



USO DE PLATAFORMAS DIGITAIS NA PESQUISA HISTÓRICA: A ATUAÇÃO DE JOAQUIM JOSÉ CARDOSO GUIMARÃES ENTRE 1810 E 1830

Use of digital platforms in historical research: the activities of Joaquim José Cardoso Guimarães between 1810 and 1830

Uso de plataformas digitales en la investigación histórica: la actuación de Joaquim José Cardoso Guimarães entre 1810 y 1830

Fabiane Pacheco da Cunha¹

Resumo: Investiga o comerciante Joaquim José Cardoso Guimarães a partir do uso de fontes históricas digitalizadas, a saber: jornais da Hemeroteca Digital Brasileira e dados do *SlaveVoyages*. Objetiva discorrer sobre a atuação de Cardoso Guimarães, por meio de pesquisa histórica sustentada por plataformas digitais. Enfatiza o período entre 1812 e 1830, quando sua atuação comercial foi rastreável, indicando envolvimento no comércio de cabotagem e no tráfico transatlântico de escravizados. Metodologicamente, tem-se uma pesquisa qualitativa com fontes massivas, a fim de testar as potencialidades de ambas as plataformas. A partir do cruzamento de informações, os dados foram organizados em tabelas que revelam rotas comerciais, produtos transportados e redes familiares. A pesquisa demonstra como bancos de dados e fontes digitalizadas permitem recuperar e relacionar informações dispersas, potencializando estudos históricos.

Palavras-chave: Escravidão. Joaquim José Cardoso Guimarães. Comércio interno. Comércio de escravizados. Acervos digitais.

Abstract: Investigates the merchant Joaquim José Cardoso Guimarães using digitized historical sources, namely: newspapers from the Brazilian Digital Newspaper Library and data from SlaveVoyages. It aims to discuss Cardoso Guimarães' activities through historical research supported by digital platforms. It emphasizes the period between 1812 and 1830, when his commercial activities were traceable, indicating involvement in coastal trade and the transatlantic slave trade. Methodologically, it is a qualitative study with massive sources, in order to test the potential of both platforms. By cross-referencing information, the data was organized into tables that reveal trade routes, transported products, and family networks. The research demonstrates how databases and digitized sources allow for the recovery and correlation of scattered information, enhancing historical studies.

¹ Mestranda em História (PPGH-UFSM), bolsista CAPES. E-mail: fabiane.pacheco@acad.ufsm.br. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0265202846909225>. Orcid iD: <https://orcid.org/0009-0009-4671-8433>.





Keywords Slavery. Joaquim José Cardos Guimarães. Domestic trade. Slave trade. Digital collections.

Resumen: Investiga al comerciante Joaquim José Cardoso Guimarães a partir del uso de fuentes históricas digitalizadas, a saber: periódicos de la Hemeroteca Digital Brasileira y datos de SlaveVoyages. Su objetivo es analizar la actuación de Cardoso Guimarães mediante una investigación histórica respaldada por plataformas digitales. Hace hincapié en el período comprendido entre 1812 y 1830, cuando se pudo rastrear su actividad comercial, lo que indica su participación en el comercio costero y en el tráfico transatlántico de esclavos. Metodológicamente, se trata de una investigación cualitativa con fuentes masivas, con el fin de poner a prueba el potencial de ambas plataformas. A partir del cruce de información, los datos se organizaron en tablas que revelan rutas comerciales, productos transportados y redes familiares. La investigación demuestra cómo las bases de datos y las fuentes digitalizadas permiten recuperar y relacionar información dispersa, potenciando los estudios históricos.

Palabras clave: Esclavitud. Joaquim José Cardos Guimarães. Comercio interno. Comercio de esclavos. Colecciones digitales.

Introdução

Este artigo tem como objetivo delinear a atuação do comerciante Joaquim José Cardoso Guimarães a partir da análise de fontes históricas digitalizadas, acessíveis em plataformas online. O recorte temporal concentra-se entre as décadas de 1810 e 1830, com ênfase nos anos 1820, período em que os registros sobre suas atividades comerciais se tornam mais recorrentes. Inserido em um contexto escravista e de transição entre os períodos colonial e imperial no Brasil, este estudo se fundamenta, nas bases de dados da *SlaveVoyages* e da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, com apoio do material bibliográfico.

A utilização de fontes digitalizadas implica em processos de "dataficação", ou seja, a conversão dos documentos em bases estruturadas de dados. Como explicam Brasil e Nascimento (2020), textos passam a ser interpretados como cadeias de caracteres, imagens são lidas por pixels e áudios por ondas sonoras. Além do conteúdo original, esse processo agrupa metadados que permitem buscas otimizadas via ferramentas como o OCR (Reconhecimento Óptico de Caracteres). Apesar de sua eficácia, essa tecnologia apresenta limitações, sobretudo na leitura de documentos deteriorados, como jornais do século XIX, o que pode gerar falhas na identificação de termos e nomes.

Diante disso, adotou-se como estratégia metodológica o cruzamento de diferentes variações do nome de Joaquim José Cardoso Guimarães, considerando-se apenas ocorrências que apresentassem elementos corroborativos, como o nome de embarcações, mestres de navio

ou pessoas de sua rede comercial. Foram utilizados os seguintes termos: “Joaquim José Cardoso”, “Joaquim José Guimarães”, “José Cardoso Guimarães” e “Joaquim Cardoso Guimarães”, grafias diferentes do sobrenome como “Cardozo”, além de palavras associadas às suas atividades, como nomes de navios e consignatários. Os termos com maiores correspondentes foram “*Josefina*”, “*Despique*”, “Ricardo de Lima”, “José Americano”, sendo o nome de embarcações suas e mestres destas. Assim, trata-se de uma metodologia qualitativa, a partir do uso de fontes e dados majoritariamente homogêneos.

