar participando do tráfico ilegal na região e que tinha Gonçalves da Costa como seu consignatário em Montevidéu. Além dessa informação, Borucki também o identificou importando 73 cativos para o mesmo porto, em 1826-1827, evidenciando que, assim como Almeida, ele atuava no tráfico desde a época da Cisplatina (Borucki, 2009, p. 85-86).

Em alguns casos, essas pessoas escravizadas podem ter entrado ilegalmente no Brasil e depois terem sido introduzidas também ilegalmente no Uruguai. Alguns documentos sugerem que isso ocorreu, por exemplo, no caso da transação realizada entre Domingos de Almeida e Gonçalves da Costa, já que parte dos cativos alugados e vendidos por Almeida no Uruguai provavelmente eram africanos trazidos para o Brasil após a Lei de 1831. No *Padrón* de Montevidéu de 1841, por exemplo, é possível ver que os africanos adultos Ambrósio e Tito estavam entre os cativos de Gonçalves da Costa. Ora, Ambrósio, de nação congo, foi batizado em Pelotas, no dia 24 de julho de 1834, e Tito, de nação monjolo, no dia 20 de outubro do mesmo ano, sendo ambos levados por Almeida até a pia batismal.<sup>26</sup> Como vimos anteriormente, pouco mais de 500 africanos adultos escravizados foram batizados em Pelotas entre 1831 e 1850, sendo que muitos charqueadores estavam entre os seus proprietários. Os casos de Tito e Ambrósio apenas exemplificam o destino de muitos outros cativos que, se não foram vendidos pelos rio-grandenses aos uruguaios, podem ter sido alugados. Esse foi o caso de Micaela, africana da Costa, batizada por Almeida em 24 de julho de 1834, e de Cornélia, de nação mina, também de propriedade de Almeida, e batizada em 20 de outubro de 1834. Ambas foram posteriormente alugadas a Gonçalves da Costa, mas não se sabe se chegaram a retornar para as senzalas do charqueador pelotense. Se pensarmos que as freguesias rio-grandenses da fronteira estavam recebendo africanos escravizados ilegalmente pós-1831 e que as denúncias de comércio de cativos do Rio Grande do Sul para o Uruguai na década de 1830 foram muitas, podemos pensar que esse tipo de negócio envolveu muito mais vítimas.<sup>27</sup>

Costa era somente um dos agentes em Montevidéu com quem Almeida possuía negócios com cativos. No período em que foi ministro da República Rio-grandense ele agia tanto em nome do novo governo, como em nome de seus interesses pessoais. A leitura minuciosa das cartas contidas em seu acervo ajuda a revelar esses negócios transnacionais, incluindo a compra e venda de escravos.<sup>28</sup> Um dos citados era Jaime Legris, conhecido comerciante e capitalista, que também possuía um *saladero* na capital uruguaia. Em fevereiro de 1837, um sócio de Almeida enviou uma carta de Montevidéu dizendo: “Remeto a sua conta-corrente com Jaime Legris, porque lhe pode lá ser precisa, da qual

<sup>26</sup> Archivo General de La Nación (URU), Archivo General Administrativo, Padrón de hombres de color esclavos, colonos y libertos, Montevideo, 1841, libro 255 (agradeço a Nestor Hormiga por esse documento); Arquivo da Mitra Diocesana de Pelotas, 1º Livro de Batismos de Escravos de Pelotas, p. 236.

<sup>27</sup> Sobre os batismos de africanos cativos no interior do Rio Grande do Sul, ver Matheus (2021). Sobre as denúncias a respeito da entrada ilegal de cativos no Uruguai vindos pela fronteira com o Rio Grande do Sul, ver Borucki; Chagas; Stalla (2004).

<sup>28</sup> A Coleção Varela reúne milhares de documentos sob a guarda do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul e em sua grande maioria abarcam o período da Revolta dos Farrapos. A maior parte desses documentos reúne a correspondência pessoal de Domingos José de Almeida durante a guerra. A coleção tem sido gradualmente transcrita e publicada nos Anais do Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul e os primeiros volumes encontram-se disponíveis em <https://cultura.rs.gov.br/publicacoes-online> (fevereiro de 2023).

deixo uma cópia”.<sup>29</sup> Em outras missivas, Almeida menciona que é credor e devedor de Legris, evidenciando que os negócios eram correntes.<sup>30</sup> Homens como Legris compravam gado dos rio-grandenses, enviando armas e outros tipos de mercadorias em troca. Em outubro de 1841, Almeida pedia ao amigo João Peçanha que intermediasse um acerto de contas com Legris. Sobre essas contas, ele dizia: “Por elas verá que sendo justas nesta povoação a 7 de dezembro de 1825 me ficou ele a dever R\$ 1:825\$679, tendo-lhe eu então debitado e creditado duas negrinhas novas que lhe remeti por seu pedido e que não recebeu”.<sup>31</sup> Portanto, eram mais de 15 anos de negócios que incluíam, inclusive, envio de cativos para Montevidéu.

Outro rico capitalista e dono de *saladero* em Montevidéu, Samuel Lafone, também realizou negócios do mesmo tipo. Em maio de 1840, Almeida lhe escreveu a seguinte carta:

Pela importância de todos os gêneros que eu pedir e V. S. me remeter, eu darei vinte por cento sobre os preços dessa praça e o prêmio de dois por cento ao mês que serão contados do dia da remessa até seu real embolso; os gêneros que nesta conformidade vierem hão de ser pagos em gados de corte e de criar, couros e crinas, que serão remetidos de novembro a maio de todos os anos, e mesmo algum dinheiro enviarei. [...] Para garantir a importância desta primeira remessa aí mesmo tenho equivalente em escravos que mandarei passar às mãos de V. S.<sup>a</sup> imediatamente que hajam faltas nas remessas indicadas.<sup>32</sup>

É bastante conhecida a prática dos farroupilhas de confiscar os rebanhos bovinos dos inimigos, incorporando-os à República e ao patrimônio pessoal de seus líderes, podendo usá-los em trocas comerciais com os uruguaios. Contudo, não vejo motivos para duvidar que, além de serem recrutados para o exército farroupilha (Carvalho, 2013), os escravos dos adversários também poderiam ter esse mesmo fim. Esses cativos eram empregados nas plantações, fazendas e estabelecimentos da República, trabalhavam nas propriedades particulares dos líderes do movimento, mas podiam servir como moeda de troca ou garantia em transações comerciais, como Almeida fez com Lafone.

Outro capitalista e *saladerista* presente na correspondência de Almeida foi Pablo Duplessis. Negociando tropas de gado, vendendo mercadorias e emprestando dinheiro, ele esteve ligado aos charqueadores pelotenses que migraram para Montevidéu. Seu *saladero* parecia ser ponto de encontro dos sócios de Almeida. Em 1837, um deles, que recebia e administrava os seus escravos em Montevidéu, estava no *saladero* de Duplessis, antes de tomar uma embarcação (Monquelat, 2009, p. 118). Quando esse sócio faleceu, as contas de sua firma revelaram que Duplessis era um dos principais credores. Meses depois, um parente de Almeida o escreveu dizendo que estava com Duplessis, tratando de negócios.<sup>33</sup> Em dezembro de 1838, quando o tráfico estava ilegal no Uruguai, Duplessis foi até a catedral de Montevidéu e batizou Maria, “morena adulta”, de nação chuamba, de 15 anos de idade, cuidadosamente registrada pelo padre como sua “criada”.<sup>34</sup>

<sup>29</sup> AAHRGS, CV 3901, Gonçalves Chaves para Almeida, Montevidéu, 26 fev. 1837.

