

O PAPEL DO ESCRAVO NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO DE PIEDADE

Célia Maria e Silva*

O movimento colonizador no litoral catarinense, colocou uma série de possibilidades quanto à **forma de ocupação do espaço**, destacando-se o caráter político-militar - configurado pela presença de diversas fortalezas -, e as formas de exploração dos recursos existentes no mar. A última, basicamente em dois níveis: uma **pequena produção mercantil**, fundamentada no trabalho de açorianos, e uma **produção de cunho capitalista**, baseada no trabalho escravo, voltada para o comércio internacional. É esta grande produção, que caracterizá a preocupação básica do presente texto.

A primeira manifestação desta atividade produtiva em Santa Catarina, ocorrera nos espaços de Piedade, quando fora criada a **área de Produção Baleeira Catarinense**, como parte do plano de expansão da exploração já existente nas áreas da Bahia (séc. XVII), Fluminense e Paulista (século XVIII). Esta, instalase em Piedade, através de uma associação de capitais comerciais

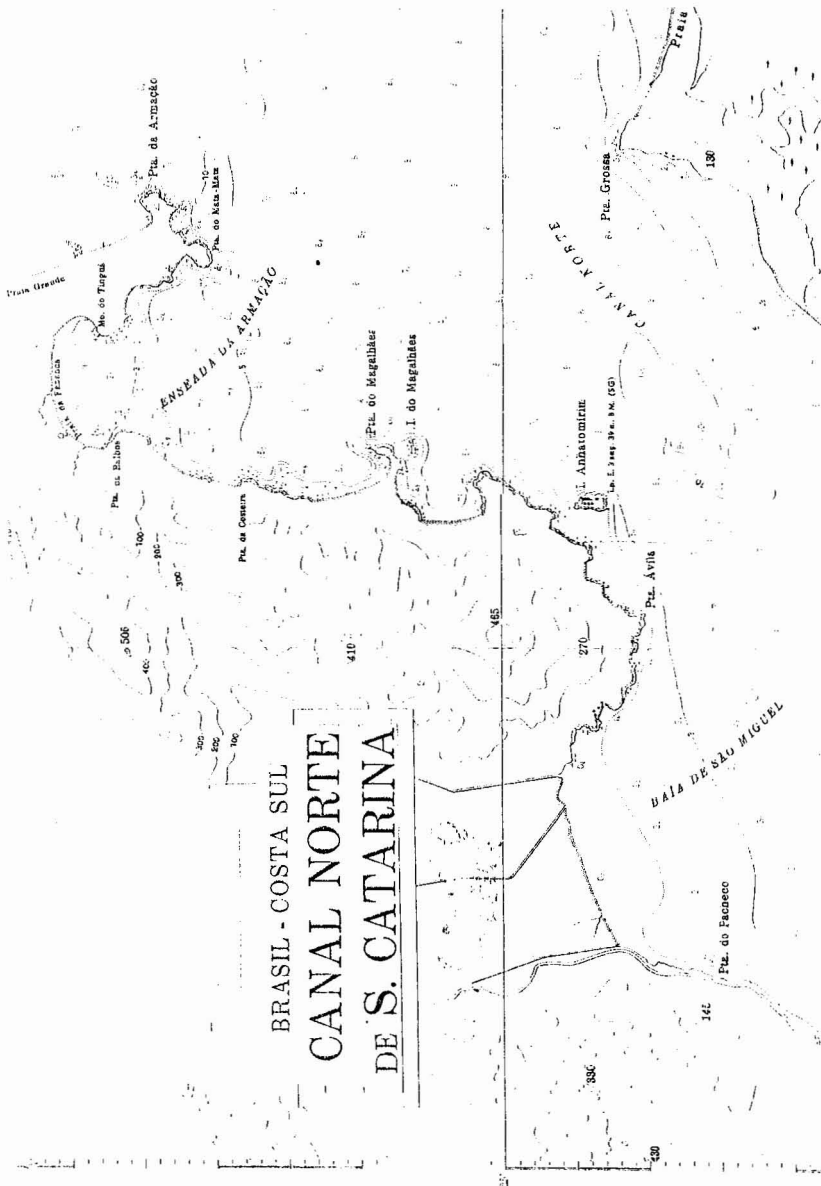
*Aluna do Curso de Mestrado em Geografia da UFSC.