De acordo com Gil (2021, p. 56), para a realização de pesquisas históricas coerentes, além de levar em consideração as características das fontes, como as limitações da leitura OCR, “é essencial granular os dados e atribuir a cada partícula um significado distinto. Isso significa dividir as informações em pequenos pedaços”. No âmbito dessa pesquisa, as informações coletadas nas bases de dados digitais *SlaveVoyages*² e da Hemeroteca Digital³ foram reorganizadas em outro banco de dados que atendesse o objetivo dessa pesquisa, ou seja, “granularizadas” a fim de uma rápida recuperação de rotas comerciais. Nesse sentido, foram sistematizados em data e edição dos jornais, embarcação, o mestre/piloto, os produtos e escravizados embarcados, o consignatário (a quem se destina esses produtos), o porto para onde vem ou vai, o link, que direciona para a cópia online na Hemeroteca Digital, além de observações distintas que destacam ligações entre diferentes notícias ou termos.

É fundamental reforçar que as ferramentas digitais não substituem o exercício intelectual da pesquisa histórica. Como salientam Brasil e Nascimento (2020, p. 221),

² O *SlaveVoyages* é um projeto digital colaborativo que reúne registros sobre as origens e o transporte forçado de mais de doze milhões de africanos pelo Atlântico e nas Américas. Criado a partir do trabalho de diversos historiadores, o banco de dados do comércio transatlântico de escravos foi disponibilizado gratuitamente online em 2008 e vem sendo atualizado desde então. Mantido por um consórcio internacional de universidades e instituições de pesquisa, o projeto busca garantir o acesso a materiais de arquivo e fornece ferramentas para professores, estudantes, pesquisadores e o público em geral compreenderem a dimensão histórica e humana do tráfico atlântico de escravizados. Para mais informações: <https://www.slavevoyages.org/blog/slavevoyages-introduction/50>. Acesso em: 13 ago. 2025.

³ A Hemeroteca Digital Brasileira, oferecida pela Fundação Biblioteca Nacional, é um portal online que disponibiliza gratuitamente periódicos nacionais como jornais, revistas, boletins e anuários para consulta a partir de qualquer lugar do mundo. Seu acervo reúne desde os primeiros jornais do país, criados em 1808, até publicações raras do século XIX, títulos marcantes do século XX e periódicos científicos de diversas áreas. A plataforma faz buscas avançadas por título, data, local e palavras-chave através da tecnologia de Reconhecimento Ótico de Caracteres (OCR) e possibilita ao usuário visualizar, compartilhar e imprimir páginas, tornando-se uma importante ferramenta de preservação e pesquisa histórica, cultural e científica. Para mais informações: <https://bndigital.bn.br/>. Acesso em: 13 ago. 2025.





a leitura da fonte, a elaboração das perguntas e dos problemas, a construção conceitual analítica e a erudição e o conhecimento de contextos e bibliografia. As ferramentas potencializam nossas habilidades analíticas, possibilitam que novas perguntas sejam formuladas, e novas respostas, atingidas". Sobre essa perspectiva, também se aponta a necessidade de explicitar a forma como pesquisas digitais são construídas e a qual historiografia dialogam.

Pensando nisso, a estrutura do texto se organiza da seguinte forma: inicialmente, apresenta-se um breve panorama historiográfico que embasa a pesquisa; na sequência, são analisadas as atividades comerciais de Joaquim José Cardoso Guimarães, especialmente suas viagens dentro do Brasil e para outros territórios da América; por fim, realiza-se um cruzamento entre os dados obtidos nos jornais da Hemeroteca Digital e os registros sobre o tráfico atlântico presentes na plataforma *SlaveVoyages*.

Por causa do escasso número de jornais disponíveis na Hemeroteca Digital no início do século XIX, não foi possível alcançar dados da primeira década de 1800 ou anteriores. Provavelmente Cardoso Guimarães já atuasse como comerciante, mas somente a partir da vinda da família real, em 1808, que os colonos puderam se aproveitar da produção de jornais que antes eram inexistentes na Colônia. Nesse sentido, o recorte é delimitado pela fonte.

Em termos metodológicos, este trabalho é um exercício de levantamento de dados e limita-se à análise dos registros em que há menção direta ao nome do comerciante nos periódicos da Biblioteca Nacional Digital. As informações encontradas na pesquisa foram sistematizadas em tabelas que possibilitaram um panorama das viagens e produtos encomendadas na década de 1810 até meados de 1830, quando os registros diminuíram consideravelmente, até que em 1842 há um dado que se refere a esse indivíduo como já falecido⁴.

A maior fonte de dados foi o jornal *Gazeta do Rio de Janeiro* nos anos 1810. Depois, na década de 1820, aumentou significativamente o número de jornais e consequentemente o número de dados. Nessa década, os jornais usados foram: *Império do Brasil*, *Diário do Governo (CE)*, *Diário Mercantil (RJ)*, *Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ)*, *Diário do Rio de Janeiro (RJ)* e *Jornal do Comércio (RJ)*.

⁴ Diário do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, N. 17. 24 jan. 1842. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=094170_01&pagfis=24872. Acesso: 08 jul. 2024.

Historiografia colonial acerca do comércio interno

Múltiplas são as discussões acerca da historiografia econômica do período colonial acerca da existência e do papel de um comércio interno no Brasil do século XIX. Borges e Santos (2018, p. 144) destacam que ao buscar compreender o motivo da estagnação brasileira, Caio Prado Jr. formula a linha interpretativa *Escola do Sentido da Colonização*, que analisa o Brasil através de uma colonização de exploração. Seus entendimentos são baseados em ciclos econômicos subordinados à metrópole, desconsiderando redes internas de comércio na colônia e alimentando a visão do Brasil como uma colônia de exploração voltada para a exportação. Por fim, chega a conclusão que o Brasil é subdesenvolvido por conta do Pacto Colonial que amarrou qualquer gerência endógena.

Dando continuidade às postulações caiopradianas, Celso Furtado (1975) compartilha da percepção de que a economia colonial carecia de autonomia, devido à intensa subordinação às demandas metropolitanas (Borges; Santos, 2018, p. 147). Contudo, Furtado (1975) aprofunda a análise ao apontar que, embora dependente do mercado externo, a economia colonial apresentava dinâmicas internas, especialmente em momentos de alta dos preços dos produtos de exportação, quando surgia uma maior demanda por abastecimento das *plantations*. Assim, reconhece que, mesmo subordinado, o mercado interno possuía certo dinamismo, impulsionado pela necessidade de suprir a produção voltada à exportação. (Borges; Santos, 2018).