<sup>30</sup> AAHRGS, CV 1455/1551, Almeida para João Francisco Muñoz, Piratini, 27 fev. 1841.

<sup>31</sup> AAHRGS, CV 1742, Almeida para João da Cunha Peçanha, 21 out. 1841.

<sup>32</sup> AAHRGS, CV-1481, Almeida para Lafone, Caçapava, 21 maio 1840.

<sup>33</sup> AAHRGS, CV-2456, Joaquim Barcellos para Almeida, Montevidéu, 23 set. 1837.

<sup>34</sup> Igreja da Matriz de Montevideo, Registro de Batismos, Livro 22, p. 67v. Disponível em <http://familysearch.org>. Após a Lei de 1837, alguns africanos adultos, nitidamente cativos de seus proprietários, foram registrados nos batismos como “criados”, mas a maioria ainda continuou a ser descrita como “esclava”.

É importante destacar que os mencionados Lafone e Duplessis não se tratavam de quaisquer comerciantes. O primeiro era natural de Liverpool, tendo se radicado em Buenos Aires na década de 1820. Nos anos 1830, já estava estabelecido em Montevidéu, com casa de comércio e *saladero*. Com o tempo tornou-se um dos principais banqueiros do Uruguai, ao lado de Jaime Cibilis, do *saladerista* Tomás Tomkinson, de Pedro Saenz de Zumarán e do próprio Pablo Duplessis, evidenciando que os prestamistas uruguaios, em sua fase inicial, também estiveram relacionados com *saladeristas* e traficantes.<sup>35</sup> A presença de *saladeristas* estrangeiros não foi pouca. Barrios Pintos (1971) faz referência a vários deles, como Stanley Black & Cia, Henrique Jones, Buther & Martin, Juan Jackson, Hipólito Doinnel, Juan Hall e o Sr. Young, entre outros, sendo que alguns combinavam a mão de obra escravizada com a assalariada, como Stanley Black, que em 1841 possuía 7 escravos, e Juan Gowland, que tinha 23 (Hormiga Kandame, 2015, p. 144).

No entanto, o comerciante e *saladerista* mais mencionado nas cartas foi Juan Pedro Ramirez, que geralmente recebia gado em troca de mercadorias. Em janeiro de 1839, por exemplo, Almeida dizia que entre 4 a 5 mil cabeças de gado confiscadas dos inimigos deveriam ser encaminhadas para pagar Ramirez.<sup>36</sup> Os negócios eram feitos diretamente com Ramirez ou por meio de seu intermediário, o comerciante Juan Victorica, que tinha contratos com a República e abastecia o exército farroupilha em troca de gado, cavalos e, tudo indica que também, escravos. Em carta de 3 maio de 1840, Almeida escrevia a Victorica dizendo: “Sobre a negociação dos escravos de meu cunhado eu decidirei logo que com o mesmo, ou com Joaquim Rodrigues Barcelos, me entenda escrevendo-lhe a respeito”.<sup>37</sup> Quando o traficante Manuel Gonçalves da Costa estabeleceu seu *saladero* em Montevidéu, em 1837, foi Ramirez que lhe vendeu o terreno e Almeida parte dos cativos (Monquelat, 2009, p. 114).

Às vezes, os negócios realizados por Almeida eram feitos pelo cunhado João Barcellos. Na procuração passada por Almeida, e registrada em Montevidéu em 1837, o charqueador especificava: “constituo meus procuradores no Estado Oriental os Senhores João Rodrigues Barcellos e Felizardo Rodrigues Braga, aos quais e cada hum de por si autorizo [...] vender meus bens móveis e escravos, dar quitação [...]”<sup>38</sup> E foi justamente os negócios envolvendo escravos que provocaram um conflito entre Almeida e Ramirez. Diante da Lei antitráfico uruguaia de 1837, que restringia a possibilidade dos rio-grandenses emigrados venderem seus escravos assim que chegassem no país vizinho, uma das alternativas era alugá-los. Tratava-se de uma forma de lucrar com a exploração dos cativos, mas sem perder a propriedade dos mesmos. Não é coincidência o fato de que a Lei foi publicada em julho de 1837 e, em agosto, Domingos direcionou os primeiros cativos para tal fim.<sup>39</sup>

Almeida falava tanto em vender quanto em alugar os escravos, mas a pouca quantidade de documentos dificulta uma identificação mais precisa das mesmas.<sup>40</sup> O fato é que nessa transação com Ramirez ele teve problemas para reavê-los e, em seguidas

<sup>35</sup> Sobre a atuação desses negociantes no comércio e nas finanças, ver Hormiga Kandame (2015, p. 72; 112-113) e Pivel Devoto (1976).

<sup>36</sup> AAHRG, CV-284, Almeida para Joaquim P. Lima, Piratini, 22 jan. 1839.

<sup>37</sup> AAHRG, CV-1472, Almeida para Victorica, Caçapava, 30 maio 1840.

<sup>38</sup> Archivo de la Escribanía de Cámara del Uruguay, Costa do Jaguarão, 11 de março de 1837. Agradeço a Nestor Hormiga Kandame pela transcrição do documento.

<sup>39</sup> É importante mencionar que os sócios e parentes estabelecidos em Montevidéu avisavam Almeida sobre os debates e leis uruguaias. Em outubro de 1837, Joaquim Barcellos disse que havia uma lei que impedia a venda de escravos recém chegados do Brasil nos primeiros 5 anos (AAHRG, CV-2437, Barcellos para Almeida, Montevidéu, 4 out. 1837).

<sup>40</sup> Conforme Borucki, às vezes o aluguel precedia a venda, sendo, talvez, uma saída para a autorização da entrada desses cativos no Uruguai. “Algunos amos habían conchabado a sus esclavos en los saladeros de la capital, los cuales fueron finalmente vendidos a los compradores locales. Otros establecieron sus propios saladeros, transportando esclavos, ganados y herramientas a Montevideo” (Borucki, 2009, p. 77).

cartas, pediu para que seus agentes os recuperassem. No final de 1841, ele recorreu a um parente para que buscasse recuperar os escravos “que tinha alugado ao Sr. Ramirez para desfrutar seus jornais; os quais sendo que recebe alugará a A. R. Smith que ofereceu jornal de 20 pesos mensais, e sendo o nosso conhecido, os tratará como próprios”.<sup>41</sup> Portanto, Almeida possuía escravos em Montevidéu, onde alugava ou vendia, conforme as necessidades e as restrições legais que o governo uruguaio estabelecia. Se o aluguel não se concretizava, ele acabava vendendo, conforme confessou em outra carta: “fiz ver por carta dirigida ainda de Piratini que mandava dispor em Montevidéu do resto dos meus escravos carneadores”, mas “agora participo também, que apesar de considerar tais escravos vendidos e distribuída a sua importância, vou mandar hoje mesmo contra-ordem, não da venda dos escravos, porque conto com eles perdidos [...], mas sim de seu produto”.<sup>42</sup>