de Lisboa, onde 8 sócios, tendo na sua vanguarda o capitalista Thomé Gomes Moreira, firmam o Contrato com a Coroa Portuguesa, a partir de 1742, por um prazo de 12 anos. Sucederam-se outros monopolistas no ramo, com associações de capitais comerciais portugueses, às vezes associando-se também, à capitais portugueses instalados no Rio de Janeiro. Um dos momentos mais significativos desta organização, ocorrera quando da penetração do avultado capital comercial português, ligado à Família Quintella, que arrendou o referido Contrato (incluindo toda a costa brasileira) por 36 anos (1765-1801) e que além deste privilégio, detinha ainda o do "sal, do tabaco, da dízima da Alfândega do Rio de Janeiro e vários outros no Brasil e em Portugal".¹

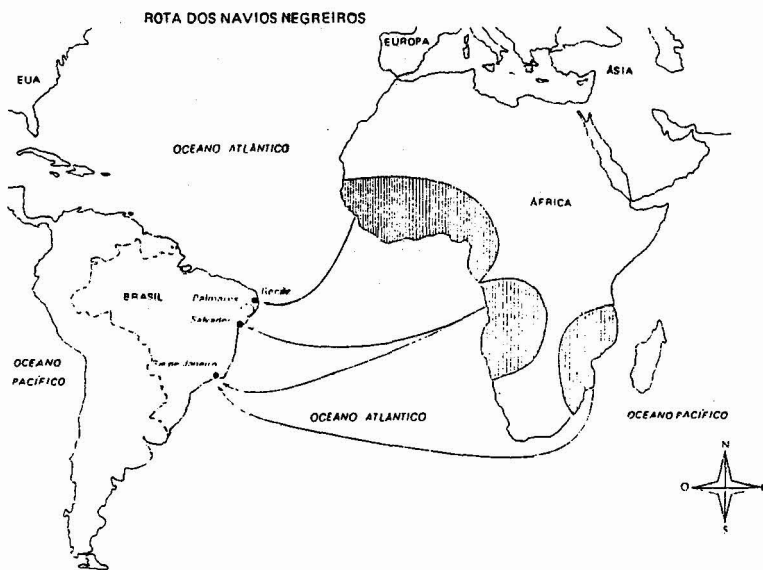
Todavía a instalação da indústria baleeira, necessitava de um favorecimento do quadro natural. E esta possibilidade concretizou-se com a apropriação do vale existente entre a Ponta da Mata-Mata e o Morro do Tinguá, onde fora construída a **Armação da Piedade**, nas proximidades do canal norte. Este canal, oferecia a vantagem de possuir grandes profundezas, propiciando a ancoragem de grandes embarcações, cujo porto, acabaram por instalar, na Fortaleza de Santa Cruz, numa pequena ilha próximo à Armação, denominada de Anhatomirim.

Contudo, a necessidade de favorecimentos, não calcava-se apenas no plano do quadro natural. Era necessário ainda, inserir naquele contexto, o **trabalho humano**, que realizasse as etapas do processo produtivo. Sobretudo, era necessário a extração máxima possível do trabalho excedente dos trabalhadores, dando-lhe um caráter compulsório e de exaustivas e intermináveis jornadas. E esta possibilidade concretizou-se, importando trabalhadores-escravos (em número superior a 100 somente para Armação da Piedade), expropriados em Cabinda, Congo, Moçambique e Angola (África), adquiridos no mercado do Rio de Janeiro. Esta a via selecionada pelos capitais comerciais portugueses, no sentido de dinamizar a produção da indústria baleeira: o **modo de produção escravista**.