De forma semelhante, Novais (1983) argumenta que a colônia não detinha controle sobre seu próprio mercado, visto que as exigências da metrópole guiavam sua dinâmica econômica. Entretanto, para Novais o subdesenvolvimento colonial seria inerente à própria expansão do capitalismo, dividindo-se entre um setor hegemônico, representado pela *plantation*⁵, e um mercado interno restrito, voltado ao atendimento das demandas locais não supridas pelas importações (Fragoso, 1998, p. 67).

Em contraposição a essa perspectiva, entre as décadas de 1970 e 1980, Cardoso e Gorender desenvolvem a linha interpretativa denominada *Modo de Produção Escravista Colonial*, pois ambos possuem interpretações e críticas confluentes sobre os autores da *Escola do Sentido da Colonização* (Borges; Santos, 2018). Cardoso (1983) propõe uma análise focada

⁵ A definição tradicional de *plantation* descreve um sistema agroexportador colonial caracterizado pela monocultura em grandes propriedades, voltado ao mercado externo e sustentado pela exploração do trabalho escravo. Nos estudos sobre o “modo de produção escravista colonial”, Cardoso (1987) analisa como esse modelo econômico integrava-se a um conjunto mais amplo que incluía o comércio interno e a existência de espaços de resistência, como as “brechas campesinas”, onde escravizados desenvolviam atividades produtivas próprias.





nas especificidades da colônia, suas estruturas internas e movimentos econômicos que extrapolavam a lógica da *plantation* e do mercado externo, não somente acerca do Brasil, mas da América Latina.

Por um lado, tais sociedades só adquirem pleno sentido se são abordadas como parte de um conjunto mais vasto, posto que surgem como anexos complementares economia da europeia, e sob a dependência de núcleos metropolitanos que é preciso considerar para compreender a racionalidade da economia colonial. Por outro, a empresa colonial fez aparecer sociedades com estruturas internas que possuem uma lógica que não se reduz à sua vinculação externa com o comércio atlântico e com as suas respectivas metrópoles políticas: desta forma, defini-las como anexo ou parte integrante de um conjunto mais vasto é um momento central da análise, mas não o bastante. É necessário também abordar as próprias estruturas internas, descobrir suas especificidades e seu funcionamento (Cardoso, 1983, p. 63).

Em concordância, Gorender formula as “leis de funcionamento” questionando a centralidade que se dá para a transferência de produção para metrópole. Para o autor, existe a possibilidade de acumulação no interior da colônia, seja pela atividade agrícola ou pelo comércio. Contudo, ressalta que o escravismo limitava a expansão de um mercado interno mercantilizado mais amplo (Fragoso, 1998).

Posteriormente, nasce a *Escola do Rio*, trazendo a noção e do livro *Arcaísmo como Projeto* de João Fragoso e Manolo Florentino (1993) para aglutinar o trabalho de ambos os autores, que já trabalhavam em temas correlatos. Enquanto Florentino (1997) já havia se dedicado ao estudo do tráfico atlântico de escravizados entre a costa africana e o Rio de Janeiro, Fragoso (1998) volta-se à análise das elites cariocas coloniais, defendendo a existência de um mercado interno dinâmico, relativamente autônomo e não completamente subordinado às flutuações do mercado internacional (Borges; Santos, 2018).

Alguns dos principais críticos aos trabalhos de João Fragoso e Manolo Florentino são Eduardo Mariutti, Luiz Paulo Nogueról e Mario Neto, ligados à Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Os autores apontam, entre outros aspectos, inconsistências metodológicas, como o recorte temporal e espacial considerado insuficiente para dar conta da complexidade do tema, além de um tratamento inadequado das fontes. Segundo Mariutti, Nogueról e Neto (2001), o contexto específico do período analisado, marcado por eventos como a Revolta de São Domingos (1792) e a conjuntura europeia, teria impactado significativamente as exportações brasileiras, o que torna inadequada a generalização dos resultados obtidos pelos

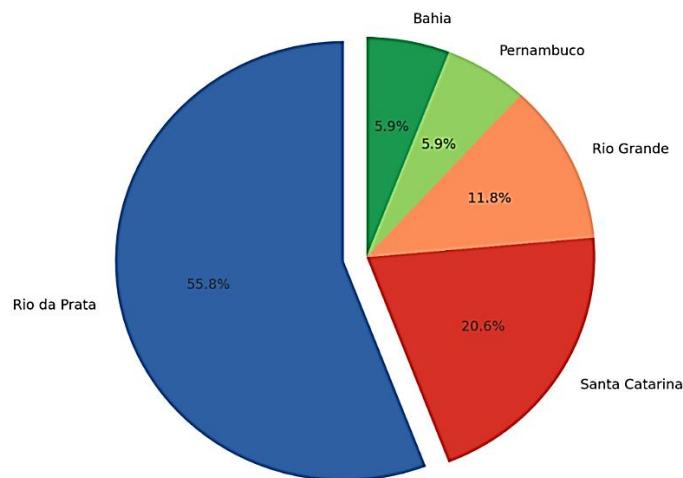
autores para outras regiões e períodos. As críticas também sugerem que houve distorções nas interpretações de autores anteriores em benefício das teses defendidas por Fragoso e Florentino.

Para este trabalho, considera-se que as críticas são pertinentes e contribuem para o aprimoramento dos debates. No entanto, entende-se que qualquer recorte temático ou cronológico carrega, inevitavelmente, singularidades. Assim, generalizações devem ser feitas com cautela e apenas quando devidamente contextualizadas. Portanto, as críticas não invalidam as importantes contribuições de Fragoso e Florentino, cujas reflexões sobre mercado interno, tráfico e comércio no Rio de Janeiro do século XIX oferecem subsídios fundamentais para a presente pesquisa sobre a atuação do comerciante Joaquim José Cardoso Guimarães, que toma suas interpretações como suporte teórico relevante.