É difícil acompanhar essas transações por meio da correspondência, pois o número de escravos está sempre variando e como os seus nomes dificilmente são citados, não é possível saber se são os mesmos cativos alugados de uns para os outros. Em dezembro de 1842, por exemplo, um comerciante lhe escreveu dizendo que não tinha notícias sobre os seus escravos. No entanto, não mencionava nada a respeito de que tipo de transação era aquela.<sup>43</sup> Em janeiro de 1844, com a abolição da escravidão já aprovada em Montevidéu, Alexandro Bresque dizia “que la mayor parte de los negros se habían perdido, y que sólo permanecían cuatro”, mas não temos detalhes sobre mais nada.<sup>44</sup> Também é difícil saber se ele estava alugando somente escravos que eram de sua propriedade pessoal ou outros que não lhe pertenciam.<sup>45</sup> Em fevereiro de 1843 ele listou todos os 84 escravos que possuía quando teve início a Revolta Farroupilha, em 1835, mas em março de 1837 ele alugou Januário, que não estava na mencionada lista, o que me faz desconfiar que Almeida também possa ter alugado ou vendido cativos confiscados dos inimigos.<sup>46</sup>

Essa prática de brasileiros e portugueses alugando seus escravos para proprietários uruguaios deve ter ganhado força nessa época, mas parece que o primeiro charqueador a fazer isso pode ter sido o sócio de Almeida, o português Antônio José Gonçalves Chaves. Em janeiro de 1836, ele migrou com seus familiares e trabalhadores escravizados para Montevidéu, erigindo um *saladero* na cidade. Chaves faleceu em julho de 1837, mas enquanto esteve vivo ajudou a negociar e administrar os cativos que Almeida enviava para o Uruguai. Em uma detalhada carta de fevereiro de 1837, ele prestou informações sobre isso:

[...] Os seus escravos vão bem: somente o Manuel carpinteiro se portou turbulentamente e danificou um dos outros, por isso o mandei pôr em ferros. O meu estabelecimento vai progredindo e penso que em maio poderei matar

<sup>41</sup> AAHRGS, CV-1743, João Peçanha para Almeida, 22 out. 1841

<sup>42</sup> AAHRGS, CV-297, Almeida para Bento Gonçalves, 31 mar. 1839.

<sup>43</sup> AAHRGS, CV-10, Antônio Santos Abreu para Almeida, 18 dez. 1842.

<sup>44</sup> AAHRGS, CV-3019, Bresque para Almeida, 07/01/1844. Alexandro dizia ter obtido a informação na casa de Victorica. Pode ser possível que se tratasse dos mesmos cativos alugados a Ramirez em 1837 e 1838. Nesse caso, Almeida teria tido um grande prejuízo na transação.

<sup>45</sup> Com o fim da Guerra, Domingos conseguiu reaver alguns dos seus cativos alugados (Menegat, 2015, p. 84-86).

<sup>46</sup> AAHRGS, CV-629, Almeida para o Procurador Fiscal da República, 03/02/1843; Archivo de la Escribanía de Cámara del Uruguay, Montevidéu, 30 de março de 1837, Escrituração de Salvador Tort. Agradeço a Nestor Hormiga Kandame pela transcrição do documento. É preciso ter cuidado com relação à lista dos 84 cativos que Almeida dizia possuir antes do início da Revolta Farroupilha. Ela foi elaborada em fevereiro de 1843 com objetivo de conseguir algum tipo de ressarcimento do governo uruguaio logo após a abolição da escravidão (dezembro de 1842). Almeida tentou o mesmo tipo de indenização junto ao Império brasileiro. Embora tenha conseguido reaver alguns cativos, é provável que muitos dos escravizados arrolados já não pertencessem mais a ele, tendo em vista as transações que realizou ao longo dos anos anteriores. Para mais detalhes, ver Menegat (2015).

gado nele: ali tenho o Nicolau, aonde me vale bem a pena de pagar o que ele poderia ganhar na cidade e subúrbios aonde se perderia com bebida. Desde hoje por diante me servirá como de presidio, tanto para os meus como para os seus escravos, por ser lugar bastante isolado [...]

V. Mcê continua na sua de 11 dizendo que mandou os escravos a meu pedido, e eu não tenho ideia senão de participar-lhe, por amizade, as vantagens que tinha obtido com o aluguel dos meus, reflexionando que os seus poderiam obter as mesmas vantagens se lhe parecesse conveniente. Com efeito os ajustei pelo mesmo salário; pus um homem à testa deles, como fiz aos meus; visito-os, premio-os ou castigo, como aos meus; aluguei as pretas em casas particulares e separei-as dos outros porque o dono do saladeiro não quis por excitarem brigas entre os pretos [...].<sup>47</sup>

Portanto, Chaves administrava seus cativos e os de seu sócio com mãos de ferro, gerenciando aluguéis e intermediando negócios. Suas redes de relações pareciam não envolver somente *saladeristas*, pois ele dizia ter alugado as cativas para servirem em casas particulares, provavelmente em atividades domésticas. É sabido que as charqueadas e *saladeros* usavam, em sua maioria, mão de obra masculina no interior dos seus estabelecimentos. No entanto, Almeida e Chaves também buscavam lucrar ao máximo investindo no aluguel das escravizadas. Na lista acima mencionada, em que Almeida arrolou os seus 84 cativos, foram listadas 16 mulheres. Examinando o contrato de aluguel entre Almeida e o traficante Manoel Gonçalves da Costa, encontramos cinco cativas, entre as quais estavam a africanas Cornelia e Micaela, traficadas ilegalmente para o Brasil em 1834, como descrevemos acima.<sup>48</sup>

Chaves possuía outras relações sociais e familiares que também podem nos ajudar a conhecer melhor essas redes transnacionais e suas relações com o tráfico. Ele era compadre de outro charqueador português, o comendador Antônio José de Oliveira Castro, identificado por Moreira (2019) como outro traficante atuante naquela fronteira. Em 1834, a Marinha brasileira apreendeu o bergantim Prazeres, localizado às margens de São José do Norte, ponto de desembarque próximo ao porto de Rio Grande, mas menos suscetível às fiscalizações marítimas. A polícia identificou a presença de 24 “pretos novos”, que não falavam nada de português, vindos da Bahia. O proprietário do navio era Oliveira Castro. Matriculado como negociante de grosso trato no Tribunal da Corte desde 1816, ele remetia embarcações para o Rio, Salvador, Recife e também para Portugal, sendo um dos homens mais ricos do Rio Grande do Sul na época. O charqueador-traficante teve prejuízo com a apreensão dos cativos, mas, como sugere Moreira (2019), deve ter tido sucesso em muitos outros contrabandos de africanos. Ao rastreamos seu nome nos registros de batismo de Pelotas, foi possível encontrá-lo batizando 29 cativos, entre 1817 e 1834, sendo que 22 eram africanos (cinco deles batizados após a Lei de 1831). A guerra interrompeu seus negócios na localidade e ele buscou refúgio na cidade vizinha de Rio Grande. Em 1848, Castro possuía 175 cativos entre os seus bens.<sup>49</sup>

Estabelecido com sua própria charqueada em Pelotas e rodeado pela mencionada malha parental, Chaves associou-se a Domingos de Almeida no comércio de pessoas escravizadas para a província. Em carta de novembro de 1828, um comerciante de São Gabriel, no interior do Rio Grande do Sul, lhe escreveu:

<sup>47</sup> AAHRGS, CV-3901, Montevidéu, 26 fev. 1837.