Desta forma, os capitais comerciais portugueses que se instalaram em Piedade (1742) procuraram iniciar o processo de produção do espaço com a edificação de diversos estabelecimentos necessários ao desenvolvimento da indústria baleeira. Para



BRASIL - COSTA SUL
CANAL NORTE
 DE S. CATARINA



tanto, fora construído trapiches, fábricas de Frigir Baleias, diversas salgas, casas de tanques, Companhas de Baleeiros, Senzalas para escravos, estas medindo 725 palmos de frente por 151 de fundos, repartida em 44 casas e 2 armazéns e mais um prolongamento de 194 palmos de frente e 30 de fundos destinados aos escravos casados, como também, a Capela Nossa Senhora da Piedade, entre outros.² A Igreja, inaugurada a 18 de novembro de 1746, evidencia o provável momento em que iniciaram as atividades produtivas propriamente ditas.

A partir de então, o movimento existente no interior desta atividade, passa a exigir uma série de processos e mecanismos para que se realize a totalidade daquela produção. Estes processos contemplam algumas etapas como: a busca da baleia em alto mar; a chegada à praia; o carregamento até o engenho; o beneficiamento; a armazenagem e a sua comercialização.

Em Armação da Piedade, todas estas etapas são revestidas do trabalho escravo, que juntamente com o trabalho de homens "livres", tornavam possível a concretização daquela atividade produtiva.

Em cada fase do processo, em mar ou em terra, sacrifícios, dores, fome e frio, faziam parte da rotina desses agentes dinamizadores daquele espaço, que não raras as vezes, de forma gratuita, contribuíram para ali se instalar uma das maiores e mais belas armações do Brasil, como observou o historiador Francês, Ferdinand Denis em 1820.³

Partiam para o mar, 8 trabalhadores (1 arpoador, 1 timoneiro e 6 remeiros) em cada lancha de arpoar e 7 (1 timoneiro e 6 remeiros) nas lanchas de Socorro. No espaço marítimo, encontrava-se o momento mais doloroso da atividade! Perseguir o animal exigia ininterruptas horas de trabalho e de esforço. Fingar o cetáceo era ainda mais delicado, pois ao agonizar-se diante da morte e envolta pelo arpão, a baleia provocava enorme turbulência nas águas, estremecendo também a embarcação.⁴ Momento de grande risco para as vidas que a este trabalho dedicavam-se, sendo motivo muitas vezes, para as tripulações regressarem incompletas. Esta, uma das principais causas que levava aqueles trabalhadores manifestarem-se em forma de parali-

sações, vistas como "rebeldias". A primeira de uma série, ocorrera em 1784, mais precisamente a 30 de julho, "quando baleeiros se amotinaram, encabeçados pelo arpoador José Pereira Ruivo, conhecido já por outras 'rebeldias' e se negaram a ir para o mar".⁵ Embora José fosse encaminhado ao Rio de Janeiro e tivesse sido torturado, as manifestações continuaram.

Não obstante a presença do trabalho escravo fosse mais marcante no espaço terrestre, em Piedade, constatou-se que em 13 lanchas de arpoar e 15 de Socorro, num universo de 168 remeiros, 31 eram trabalhadores-escravos. Além destes, figuram ainda, um na qualidade de timoneiro e outro na qualidade de arpoador, perfazendo um total de 33 trabalhadores-escravos em alto mar, no período compreendido entre 1801-1816. A estes trabalhadores, aliava-se nas épocas de safra, os escravos de aluguel. Estes, no final do século XVIII foram estimados em aproximadamente 10 homens, enquanto que nas primeiras décadas do século XIX, este número aumentava para 43 anualmente.⁶

De volta à terra, eram os trabalhadores do Mar, recepcionados por outros, que em uma canoa, ajudava-os na condução do animal ao trapiche. Na praia, o trabalho consistia em dividir e esquartejar o animal em tiras largas. Novamente as mãos do trabalhador-escravo era requisitada. Tratava-se das tarefas dos cortadores de cima da baleia e o cortador da praia, em número de 3 escravos no período referido. Após longas horas sobre o animal, eram as largas tiras encaminhadas ao engenho de frigrir. Este trajeto, também era executado por escravos, que em carretões ou nas costas, conduziam a matéria-prima à fábrica para produzir o óleo. Trabalho difícil e pesado consistia esse transporte! Muitas vezes causou danos de diversas ordens naqueles trabalhadores negros, sendo que em 1816, 65 trabalhadores-escravos estavam inválidos (quebrados, deuréptos, aleijados...) num universo de 170.⁷