A atuação de Joaquim José Cardoso Guimarães no comércio de cabotagem

Conforme apontado anteriormente, os primeiros registros sobre a atuação de Joaquim José Cardoso Guimarães datam de 1812. No dia 15 de janeiro de 1812, o jornal *Gazeta do Rio de Janeiro* noticiou a entrada do brigue *Viajante*, proveniente de Santa Catarina, transportando para o comerciante cargas de taboados, arroz, telhas e couro. No mês de outubro do mesmo ano, a embarcação retorna ao Rio de Janeiro, novamente vinda de Santa Catarina, trazendo arroz e taboados. No ano seguinte, o mesmo brigue realiza nova viagem, acrescentando à carga os gêneros feijão, farinha e milho, além da madeira.

Ao analisar o conjunto dos registros, observa-se que Santa Catarina se consolidava como um dos principais destinos nas rotas comerciais de Joaquim José Cardoso Guimarães. A capitania destacava-se especialmente pelo fornecimento de gêneros alimentícios e madeira, sendo o segundo destino mais frequente no recorte temporal analisado (Gráfico 1).

Gráfico 1 – Rotas comerciais na América de Joaquim José Cardoso Guimarães entre 1812 e 1830

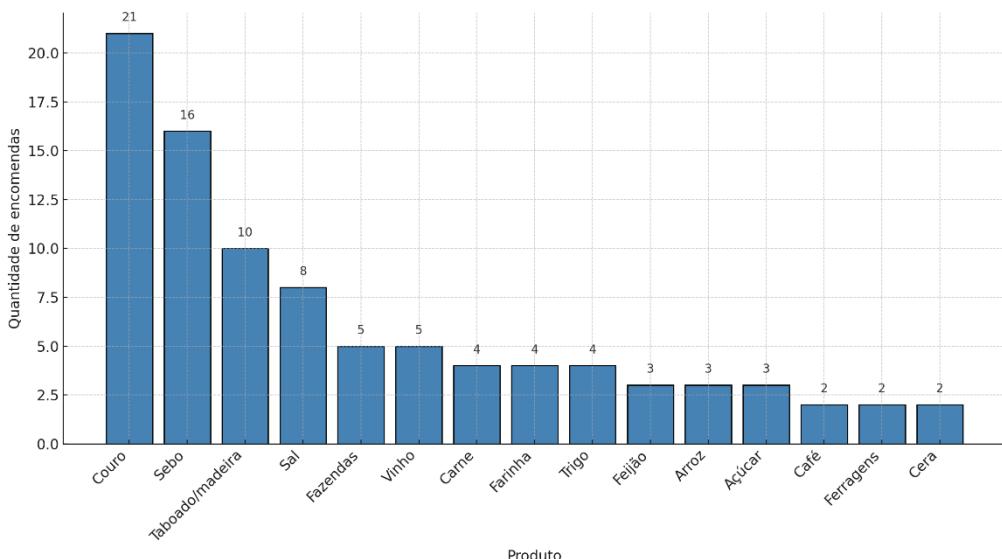
Fonte: Banco de dados elaborado com os jornais da Hemeroteca Digital Nacional que constam o nome do comerciante carioca Joaquim José Cardoso Guimarães entre 1812 e 1830

Conforme o Gráfico 1, o destaque de viagens é para o Rio da Prata, que representa a maior proporção (55,8%), seguido por Santa Catarina (20,6%), Rio Grande (11,8%), e Bahia e Pernambuco, ambas com 5,9%. Das sete viagens registradas com destino à Santa Catarina, seis ocorreram entre os anos de 1812 e 1817. Após esse período, há apenas um novo registro em 1826, mantendo-se a regularidade dos mesmos produtos comercializados anteriormente. Em apenas uma dessas viagens não consta a aquisição de taboadão, o que indica que este era o principal item de interesse, seguido por gêneros alimentícios de origem agrícola. A recorrência desse padrão sugere que Santa Catarina se consolidava como o principal fornecedor de madeira para Joaquim José Cardoso Guimarães, uma vez que o registro de compra desse material em outra localidade só ocorre em 1826⁶.

Ressalta-se, ainda, que o taboadão ocupa a terceira posição entre os produtos mais importados pelo comerciante para o Rio de Janeiro no período analisado (Gráfico 2). No que se refere aos gêneros pecuários, observa-se, conforme demonstram os Gráficos 1 e 2, uma predominância da importação de produtos oriundos das regiões meridionais. Couro e sebo destacam-se como os principais itens adquiridos por Cardoso Guimarães no período analisado, vindos, em sua maioria, dos portos de Rio Grande e da região do Rio da Prata.

Gráfico 2 – Produtos mais encomendados comerciante entre 1812 e 1830

⁶ Em Aldeia Velha, lugar que aparece em apenas uma ocorrência.



Fonte: Banco de dados elaborado com os jornais da Hemeroteca Digital Nacional que constam o nome do comerciante carioca Joaquim José Cardoso Guimarães entre 1812 e 1830

O Gráfico 2 evidencia o predomínio do comércio de couro (21 registros) como o principal produto, seguido pelo sebo (16 registros), que ocupa uma posição secundária. Além disso, a taboado/madeira (10 registros) também apresentava demanda significativa, embora com uma proporção aproximadamente metade daquela registrada pelo couro. Essa distribuição sugere que a economia representada no gráfico estava fortemente baseada em produtos derivados de animais (couro e sebo), com a madeira desempenhando um papel relevante, porém menos expressivo.