<sup>48</sup> Archivo de la Escribanía de Cámara del Uruguay, Montevidéu, 30 de março de 1837, Escrituração de Salvador Tort.

<sup>49</sup> Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul, Inventário de Francisca Alexandrina de Castro, n. 293, m. 21, Pelotas,

1º Cartório de órfãos e provedoria, 1848.

Recebi a sua datada de 16 do passado onde acompanharam mais duas [...]. Meu amigo, o portador desta é o Sr. Capitão José Alves dos Reis Porto, meu amigo e com quem tenho tratado estabelecer-me de sociedade uma casa de negócios nestas povoações [...]. Os escravos novos que lhe pedi pode nesta ocasião mandar-nos ao preço que façam conta. Respeito aos ladinos rogo-lhe quando se vendam alguns bons, assim campeiros e de ofícios, compre que tudo preciso.<sup>50</sup>

Em março de 1829, o mesmo comerciante voltou a trocar cartas com Chaves sobre os “negros novos”: “Amigo e Senhor. Participo-lhe que depois que revimos as contas na receita que veio do Sr. Domingos José de Almeida achamos na conta dos negros novos um engano de 100\$ [...] queira fazer-me o obséquio desfazer essas dúvidas”.<sup>51</sup> Em 1830, às vésperas da proibição do tráfico, foi Almeida que escreveu a ele, cobrando-o pelo não pagamento de alguns escravos que ele lhe enviou:

Imediatamente que anteontem recebi a sua estimada de 27 do findo dezembro mandei com eficácia procurar dinheiros a sacar para o Rio e Pernambuco, onde tenho fundos, para aprontar e remeter a V. Mcê os três contos de réis que me pediu enviasse pelo Sr. João Leal por conta do nosso amigo Chaves [...]. Pedia mais V. Mcê. na dita carta desse 800\$ a Francisco da Silva Pereira, a Francisco Cândido de Meneses um conto de réis e quatro moleques mais à escolha de Porto para seu serviço, e além destes alguns campeiros e negros de ofício. Ora, eu tudo cumpri, dei em dinheiro como V. Mcê. ordenava os 6:000\$ de rs. a Porto. [...] espero que V. Mcê, como costuma, me mande embolsar do que me resta do crédito que me passou o Sr. Alves dos Reis Porto & Cia.<sup>52</sup>

A carta evidencia que os comerciantes estabelecidos no litoral, como Almeida e Chaves, tinham acesso ao mercado de cativos e abasteciam o interior da Província, tanto com africanos novos como com crioulos especializados em algum ofício. “Campeiro” era o principal ofício exercido por trabalhadores escravizados na região da campanha, na qual está localizado o município de São Gabriel. Eles eram responsáveis pelo cuidado com o gado e estavam presentes em quase todas as escravarias dos médios e grandes criadores. Além do mais, os “negros de ofício”, como Fialho devia chamar os cativos que exerciam a atividade de carpinteiro, pedreiro, ferreiro, entre outros, eram bastante valorizados na região (Farinatti, 2006). O seu aluguel ou empréstimo também devia ser corrente. Em outubro de 1841, em uma carta em que Almeida pedia ao destinatário que mandasse João Peçanha ir encontra-lo, solicitou: “Se puderes envie por ele o meu Nicolau”.<sup>53</sup> Nicolau era um dos seus dois carpinteiros. Na mencionada lista de 84 cativos que Almeida dizia possuir, ele arrolou dois carpinteiros, um pedreiro, um marceneiro e um alfaiate.

Assim como Almeida, Chaves também devia ter acesso às redes que incluíam importantes traficantes dos portos negreiros do litoral brasileiro. Entre 1819 e 1833, ele levou 16 africanos adultos à pia batismal, sendo três depois de 1831.<sup>54</sup> Talvez Chaves não

<sup>50</sup> AAHRGS, CV-4427, Modesto Fialho para Gonçalves Chaves, 1 nov. 1828.

<sup>51</sup> AAHRGS, CV-4428, Fialho para Chaves, 5 mar. 1829.

<sup>52</sup> AAHRGS, CV-4429, Almeida para Fialho, Pelotas, 8 jan. 1830.

<sup>53</sup> AAHRGS, CV-1740, Almeida para Joaquim Barcellos, Bagé, 21 out. 1841.

<sup>54</sup> É preciso mencionar aqui uma curiosidade. Na juventude, Chaves redigiu um texto defendendo o gradual fim do tráfico transatlântico, com diversas sugestões políticas, econômicas e administrativas, como parte das memórias que ele encaminhou aos deputados brasileiros nas Cortes de Lisboa. A análise das suas ideias com relação ao tráfico está sendo realizada em outra pesquisa, não sendo possível desenvolvê-la nos limites do presente artigo.



tenha seguido recebendo africanos escravizados em Pelotas por conta da sua migração para a capital uruguaia. Os registros de entrada de pessoas naquela cidade dão conta de que ele desembarcou no dia 15 de novembro de 1836 acompanhado de um homem chamado A. Antônio Medeiros. Ambos disseram às autoridades que ficariam na casa de Diego M. Martinez (Monquelat, 2009, p. 111). Martinez era um negociante estabelecido em Montevidéu, talvez relacionado com o comércio de charque e escravos. Em novembro de 1835, ele anunciou no jornal *El Universal* estar vendendo “un negro mozo, sano y sin vicios”.<sup>55</sup> Menos de dois meses depois de sua chegada, Chaves comprou de Juan M. Martinez o terreno em que construiu seu *saladero*, ao mesmo tempo em que alugou seus escravos para outro *saladerista* local, chamado Francisco Martinez Nieto. Essas informações sugerem que ele chegou em Montevidéu recebido por essa família Martinez, abrindo o caminho para outros charqueadores de Pelotas. Logo depois da chegada de Chaves, seus filhos migraram para Montevidéu juntamente com o seu sogro, o mencionado charqueador Secco, e outros parentes. Secco chegou em julho de 1837 e também comprou um terreno dos Martinez, onde construiu um *saladero* (Monquelat, 2009, p. 64; 117). Estabelecido em Montevidéu, Chaves enviava informações sobre a política oriental, os negócios com o gado e o comércio de escravos. Em fevereiro de 1837, por exemplo, dizia ele a Almeida: “Sobre preço de escravos o Sr. Bernardino lhe poderá explicar como isto aqui é, se é que o Sr. João Barcellos já lhe não explicou”.<sup>56</sup>

Quando Chaves faleceu em um naufrágio na baía de Montevidéu, em julho de 1837, o seu filho, Antônio José Gonçalves Chaves Filho, seguiu na administração dos negócios com a ajuda do avô. Chaves Filho era formado em Direito pela Faculdade de São Paulo, e talvez tenha que ter se desviado de sua carreira jurídica para atender as demandas familiares. Ele herdou as dívidas do pai com Pablo Duplessis e os negócios com Domingos de Almeida. Em carta de setembro de 1837, ele solicitou que Almeida enviasse escravos do Rio Grande do Sul para Montevidéu:

Muito lhe agradeço o sincero interesse que toma por minha família, e tenho por ora sentado que ali devem permanecer, porque me parecem estar bem enquanto ocuparem as mesmas forças aquele lugar. Joaquim Antônio resolverá em caso de ser necessária sua retirada. Depois que tenha melhor disposto nossas coisas, lhe avisarei para fazer o favor de enviar os escravos que me ofereceu.<sup>57</sup>

O mencionado Joaquim era figura central nas intermediações entre os Chaves e Almeida. Ele pertencia a uma outra família pelotense que também estava presente em Montevidéu com um *saladero* e que era uma das mais ricas da região. Os Rodrigues Barcellos, por meio de laços matrimoniais, atraíram tanto Almeida quanto Chaves para a sua malha parental. Os membros da família com a maior proeminência regional eram os cinco irmãos: Boaventura, Bernardino (sogro de Almeida), Inácio, José e Cipriano. Todos eles eram charqueadores escravistas, mas somente Cipriano transferiu sua charqueada para Montevidéu. Sua atuação nos negócios com escravos também pode ter sido importante. Em 1839, Cipriano escreveu de Montevidéu para Antônio Joaquim de Freitas: “Pesquise sucintamente de algum escravo carneador que se venda, que talvez compre na minha ida. Lembro-lhe o crioulo Canuto de minha mãe que fugiu do Rio Grande da

<sup>55</sup> *El Universal*, Montevidéu, 19 nov. 1835, p. 4. Disponível em: <https://anaforas.fic.edu.uy/jspui/> Acesso em: 10 fev. 2023.

<sup>56</sup> AAHRGS, CV-3901, Chaves para Almeida, Montevidéu, 26 fev. 1837.

<sup>57</sup> AAHRGS, CV-3902, Chaves para Almeida, Montevidéu, 6 set. 1837.

charqueada de José Luís Augusto onde o havia deixado alugado”.<sup>58</sup> A proximidade entre Montevideu e Pelotas facilitava as idas e vindas com cativos, tanto por mar, quanto por terra. O mencionado José Luís era charqueador na cidade vizinha de Rio Grande e também tinha acesso aos africanos novos desembarcados via tráfico ilegal. Entre 1843 e 1845, por exemplo, ele batizou 22 africanos adultos de sua propriedade, sendo que 21 eram da nação mina.<sup>59</sup>

A cidade portuária de Rio Grande foi a grande porta de entrada do tráfico negreiro na província. No entanto, conforme Paulo Moreira, na conjuntura do comércio ilegal o porto da vila de São José do Norte, localizado a alguns poucos quilômetros de Rio Grande, parece ter se tornado outro ponto de desembarque clandestino. O autor localizou um processo judicial de janeiro de 1836 em que foram interrogados o piloto e a tripulação do patacho “Dois Irmãos”, vindo do Rio de Janeiro, com 80 “pretos africanos novos”, a serem desembarcados em São José do Norte. Entre 1832 e 1835, o jornal “O Noticiador” denunciava tais desembarques e as estratégias dos traficantes. No dia 18 de dezembro de 1833, por exemplo, o periódico publicou que “a galera portuguesa Maria da Glória trouxera de Angola 423 escravizados e ao se dirigir ao litoral uruguaio, foi apreendida pelo brigue de guerra inglês Snake, sendo o navio e a sua carga, trazidos para o porto de Rio Grande”. As práticas dos contrabandistas eram muito semelhantes às de muitas outras regiões do Atlântico. Suas embarcações eram despachadas com destino ao Rio da Prata, mas ao se aproximarem do porto de Rio Grande, jogavam água e mantimentos em alto mar. Com tal estratégia as autoridades da Alfândega de São José do Norte acabavam os socorrendo e autorizavam a sua entrada no porto de Rio Grande (Moreira, 2019, p. 3). Portanto, é necessário destacar que as redes do tráfico legal e ilegal conectavam praias e locais de desembarque em uma extensa costa atlântica entre Buenos Aires, Montevideu e Rio Grande, que também envolviam *arribadas* em portos estratégicos como Maldonado e São José do Norte.

Nessa mesma época, atraídos pela mesma facilidade dos negócios e fugindo das agruras da guerra no Rio Grande do Sul, outros charqueadores pelotenses se estabeleceram em Montevideu. Os casos dos charqueadores João Guerino Vinhas e José Pereira de Sá Peixoto merecem ser analisados, pois revelam os mesmos tipos de negócios. Ambos eram portugueses e transferiram suas charqueadas de Pelotas para Montevideu levando suas escravarias. Vinhas possuía seu *saladero* em terrenos de Samuel Lafone, comprando-lhe uma parte em agosto de 1839 (Monquelat, 2009, p. 129). No *Padrón* de 1841, ele teve 57 cativos registrados em seu nome, sendo que 52 eram africanos de diferentes nações, evidenciando um importante acesso ao comércio negreiro.<sup>60</sup> Ao mesmo tempo em que mantinha sociedade com um filho na charqueada e com o outro em um patacho ancorado no porto de Rio Grande, o seu genro trabalhava com ele em Montevideu. Retornando para Pelotas, Vinhas faleceu em 1854. A leitura de seu testamento revelou algo que não foi capturado nas demais fontes pesquisadas. Antes de falecer, ele registrou que deixaria alguns valores ao seu genro, explicando que “é minha vontade cedê-la a este em gratificação dos serviços que prestou no Estado Oriental na charqueada que tive em sociedade com Manoel Gonçalves da Costa”.<sup>61</sup> Ora, trata-se do mesmo Costa que analisei anteriormente, ou seja, um dos traficantes portugueses de Montevideu, indicando, mais uma vez, uma proximidade ainda maior entre charqueadores, *saladeristas* e traficantes.

Ao redigir seu testamento, Vinhas deve ter lembrado dos velhos tempos de negócios com esses traficantes e um capítulo, em particular, pode ter lhe vindo à mente. Em 1842,

<sup>58</sup> AAHRGS, CV-2447, Barcellos para Freitas, Montevideu, 6 set. 1839.

<sup>59</sup> Igreja de Rio Grande, Livros de Batismos de Escravos. Disponível em <http://familysearch.org>.

<sup>60</sup> Archivo General de la Nación, Padrón de hombres de color esclavos, colonos y libertos, Montevideo, 1841, libro 255.

<sup>61</sup> APERS, Inventário de João Guerino Vinhas. N. 383, maço 26, Cartório de órfãos e provedoria, Pelotas, 1854.

às vésperas da abolição da escravidão em Montevidéu, Vinhas retornou clandestinamente para Pelotas com os seus escravos, o que causou um furor na imprensa uruguaia. A fuga já devia ter sido planejada muito antes, já que o Uruguai se encontrava em guerra civil e os proprietários de escravos estavam sendo obrigados por lei a ceder parte de seus cativos aos exércitos em batalha. Esse mesmo incidente também envolveu Chaves Filho e Cipriano Barcellos, que retornaram de Montevidéu para Pelotas trazendo suas escravarias e, também, foram denunciados pela imprensa uruguaia. (Borucki; Chagas; Stalla, 2004). No caso de Vinhas é possível que ele tenha negociado alguns de seus cativos antes de voltar para o Brasil. No Padrón de Montevidéu de 1841, ele teve 54 cativos arrolados, mas em 1854, quando seu inventário post-mortem foi aberto, localizei somente 40 deles. Rastreando os demais cativos nas cartas de alforria, registros de óbitos e de compra e venda em Pelotas encontrei somente mais dois deles nos óbitos, sendo possível que, entre os outros 12, alguns tenham sido vendidos ou até mesmo recrutados para a guerra.