No engenho de frigrir, o trabalho consistia na separação da pele, no espostejamento das tiras, que após serem picadas, eram lançadas em caldeiras para serem fundidas. Inicia-se então, o processo de fabricação do óleo no engenho de frigrir. Este, segundo a Professora Miriam Ellys, era "o principal setor da armação, o centro nevrálgico que comandava e para o qual

convergiam os trabalhos cotidianos, o eixo, a mola mestra das atividades e da vida que aí se desenvolviam, a própria razão da existência da feitoria baleeira".⁸ Derretido o óleo, era o produto escoado através de um tendal e purificado. Todas estas tarefas (cortar o tóicinho, extrair a lenha, fazer o fogo permanecer aceso, derretimento, escoamento e purificação do produto) eram executadas por trabalhadores-escravos, em número de **24 em Armação da Piedade** (1816)⁹ sob a supervisão do feitor-mor, agente controlador do beneficiamento do produto. Ainda segundo a Professora Miriam, "penosa era a faina diária dos escravos na apuração do óleo... Processava-se em ambiente de elevada temperatura e de odor acre e nauseabundo, saturado de gorduroso vapor e espessa fumaça em constante emanação das caldeiras e fornalhas... Mais penoso ainda era lenhar nas matas da armação e transportar ao engenho de frigr..."¹⁰

Beneficiado o produto, chegava o momento de armazenagem e sua comercialização. No plano local, abasteciam os estancos, os escravos mestre de azeite em número de 2 (1816); no plano nacional e internacional era também os trabalhadores-escravos que passavam horas, dia após dia, carregando embarcações. Às vezes compunham a tripulação na qualidade de marinheiros das sumacas e bergatins.¹¹

Todavia, outras atividades compunham o quadro de trabalho existente no interior da armação. Tratava-se das atividades acessórias à produção baleeira, como ferreiro, tanoeiro, carpinteiro e pedreiro. Os primeiros tinham a incumbência de produzir "parte da fabricação, manutenção de reparo dos petrechos de ferro e cobre destinados aos trabalhos no engenho, à pesca da baleia e às indústrias anexas".¹² Aos tanoeiros caberia confeccionar e consertar pipas e barris para acondicionamento do óleo e os carpinteiros responsabilizavam-se pelo fabrico de embarcações e outras tarefas no estaleiro, enquanto que pedreiros tinham por ofício, reformar construções e outras atividades.¹³ Estas atividades acessórias em Armação da Piedade, também eram atribuições do trabalhador-escravo, identificando-se 6 tanoeiros, 2 ferreiros, 13 carpinteiros e 7 pedreiros, num total de 28 (1816).¹⁴

Ao nível do embate travado entre àqueles que produziam e os que se apropriavam da produção, constatou-se, durante o longo período em que desenvolveu-se a atividade baleeira em Armação da Piedade (1742-1825), sucessivos momentos de alongamento da jornada de trabalho, tanto no espaço marítimo como terrestre. Trabalhavam dias e dias nos mares à busca do animal; trabalhavam noites inteiras, até o raiar do dia nos engenhos. Também a presença do trabalho infantil, em número de 18 (1816), mesmo que em tarefas auxiliares, denunciavam o grau de exploração reinante no interior daquela produção.

Esta, a forma que o Estado e os Comerciantes Portugueses encontraram para acumular capital: através de uma "Renda Escravista",¹⁵ (seja pelo trabalho compulsório e gratuito, pelo alongamento da jornada e pela presença do trabalho infantil) extraída dos trabalhadores-escravos, auferiram grandes somas. Apenas como dado elucidativo da questão, citamos na esfera dos contratadores, o Balanço Geral fornecido pela Família Quintella, em 1777, cujo lucro atingira à época, a extraordinária cifra de 1.066.797//487 réis, considerando-se a costa brasileira,¹⁶ enquanto que o Estado Português recebera do Contrato de 1750-1753, somente por Armação da Piedade, 4.000//000 réis,¹⁷ totalizando 16.000//000 réis pagos na Fazenda Real.