Das 36 viagens classificadas como comércio interno, considerando apenas os destinos com mais de uma ocorrência, 19 tiveram Montevidéu como destino, representando a maioria das transações. Nessa rota, os principais produtos importados foram o couro, que motivou 13 viagens, e o sebo, responsável por outras 10. Em algumas ocasiões, esses itens foram adquiridos de forma conjunta; em outras, separadamente. Apenas em uma dessas viagens há o registro da importação de outros produtos, como fazendas e vinhos. Buenos Aires, por sua vez, aparece com apenas uma viagem registrada, realizada em 1815, também destinada à aquisição de couro e sebo. Além desses, há o registro genérico de uma importação proveniente do “Rio da Prata”, em 1817, que incluiu couro, sebo e azeite de lobo. Tais denominações genéricas foram consideradas na composição do percentual correspondente à região do Rio da Prata, que inclui Montevidéu, Buenos Aires e Colônia

O porto de Rio Grande também se destacou como fornecedor desses gêneros. Das quatro viagens destinadas à localidade, ao menos duas envolveram a compra de couro e sebo, além de



trigo e carne, que aparecem em todas as viagens realizadas para esse destino. Destaca-se que, entre os anos de 1813 e 1814, período em que não foram identificadas compras de couro e sebo em Montevidéu, o comerciante supriu essa demanda, possivelmente, a partir do porto de Rio Grande.

Nas primeiras décadas do século XIX, Rio Grande era o principal centro de comércio do Rio Grande de São Pedro e o terceiro lugar mais visitado pelo comerciante pesquisado. A alternância entre os portos de Rio Grande e Montevidéu em busca de produtos similares como sebo e couro, por exemplo, pode ser explicada pelo momento histórico de conflitos na região da Cisplatina. Ainda assim, mesmo durante esses períodos, Montevidéu não deixou de ser um destino recorrente para suas atividades comerciais. O historiador Gabriel Berute (2011, p. 265) afirma que:

Durante as Guerras Cisplatinas, Rio Grande beneficiou-se das dificuldades enfrentadas por Montevidéu em manter-se em operação nas primeiras décadas do século XIX, devido ao processo de independência das antigas províncias do Vice-reino do Rio da Prata e à invasão e ocupação luso-brasileira da Banda Oriental.

Berute (2011, p. 58) retoma os trabalhos de Helen Osório ao dizer que “o Rio de Janeiro era o primeiro – e quase exclusivo – mercado do trigo e o segundo importador de charque” e que “o porto carioca era o principal destino dos couros e dos outros produtos agropecuários”. Nesse sentido, as rotas de Cardoso Guimarães condizem com o grande esquema aprofundado no trabalho de Gabriel Berute sobre o comércio em Rio Grande. Como o Rio Grande de São Pedro era voltado para mercado interno (trigo e charque), outro ponto importante é a atenção que o autor chama para o comércio de cabotagem como principal meio de transporte dessas mercadorias para seus parceiros comerciais.

As autoras Prado e Luizetto (1981, p. 160), ao analisar dados fornecidos pelo viajante Luckok sobre o comércio de cabotagem no XIX, argumentam que esse comércio nasce em consequência do processo de urbanização e formação de mercado consumidor para escoar a produção de mercadorias de subsistência. Após a chegada da Corte no Brasil, o comércio marítimo ascende e se torna o elo entre províncias ao transportar gêneros de subsistência e produtos de exportação, assim, “este sistema de navegação costeira foi responsável por uma

intensificação de contatos comerciais entre as diferentes províncias, destacando-se: Bahia, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Pernambuco e região do Prata (Prado, Luizetto, 1981, p. 162)⁷.

O processo de Reabertura dos Portos, em 1808, e o Tratado de Comércio, Navegação e Amizade, em 1810, com a Inglaterra, desagradam os negociantes luso-brasileiros que assistem crescer a concorrência. Mesmo assim, o Rio de Janeiro manteve-se como a principal origem e destino das mercadorias negociadas através de seu porto marítimo, pelo seu caráter de distribuidor. De tal modo:

Os produtos destinados ao mercado interno demonstraram a capacidade de fomentar o crescimento de algumas capitâncias, como foi o caso do Rio Grande do Sul. Helen Osório afirmou: “A produção de charque, através destes dados, exemplifica como um produto destinado ao provimento do mercado interno pode adquirir uma importância duradoura e dinamizar uma economia até então insignificante” (1999, p. 173). Assim, já no período colonial o comércio de cabotagem permitiu o alargamento das trocas mercantis entre províncias, não apenas com produtos oriundos ou destinados ao exterior (Marcondes, 2012, p. 147).

O comércio de cabotagem, operado majoritariamente por embarcações de pequeno porte, como lanchas e sumacas, tinha no porto do Rio de Janeiro seu principal centro de articulação. A cidade funcionava como um entreposto de redistribuição de produtos para diferentes províncias, além de exercer um papel relevante na reexportação de mercadorias para o exterior, especialmente de couro (Marcondes, 2012, p. 146).

Fabrício Prado (2022) reforça que a integração entre os comerciantes de Montevidéu e do Rio de Janeiro entre 1810 e 1814 cresceu em cima de uma crise de legitimidade da Espanha. O autor traz o exemplo de um manual de comércio da Nova Inglaterra (*New England Trader's*) segundo o qual o Rio de Janeiro era o porto preferido no Brasil, pois ali era possível adquirir couro, sebo e outros gêneros sem a necessidade de deslocamento até os portos do Rio da Prata (Prado, 2022). Tal dinâmica sugere que comerciantes, como Joaquim José Cardoso Guimarães, poderiam abastecer-se desses produtos no Rio de Janeiro para posterior redistribuição a outros portos brasileiros ou para comercialização local, embora a ausência de determinadas fontes digitais impeça a confirmação detalhada dessas operações.

Conforme já mencionado, Prado (2022) aponta para um crescimento no comércio entre Montevidéu e Rio de Janeiro entre 1810 e 1814. Porém, nos dados levantados, não é possível encontrar nenhum deslocamento consignado por Guimarães à Montevidéu nos anos seguintes

⁷ As autoras compreendem que embora o comércio com a região do Prata devesse ser considerado como exterior, se ligava ao comércio costeiro integrado nas rotas de cabotagem do país.



às duas viagens de 1812. Somente em 1815 há novamente registros, sendo esses ininterruptos até 1822, essa interrupção de anos abrangem o chamado “cerco de Montevidéu” de 1812 a 1814.