É possível perceber que os charqueadores pelotenses que se estabeleciam em Montevidéu rapidamente se associavam tanto com comerciantes portugueses quanto com *saladeristas* uruguaios, o que pode indicar que já se conheciam anteriormente, por conta dos contatos mercantis, das redes de compra e venda de cativos e do comércio de gado na fronteira. Esse mesmo padrão é encontrado na trajetória de José Pereira Sá Peixoto. Também português, ele possuía uma charqueada em Pelotas, mas acabou migrando para Montevidéu por conta da Guerra. Em 1836, encontramos ele em uma sociedade com Juan M. Perez, filho de um antigo traficante da região, e que havia se tornado importante *saladerista* em Montevidéu. Em 28 de dezembro de 1836, ambos assinaram escritura de sociedade de três anos, sendo que Perez entrava com os utensílios do *saladero* e Peixoto com 9 de seus escravos, ficando encarregado de comprar mais cativos e de administrá-los, juntamente com peões e capatazes. A sociedade foi desfeita um ano depois, mas no *Padrón* de 1841 os cativos continuavam sob a posse de Perez, que tinha, ao todo, 27 escravizados. Um detalhe interessante é que somente um desses 27 cativos foi classificado como crioulo, sendo todos os demais africanos (Hormiga Kendame, 2015, p. 146-148). É possível que Peixoto os tenha negociado com Perez sem deixar registro formal, uma vez que a Lei de 1837 proibia tais negócios.<sup>62</sup> Como vimos, o aluguel de cativos e a sua venda podiam ser realizados concomitantemente pelos mesmos proprietários. Nessa época, até mesmo Perez anunciou a venda de escravos pela imprensa uruguaia e, em setembro de 1837, algumas semanas após a Lei que aboliu o tráfico, encontrei-o batizando Manuel Vicente, “moreno adulto”, de 14 anos, “esclavo”.<sup>63</sup> Em 1837, o próprio Peixoto tinha alugado outros 15 dos seus escravos para Luis Faillard, que os empregava em uma olaria e lavouras de trigo e cevada (Hormiga Kendame, 2015, p. 150). Peixoto faleceu em Pelotas, em 1847, deixando em seu inventário 21 escravos, dos quais 12 eram africanos minas.<sup>64</sup>

Portanto, é difícil pensar que os charqueadores pelotenses tivessem ido para Montevidéu com seus cativos e retornado para Pelotas com os mesmos sem algum tipo de proteção de homens como Lafone, Perez, Duplessis, Ramirez e outros. Conforme Moreira (2019, p. 159), “os traficantes, sequestradores e importadores eram pessoas cheias de prestígio social e dificilmente as autoridades públicas conseguiam enquadrá-las”. Nesse sentido, o estudo dessas estratégias para manutenção do tráfico ilegal na fronteira e as outras formas de comércio e exploração do trabalho de pessoas escravizadas, como o

<sup>62</sup> Cruzando os nomes dos 9 cativos que Peixoto tinha no *saladero* de Perez com os de seu inventário post-mortem, aberto em 1847, percebeu-se que 4 provavelmente não retornaram mais para a mão dele. Contudo, sobre os outros cinco a dúvida é maior, pois em ambas as listas existem cativos com o nome de José, Luís, Joaquim e Antônio, sem ser possível saber se eram os mesmos.

<sup>63</sup> Igreja da Matriz de Montevideo, Registro de Batismos, Livro 22, p. 60. Disponível em <http://familysearch.org>. Os anúncios de Perez foram reproduzidos por Monquelat (2009, p. 135).

<sup>64</sup> APERS, Inventário de José P. Sá Peixoto, n. 276, m. 19, 1847, 1<sup>o</sup> cart. órfãos e provedoria, Pelotas, 1847.

colonato e o aluguel, também deve levar em conta a convergência de interesses políticos e escravistas de brasileiros, portugueses e uruguaios e a cooperação transnacional entre esses proprietários-trafficantes, o que ajudava a garantir a sua impunidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dependentes do tráfico e da economia escravista, charqueadores, *saladeristas* e negociantes da fronteira platina buscaram alternativas para a manutenção do comércio de cativos, tanto no Brasil, quanto no Uruguai. Nesse sentido, a década de 1830 foi marcada por negócios ilegais, que envolviam a venda e o aluguel de pessoas escravizadas de um país para o outro, evidenciando as redes mercantis que conectavam proprietários escravistas e traficantes de ambos os lados da fronteira. Tratavam-se de redes de relações pessoais que envolviam também alguns familiares e aliados políticos, por onde não eram apenas comercializados gado bovino, armas e cativos, pois elas também auxiliavam na compra de terrenos, empréstimos financeiros e o aluguel de mão de obra. Conhecidos traficantes estavam inseridos nessas redes há muito tempo e alguns deles foram responsáveis pelo ingresso dos colonos africanos entre os anos 1832 e 1835. Os charqueadores e *saladeristas* daquela fronteira não apenas conheciam esses contrabandistas como estabeleciam negócios com os mesmos, sendo que alguns eram sócios deles. Nesse sentido, eles próprios também podem ser considerados traficantes, pois recebiam e redistribuíam os cativos ilegalmente negociados.

Essas redes foram acionadas na busca pela manutenção do comércio ilegal e na transposição, de forma segura, de alguns charqueadores pelotenses para o outro lado da fronteira. Não são comuns os casos de grandes proprietários que transferiram os seus estabelecimentos com toda a sua escravaria de um país para o outro em ocasião de uma guerra. Caso semelhante ocorreu com grandes escravistas franceses que deixaram a ilha de Santo Domingo após a revolução dos escravizados para outras partes do Caribe e os Estados Unidos (Debien, 1992; Hunt, 1988; Marques; Silva Jr., 2019). No caso pelotense, foram no mínimo seis charqueadores que realizaram essa migração com seus cativos, ou seja, cerca de 20% dos donos de charqueada do município, se contarmos os estabelecimentos antes do início da guerra. Posteriormente, eles retornaram para o seu local de origem conseguindo reestabelecer-se com seus cativos no mesmo ramo de negócios. Na ocasião, mesmo sendo simpatizantes da causa farroupilha, foram escoltados pela Marinha Brasileira, em plena guerra. Ainda há muito o que ser pesquisado sobre essas redes de negócios, principalmente sobre as relações políticas entre os envolvidos, uma vez que se tratavam, em sua maioria, de apoiadores de Rivera, no Uruguai, e de líderes e apoiadores da causa farroupilha, no Rio Grande do Sul.

Portanto, entendendo melhor as suas práticas mercantis e suas estratégias diante das medidas antitráfico, além da mútua cooperação entre os escravistas envolvidos nesses negócios, creio que contribuimos para a construção de uma imagem geograficamente mais ampla e diversa das cadeias de intermediários do tráfico e das redes mercantis das elites mais afastadas dos principais portos negreiros do Império. O estudo dessas relações pessoais e mercantis entre proprietários, comerciantes e traficantes na fronteira sul não apenas demonstra a capilaridade das redes do tráfico legal e ilegal nas Américas como evidencia as muitas estratégias senhorias para a manutenção do contrabando e da escravidão, lembrando histórias semelhantes ocorridas no Caribe francês e britânico, nos Estados Unidos, em Cuba e no sudeste e nordeste do Brasil.