Embora o processo de extração do óleo da baleia ainda se evidenciasse por um longo período no litoral catarinense, este mesmo processo no interior das armações, estava numa fase decadente no final da segunda década do século XIX. Após o processo de "Independência" do Brasil, as armações catarinenses foram encampadas (1826), sendo que os trabalhadores-escravos, ligados à Armação da Piedade, foram abandonados e obrigados a conviver com inúmeras dificuldades. Dez anos depois, foram alugados à Veríssimo Mendes Vianna e Cia do Serviço de Escravos da Armação da Piedade ao preço de 678.000 réis. Do total da escravatura - 107 (1750);¹⁸ 170 (1816);¹⁹ 324 (1817),²⁰ - restam o reduzido número de 64, dos quais 59 foram alugados à referida empresa, para serem utilizados em serviços ligados ao setor pesqueiro, lavouras e qualquer outra atividade conveniente ao arrendatário. Os cinco restantes, foram desviados pelo Estado Catarinense, para construírem a obra do trapiche da cidade e armazéns da Marinha.²¹

Eis, uma contribuição, no sentido de se resgatar o papel histórico do homem negro para construir os espaços da sociedade brasileira, em especial Armação da Piedade, pois foram estes homens, que marcaram o início da ocupação no Município de Ganchos, hoje Governador Celso Ramos.

Notas

1. ELLYS, Miriam. A Pesca da Baleia no Brasil Colonial. Melhoramentos, SP, 1962. p.153.
2. Administração da Pesca da Baleia. Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. Caixa 360, pacote 3. Doc. Arquivo Nacional (RJ).
3. Citado por BOITEUX, Lucas. A Pesca da Baleia. In: Revista do IHGSC, vol. III, 1914, Florianópolis, p.11.
4. Sobre o processo de localização, sondagem, espera e perseguição da baleia, ver maiores detalhes em ELLYS, Miriam, op. cit., p.116.
5. BOITEUX, Lucas A. A Pesca da Baleia. In: Anais do 1º Congresso de História Catarinense, Florianópolis, p.42.
6. Administração da Pesca da Baleia. Real Junta do Comércio, Caixa 360, pacote 1. Doc. do Arquivo Nacional (RJ). Registros de Nascimentos e Óbitos de São Miguel. Cúria Metropolitana de Florianópolis.
7. Administração da Pesca da Baleia Caixa 360, pacote 3. Arquivo Nacional.
8. ELLYS, Miriam. op. cit., p.63.
9. Administração da Pesca da Baleia.... Caixa 360, pacote 3. Arquivo Nacional.
10. ELLYS, Miriam. op. cit., p.122.
11. Administração da Pesca da Baleia.... Caixa 360, pacote 3. Arquivo Nacional.
12. ELLYS, Miriam. op. cit., p.68.
13. Idem.

14. Administração da Pesca da Baleia Caixa 360, pacote 3. Arquivo Nacional.
15. CHAYANOV, Alexandre V. Sobre a Teoria dos Sistemas Econômicos não Capitalistas. In: SILVA, José Graziano da et alii (org). A Questão Agrária. Brasiliense, SP, 1981.
Sobre a "Renda Escravista" o autor observa que é "uma categoria econômica... que o proprietário recebe em virtude de seu direito de propriedade". Segundo ele, "a parcela do produto atribuído em termos econômicos ao trabalho dos escravos não é recebida por estes, mas por seu amo, pelo fato de ser proprietário dos mesmos..." p.147-148.
16. Documento da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Ref. I-28-32,5.
17. ELLYS, Miriam. op. cit., p.152.
18. Documento do Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa. Núcleo do Rio de Janeiro, Ref. 15.205.
19. Administração da Pesca da Baleia... Caixa 360, pacote 3. Arquivo Nacional.
20. Idem.
21. Documento do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (RJ) nº 66, anexo 3 e 4, lata 9C.