Nesse contexto, os registros sugerem que, durante o cerco, Joaquim José Cardoso Guimarães passou a direcionar suas atividades comerciais para o porto de Rio Grande, de onde adquiriu, entre 1813 e 1817, couro e sebo, mercadorias que anteriormente eram obtidas em Montevidéu. Essa estratégia, no entanto, não se manteve em anos posteriores. A partir de 1822, observa-se nova redução nas viagens, que permanecem esporádicas até 1825, período que corresponde ao fechamento dos portos de Montevidéu em decorrência da Guerra Luso-Brasileira na região da Cisplatina. Assim:

A guerra civil luso-brasileira na Banda Oriental entre as tropas leais a Lisboa e as leais ao Rio teve consequências calamitosas para o projeto político monarquista. Entre 1822 e o final de 1824, o porto de Montevidéu ficou fechado ao comércio brasileiro. O conflito militar causou uma forte redução no comércio de longa distância, uma situação que levou as autoridades da Cisplatina a abrir os portos de Colônia e Maldonado aos navios transatlânticos, numa tentativa de contornar o porto de Montevidéu, mas tais medidas foram insuficientes (Prado, 2020, p. 43).

Entre os anos de 1825 e 1826 são feitas duas viagens para Montevidéu. Em 1825 o jornal *Diário Mercantil* anuncia que a Sumaca Lilia, pertencente a Guimarães, está disponível para encomendas, um mês depois é anunciado que esta levará ao porto de Montevidéu “munições de guerra do Arsenal da Marinha”⁸. Em 1826, novamente há o anúncio de partida para Montevidéu da mesma embarcação, mas não há informações se foi encomendada e para qual fim⁹.

Os dados levantados permitem observar uma clara predominância nas rotas comerciais de Joaquim José Cardoso Guimarães direcionadas aos portos situados ao sul. No recorte temporal entre 1812 e 1830, apenas três viagens tiveram como destino ou origem portos do nordeste brasileiro. Em 1815, a sumaca *Josefina*, de propriedade do comerciante, retornou da

⁸ Diário Mercantil, Rio de Janeiro, n. 31, 6 de setembro de 1825. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=706892&pagfis=880>. Acesso em: 08 jul 2024.

⁹ Diário Mercantil, Rio de Janeiro, vol. 7, n. 38, 17 fev. 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706892/1155>. Acesso em: 08 jul. 2024.

Bahia ao Rio de Janeiro transportando vinho, vidros, amarras e fazendas¹⁰. Dois anos depois, em 1817, a mesma embarcação realizou nova viagem à Bahia, trazendo sal, cabos e fazendas¹¹.

No caso de Pernambuco, há o registro de uma viagem realizada em janeiro de 1825, quando a sumaca *Lilia* transportou para o Rio de Janeiro carregamentos compostos por cocos, pães de sebo, sal, pães e ancoretas¹². No mesmo ano, em julho, Guimarães disponibilizou a sumaca *São José Americano* para uma viagem até aquela província, porém não há registros de que a viagem tenha efetivamente ocorrido ou de quais produtos teriam sido transportados¹³.

Adicionalmente, há registros de três viagens pontuais que não foram contabilizadas nos dados apresentados no Gráfico 1, por não se repetirem em outros momentos do recorte analisado. Trata-se de uma viagem procedente da Ilha da Boa Vista¹⁴, em 1828, que transportou sal ao porto do Rio de Janeiro; outra vinda de Aldeia Velha, em 1826, com carregamento de sal e taboados¹⁵; e, por fim, uma viagem originada em Campos, também em 1826, levando açúcar, ovos e couros¹⁶.

Comércio com a Europa e o comércio transatlântico de escravizados africanos

Para além das rotas internas de cabotagem, Joaquim José Cardoso Guimarães também esteve envolvido em viagens transatlânticas, que, por demandarem maiores investimentos, apresentavam riscos consideravelmente superiores. Inicialmente, serão analisadas as viagens destinadas à Europa e, posteriormente, as vinculadas ao tráfico de pessoas escravizadas oriundas da África.

O primeiro registro de uma viagem relacionada à Europa data de 1822, quando a sumaca *Bom Fim do Sul* chega ao Rio de Janeiro proveniente de Lisboa, transportando sal. Poucos anos depois, em janeiro de 1825, o comerciante anuncia, por meio dos jornais, que interessados em

¹⁰ Gazeta do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, n. 98, 9 dez. 1815. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/749664/3843>. Acesso em: 08 jul. 2024.

¹¹ Gazeta do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, n. 104, 27 dez. 1817. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/749664/4753>. Acesso em: 08 jul. 2024.

¹² Diário Mercantil, Rio de Janeiro, vol. 3, n. 63, 19 jan. 1825. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706892/186>. Acesso em: 08 jul. 2024.

¹³ Diário Mercantil, Rio de Janeiro, vol. 3, n. 201, 15 jul. 1825. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706892/709>. Acesso em: 08 jul. 2024.

¹⁴ Império do Brasil: Diário Fluminense, Rio de Janeiro, n. 130, 10 jun. 1828. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706744/4102>. Acesso em: 08 jul. 2024.

¹⁵ Império do Brasil: Diário Fluminense, Rio de Janeiro, n. 144, 21 dez. 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706744/2335>. Acesso em: 08 jul. 2024.

¹⁶ Diário Mercantil, Rio de Janeiro, vol. VII, n. 144, 5 jul. 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=706892&pasta=ano%201826&pesq=%22cardozo%22&pagfis=1479>. Acesso em: 08 jul. 2024.





contratar fretes para o brigue *Josefina* deveriam dirigir-se ao Trapiche da Prainha. No mês de junho daquele mesmo ano, há registro de um pedido formal de Joaquim José Cardoso Guimarães para que a embarcação *Josefina* fosse autorizada a zarpar rumo a Hamburgo, mesmo sem contar com um cirurgião a bordo, requisito então obrigatório para viagens transoceânicas¹⁷.