## REFERÊNCIAS

- ALADRÉN, Gabriel. *Sem respeitar fé nem tratados: escravidão e Guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil* (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835). Tese (Doutorado em História), Instituto de História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.
- BARCELO SEVERGNINI, Nastasia. Relaciones diplomáticas entre el Imperio del Brasil y el Estado Oriental del Uruguay: análisis de la primera legación brasileña en Montevideo (1831—1837), Santiago, *Estudios Internacionales*, n. 200, p. 105-136, 2021.
- BARRIOS PINTOS, Anibal. *Montevideo: Los Barrios (I)*. Montevideo: Ed. Nuestra Tierra, 1971.
- BERUTE, Gabriel. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790-1825*. Dissertação (Mestrado em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.
- BORUCKI, Alex. *Abolicionismo y tráfico de esclavos en Montevideo tras la fundación republicana (1829-1853)*. Montevideo: Biblioteca Nacional, 2009.
- BORUCKI, Alex. The “african colonists” of Montevideo: new light on the ilegal slave trade to Rio de Janeiro and the Río de la Plata (1830-1842), *Slavery and Abolition*, v. 30, n. 3, p. 427-444, 2009.
- BORUCKI, Alex; CHAGAS, Karla; STALLA, Natalia. *Esclavitud y trabajo: Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya, 1835-1855*. Montevideo: Ed. Pulmón, 2004.
- CARVALHO, Daniela V. *Fronteira da liberdade: experiências negras de recrutamento, guerra e escravidão* (Rio Grande de São Pedro, c.1835-1850). Tese (Doutorado em História Social), Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.
- CARVALHO, Marcus J. M. O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831, São Paulo, *Revista de História*, n. 167, p. 223-260, jul-dez. 2012.
- CARVALHO, Marcus J. Os senhores de engenho-trafficantes de Pernambuco, 1831-1855. In: SARAIVA, Luiz F.; SANTOS, Silvana A. dos; PESSOA, Thiago C. *Tráfico & traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil* (c. 1831-1850). São Paulo: Hucitec, 2021. p. 125-150.
- DEBIEN, Gabriel. The Saint Domingue Refugees in Cuba, 1793-1815. In: BRASSEAU, Carla; CONRAD, Glenn (orgs.). *The Road to Louisiana: The Saint Domingue Refugees, 1792-1809*. Lafayette: Center for Louisiana Studies, University of Louisiana, 1992.
- ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University, 1987.
- FARINATTI, Luis. A.; MATHEUS, Marcelo S. A história de João Potro: trajetória e relações de reciprocidade de uma família subalterna no sul do Brasil (1820-1855), *Varia História*, Belo Horizonte, v. 33, 2017, p. 707-743.
- FARINATTI, Luís A. Escravos do pastoreio: pecuária e escravidão na fronteira meridional do Brasil (Alegrete, 1831-1850). *Revista Ciência & Ambiente*, 2006, v. 1, p. 135-156.
- FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FREGA, Ana; CHAGAS, Karla; MONTAÑO, Óscar; STALLA, Natalia. Breve historia de los afrodescendientes en el Uruguay. In: SCURO SOMMA, Lucía (org.). *Población afrodescendente y desigualdades étnico-raciales en Uruguay*. Montevideo: PNUD, 2008. p. 5-102.

GRINBERG, Keila. Escravidão, direito e alforria no Brasil oitocentista: reflexões sobre a lei de 1831 e o "princípio da liberdade" na fronteira sul do Império brasileiro. In: CARVALHO, José M. de (org.). *Nação e cidadania no Império*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p.267-287.

GRINBERG, Keila (org.). *As fronteiras da escravidão e da liberdade no sul da América*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

GUAZZELLI, César A. B. A República Rio-grandense e a praça de Montevideo (1836-1842). In: HEINZ, Flávio; HERRLEIN JR., Ronaldo. *Histórias regionais do Conesul*. Santa Cruz: Edunisc, 2003. p. 147-166.

HORMIGA KANDAME, Nestor A. *Colonos canários y negros esclavos em el origen del Estado Oriental del Uruguay (1830-1852)*. Montevideo: Torre del Vigía Ediciones, 2015

HUNT, Alfred N. *Haiti's influence on antebellum America: slumbering volcano in the Caribbean*. Baton Rouge: Louisiana State University, 1988.

KUHN, Fábio. O contrabando de escravos na Colônia do Sacramento (1722-1777), *Revista Tempo*, v. 23, n. 3, p. 445-463, set./dez. 2017.

MAMIGONIAN, Beatriz. O Estado nacional e a instabilidade da propriedade escrava: a Lei de 1831 e a matrícula dos escravos de 1872, *Almanack, Guarulhos*, n. 2, p. 20-37, 2011.

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

MAMIGONIAN, Beatriz; GRINBERG, Keila. "Para inglês ver? Revisitando a lei de 1831", *Estudos Afro-Asiáticos*, v. 29, n. 1-2-3, p. 87-90, 2007.

MARQUES, Leonardo; SILVA JR. Waldomiro Lourenço da. Migrações senhoriais no longo século XIX: comparações, conexões e integrações. *Revista de História Comparada*, Rio de Janeiro, v. 13, n.1, 2019, p. 152-191.

MATHEUS, Marcelo. Os africanos minas no sul do Brasil: tráfico, liberdade e produção identitária na diáspora (Rio Grande do Sul, século XIX). In: RODRIGUES, Aldair; LIMA, Ivana S.; MARQUES, Juliana B. (Org.). *A diáspora mina: africanos entre o Golfo de Benin e o Brasil*. Rio de Janeiro: Nau Editora, 2020. p. 279-319.

MATHEUS, Marcelo. Cativo e compadrio em um porto atlântico (Rio Grande, 1780-1850), *Revista Tempo*, Niterói, v. 27, n. 2, Mai/Ago, 2021, p. 383-404.

MATHEUS, Marcelo. *A produção da diferença: escravidão e desigualdade social ao sul do Império brasileiro (c. 1820-1870)*. São Leopoldo: Oikos, 2021b.

MATHEUS, Marcelo; MOREIRA, Paulo. *O tráfico ilegal de africanos escravizados para o Rio Grande do Sul (c. 1831-1850)*, 2023, no prelo.

MENEGAT, Carla. *O tramado, a pena e as tropas: família, política e negócios do casal Domingos José de Almeida e Bernardina Rodrigues Barcellos (Rio Grande de São Pedro, Século XIX)*. Dissertação (Mestrado em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

MENEGAT, Carla. *“Transportando fortunas para povoar deserta e inculta campanha”*: atuação política e negócios dos brasileiros no norte do estado oriental do Uruguai. (1845- 1835). Tese (Doutorado em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

MONQUELAT, Adão F. *Notas à margem da história da escravidão*. Pelotas: Ed. UFPel, 2009.

MOREIRA, Paulo. Qualificados novos por estarem a dois meses no território do Brasil e não saberem falar nada a língua portuguesa: Charqueadas e tráfico ilegal de africanos (Bahia–Pelotas - Brasil meridional, 1834). *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, v. 11, n. 22, p. 133-161, 2019.