Ainda em 1825, verifica-se a chegada do *Josefina* vindo do Porto, trazendo grande quantidade de mercadorias, incluindo: 43 pacotes, 9 fardos, 72 cunhetes, 54 caixas, 96 caixões, 92 barris, 26 sacos, 4 caixotes, 3 baús, 5 pipas, 1 canastra, 5 ancoretas, 14 dúzias de garranchos, 226 cebolas, 5 milheiros e 190 rasas de sal. No ano seguinte, em junho de 1826, a mesma embarcação retorna do Porto carregando vinho, fazendas e ferragens. Três dias depois, o *Josefina* aparece novamente nos registros com carregamento similar: vinho, fazendas e pedras de cantaria, sugerindo tratar-se da mesma viagem.

O último registro que menciona a Europa foi feito em 1827¹⁸, sem mencionar Joaquim José Cardoso Guimarães, mas com a mesma embarcação (*Galera Novo Despique*) e o mesmo mestre que conduziu algumas viagens transatlânticas para ele: Antônio José Guimarães, provável parente. Esse mesmo mestre foi mencionado em outras viagens para a África, trazendo escravizados para Joaquim José Cardoso Guimarães, mas, também, para homens de mesmo sobrenome, utilizando da mesma embarcação, como à João José Cardoso¹⁹. A recorrência desse sobrenome associado às mesmas embarcações sugere a existência de uma rede familiar envolvida nas atividades mercantis.

Em 1824, há registros do *Novo Despique* realizando viagens transatlânticas destinadas à compra de pessoas escravizadas, sempre sob comando de Antônio José Guimarães²⁰. Já em 1825, Joaquim José Cardoso Guimarães oferece a embarcação para venda, destacando-a como adequada para o transporte de escravizados²¹. Apesar disso, nos anos seguintes, o navio continuou a ser utilizado, tanto pelo próprio Joaquim quanto por possíveis outros membros da

¹⁷ Imperio do Brasil: Diario Fluminense, n. 132, 18 jun. 1825. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706744/527>. Acesso em: 08 jul 2024

¹⁸ Essa viagem passou por Lisboa, Cabinda e Molembo, trazendo produtos como açúcar, café, couro, algodão e goma. Após 1827, parece ter diminuído a frequência de viagens, pela falta de registros, mas pode ser uma limitação das fontes.

¹⁹ Gazeta do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, n. 23, 18 mar. 1812. Disponível em: <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=749664&Pesq=%22b.%20principe%20da%20beira%22&pagfis=1981>. Acesso em: 30 mai. 2025.

²⁰ Diário do Governo (CE), Ceará, n. 102, 27 mai. 1824. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706752/1848>. Acesso em: 30 mai. 2025.

²¹ Diário Mercantil (RJ), Rio de Janeiro, vol. 3, n. 158, 19 maio 1825. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=706892&pagfis=540>. Acesso em: 30 maio 2025.

família, como Francisco Luiz da Costa Guimarães²². Em 1829, o *Jornal do Comércio* noticia o leilão da *Galera Novo Despique*, pertencente a Antônio José Guimarães até seu falecimento, sendo então herdada por seus filhos²³. A trajetória da embarcação reforça sua utilização tanto no comércio de pessoas escravizadas.

Através da plataforma *SlaveVoyages*, dos jornais analisados e da listagem feita por Florentino (1997) é possível atestar que Joaquim José Cardoso Guimarães também era traficante de escravos vindos da África para o porto do Rio de Janeiro. As viagens que perpassam o atlântico em busca de escravizados aconteceram todos os anos entre 1824 e 1829, com exceção de 1827²⁴. Momento esse que cresce a demanda por escravizados por conta da pressão inglesa para o fim do comércio transatlântico em 1830.

Das seis viagens identificadas, cinco destinaram-se aos portos da região de Angola (Cabinda e Luanda) e uma a Moçambique. Esse padrão confirma as análises de Florentino (1997), que aponta os portos congo-angolanos como os principais fornecedores de cativos para o Rio de Janeiro no período de 1795 a 1830. É preciso considerar também, com base no autor, que a viagem a Moçambique era muito mais longa que seria uma viagem a Angola, a primeira opção demoraria em torno de 119 dias enquanto os portos da segunda região levariam em média 68 dias no mar. A explicação para que o comerciante tenha se proposto a ir mais longe em 1825, e consequentemente correr mais riscos, se dá pelo tempo de atendimento:

Neste período de intensa demanda, a oferta congo-angolana levava de 4,5 a 5,5 meses para lotar os negreiros cariocas. Na área moçambicana o intervalo de espera era um pouco menor, situando-se entre quatro e cinco meses. Eis aqui uma das razões pelas quais era atrativo o comércio de almas nesta última área [de Moçambique]: a maior velocidade no atendimento da demanda e, por conseguinte, menores despesas de manutenção da expedição por parte do empresário traficante. Um último aspecto se destaca: a tendência de aumentar o tempo de estadia na África para a lotação dos negreiros. Trata-se de um dado que indica o não-automatismo das respostas da oferta ao crescimento da demanda, o que por seu turno somente vem confirmar a complexidade da produção do escravo na África (Florentino, 1997, p. 125).

A primeira viagem de Joaquim José Cardoso Guimarães à África ocorreu em 1824, partindo do porto do Rio de Janeiro, tal como todas as demais viagens²⁵. Nesta ocasião, o

²² Império do Brasil: Diário Fluminense (RJ), Rio de Janeiro, n. 133, 7 dez. 1825. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706744/1103>. Acesso em: 30 maio 2025.

²³ Jornal do Comércio (RJ), Rio de Janeiro, n. 400, 10 fev. 1829. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/364568_01/1599. Acesso em: 30 maio 2025.

²⁴ Nesse ano não foi possível encontrar nem registros de comércio interno e nem transatlântico.

²⁵ Diário do Governo (CE), Ceará, n. 102, 27 mai. 1824. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706752/1848>. Acesso em: 30 mai. 2025.