MOREIRA, Paulo R. S. Oitenta pretos africanos, novos, em um coió, debaixo do sal: tráfico internacional de africanos escravizados (Angola-Rio de Janeiro-Brasil Meridional, 1836), *Claves Revista de Historia*, v. 5, n. 9, p. 1-20, 2019.

MORENO FRAGINALS, Manuel. *O engenho: complexo sócio-econômico açucareiro cubano*. São Paulo: HUCITEC/UNESP, 1987. v. 1.

OSÓRIO, Helen. *O império português no sul da fronteira: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: UFRGS, 2007.

OLIVEIRA, Vinícius P. *De Manoel Congo a Manoel de Paula: um africano ladino em terras meridionais*. Porto Alegre: EST, 2006.

PALERMO, Eduardo. *Terra brasiliensis: la región histórica del norte Uruguayo em la segunda mitad del siglo XIX, 1850-1900*. Porto Alegre: FCM, 2019.

PARENTE, Gabriel. *Às margens do Império: a pecuária das carnes salgadas e o comércio nos portos da porção oriental da costa leste-oeste da América Portuguesa nas dinâmicas de um Império em movimento (Século XVIII)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2021.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PEREIRA, Walter L.; PESSOA, Thiago C. Silêncios atlânticos: sujeitos e lugares praieiros no tráfico ilegal de africanos para o sudeste brasileiro (c. 1830 – c. 1860). *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 32, n. 66, p. 79-100, 2019.

PESSOA, Thiago C. *A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c. 1830-1888)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

PETIZ, Silmei de S. *Buscando a liberdade: as fugas de escravos da província de são Pedro para o além-fronteira (1815-1851)*. Passo Fundo: UPF, 2006.

PIVEL DEVOTO, Juan E. Contribución a la historia económica y financeira del Uruguay, *Revista Historica*, Museo Historico Nacional, v. 48, 51, 1976.

POLLERO, Raquel. *Historia demográfica de Montevideo y su campaña, 1757-1860*. Tesis (Doctorado en Ciencias Sociales), Universidad de la República, Montevideo, 2013.

PRADO, Fabrício. *Colônia do Sacramento: o extremo sul da América Portuguesa*. Porto Alegre: Fumproarte, 2002.

PRADO, Fabrício. *Edge of Empire: atlantic networks and Revolution in Bourbon Río de la Plata*. California: University of California Press, 2015.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780- 1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SANTANA, Aderivaldo R. de *et al.* Repensando o tráfico transatlântico de africanos escravizados na era da ilegalidade. *Afro-Ásia*, n. 65, 2022, p. 12-41.

SANTOS, Silvana A. dos. Nestas costas tão largas: o tráfico transatlântico de escravizados e a dinamização de economias regionais no Brasil (c. 1831 – c. 1850). *História*, São Paulo, n. 177, p. 1-36, 2018.

SARAIVA, Luiz F.; ALMICO, Rita; PESSOA, Thiago C. Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá, Barão e Visconde de Villa Nova do Minho. In: SARAIVA, Luiz F. *et al.* (orgs). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1831-1850)*. São Paulo: Hucitec, 2021. p. 26-70.

SARAIVA, Luiz F.; SANTOS, Silvana A. dos; PESSOA, Thiago C. (orgs.). *Tráfico & traficantes na ilegalidade: o comércio proibido de escravos para o Brasil (c. 1831-1850)*. São Paulo: Hucitec, 2021.

SLUYTER, Andrew. The Hispanic Atlantic's Tasajo Trail, *Latin American Research Review*, v. 45, n. 1, 2010, p. 98-120.

SOUZA, Susana B.; PRADO, Fabrício. Brasileiros na fronteira uruguaia: economia e política no século XIX. In: GRIJÓ, Luiz A *et al.* (org.). *Capítulos de história do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: EDUFRGS, 2004.

THUL, Florencia C. *Coerción y relaciones de trabajo em el Montevideo independiente, 1829-1842*. Tesis (Magister em Ciências Humanas), Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de la República, 2014.

VARGAS, Jonas M. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de Charqueadas em Pelotas (século XIX)*. Tese (Doutorado em História), Instituto de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

VARGAS, Jonas M. *Os barões do charque e suas fortunas: um estudo sobre as elites regionais brasileiras a partir de uma análise dos charqueadores de Pelotas (Rio Grande do Sul, século XIX)*. São Leopoldo: Oikos, 2016.

VARGAS, Jonas M. Tasajo/Salt Cured Beef as an Atlantic Commodity: Slavery and Capitalism in the 18th and 19th Century. In: *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*. New York: Oxford University Press, 2022, no prelo.

ZABIELLA, Eliane. *A presença brasileira no Uruguai e os Tratados de 1851 de Comércio e Navegação, de Extradicação e de Limites*. Dissertação (Mestrado em História), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2002.



## NOTAS DE AUTOR

### AUTORIA

**Jonas Moreira Vargas:** Doutor, Professor Adjunto, Universidade Federal de Pelotas, Instituto de Ciências Humanas, Departamento de História, Pelotas, RS, Brasil.

### ENDEREÇO PARA CORRESPONDÊNCIA

Rua Alvaro Chaves, 1823, apto 402, Pelotas, RS, Brasil.

### ORIGEM DO ARTIGO

Artigo extraído do projeto de pesquisa intitulado “Comércio atlântico, elites sociais e escravidão na fronteira sul do Brasil Meridional (século XIX)”, vinculado ao Núcleo de Documentação Histórica (UFPel) e ao Programa de Pós-graduação em História da Universidade Federal de Pelotas (2022-2026).

### AGRADECIMENTOS

Agradeço aos comentários dos/as pareceristas anônimos/as que contribuíram bastante com o aperfeiçoamento do artigo.

### CONTRIBUIÇÃO DE AUTORIA

Concepção e elaboração do manuscrito: Jonas M. Vargas.

Coleta de dados: Jonas M. Vargas.

Análise de dados: Jonas M. Vargas.

Discussão dos resultados: Jonas M. Vargas.

Revisão e aprovação: Jonas M. Vargas.

### FINANCIAMENTO

Não se aplica.

### CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM

Não se aplica.

### APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

Não se aplica.

### CONFLITO DE INTERESSES

Nenhum conflito de interesse foi relatado.

### DISPONIBILIDADE DE DADOS E MATERIAIS

Os conteúdos subjacentes ao artigo estão nele contidos.

### PREPRINT

O artigo não é um preprint.

### LICENÇA DE USO

© Jonas Moreira Vargas. Este artigo está licenciado sob a [Licença Creative Commons CC-BY](#). Com essa licença você pode compartilhar, adaptar e criar para qualquer fim, desde que atribua a autoria da obra.

### PUBLISHER

Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em História. Portal de Periódicos UFSC. As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.



## **EDITORA**

Beatriz Galotti Mamigonian.

## **HISTÓRICO**

Recebido em: 18 de fevereiro de 2023.

Aprovado em: 6 de junho de 2023.

Como citar: VARGAS, Jonas M. Escravidão e tráfico ilegal na fronteira sul do Brasil: o caso dos charqueadores rio-grandenses, dos saladeristas uruguaiois e de suas redes mercantis (c. 1830-1850) *Esboços*, Florianópolis, v. 30, n. 54, p. 211-236, 2023.