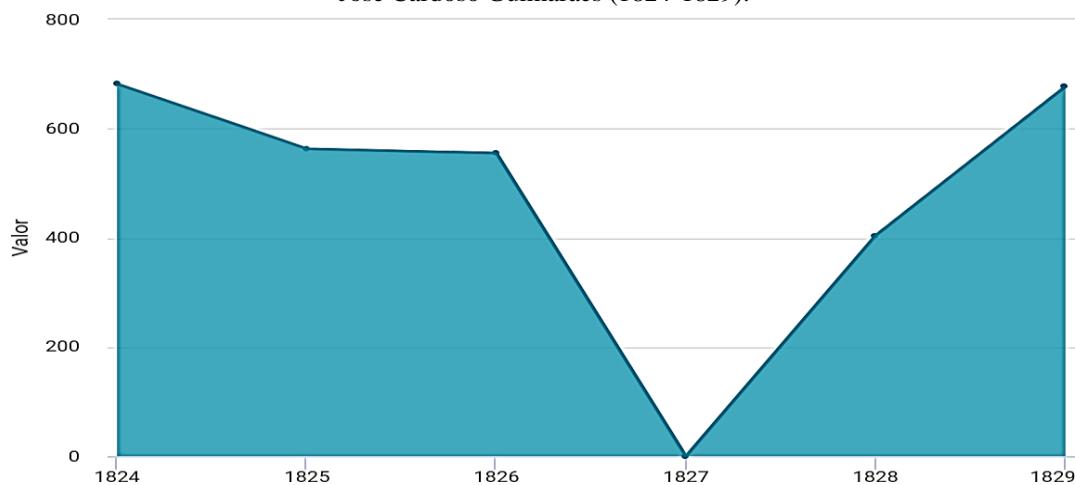




destino foi o porto de Cabinda, na costa africana, de onde foram embarcadas 608 pessoas escravizadas com destino ao Rio de Janeiro. Em 1825, foram registrados 563 escravizados embarcados.

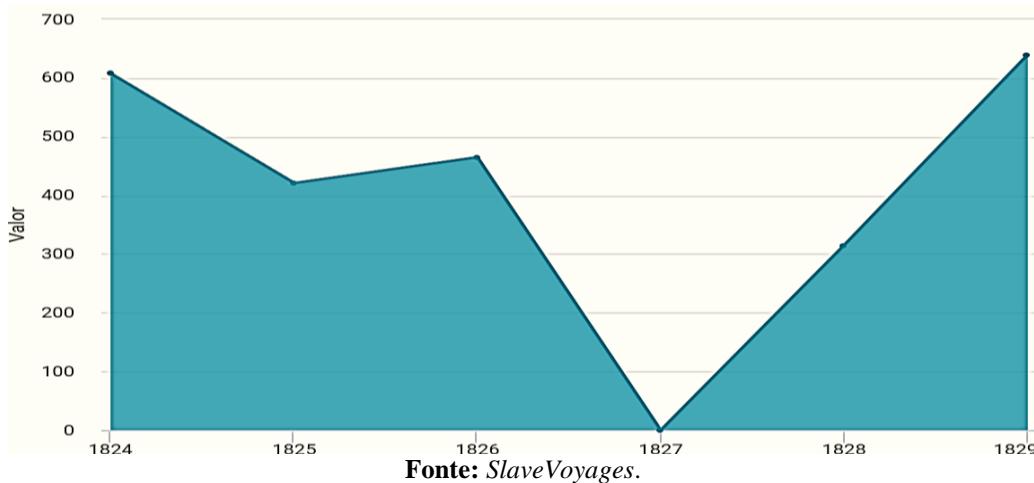
Em 1826, o número de embarcados foi reduzido para 555. O ano de 1827 não apresenta registros de viagens com a participação de Joaquim José Cardoso Guimarães nas fontes consultadas. No entanto, em 1828, há nova redução, com 404 escravizados embarcados. Ao longo desses anos observa-se uma tendência de redução progressiva no número total de embacarcados (Gráfico 3). Porém, em 1829, observa-se uma mudança na dinâmica: em vez de uma única viagem anual, foram realizadas duas incursões, sendo a primeira responsável pela captura de 350 indivíduos e a segunda por 327, totalizando 677 pessoas embarcadas naquele ano.

Gráfico 3 – Número total de escravizados embarcados em África em embarcações encomendadas por Joaquim José Cardoso Guimarães (1824-1829).



Fonte: *SlaveVoyages*.

Gráfico 4 – Número de escravizados desembarcados no Rio de Janeiro em embarcações encomendadas por Joaquim José Cardoso Guimarães (1824-1829).



O Gráfico 4, que apresenta o número de escravizados desembarcados no Rio de Janeiro entre 1824 e 1829 em navios encomendados por Joaquim José Cardoso Guimarães, revela a mortalidade de escravizados durante a travessia. Em 1824, datação que inicia o Gráfico 3, não há registros do número de mortes durante a travessia atlântica, por isso número 608 corresponde ao total embarcado na costa africana. No ano seguinte, contudo, as fontes indicam 142 óbitos no percurso, de modo que 421 dos 563 embarcados chegaram vivos ao porto do Rio de Janeiro²⁶. Em 1826, cerca de 90 pessoas faleceram durante a viagem, resultando no desembarque de 465 dos 555 inicialmente embarcados. Além de cativos, nessa viagem consta a vinda de “104 molhos de esteira, 99 gamelas de cera, 1 pipa com goma, 4 barricas, 5 barris, 1 caixa”²⁷.

Em 1828, a mortalidade foi ainda mais expressiva, uma vez que apenas 215 dos 404 indivíduos sobreviveram à travessia²⁸. Por fim, em 1829, nas duas viagens realizadas, das 677 pessoas embarcadas, 640 desembarcaram no Brasil, indicando uma redução relativa na taxa de mortalidade quando comparada aos anos anteriores²⁹ (Gráfico 4).

²⁶ Império Do Brasil: Diário Fluminense. Rio de Janeiro, n. 107, 26 maio 1825. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706744/430>. Acesso em: 08 jul. 2024.

²⁷ Diário Mercantil. Rio de Janeiro, vol. VII, n. 97, 1 maio 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/706892/1297>. Acesso em: 08 jul. 2024.

²⁸ Império Do Brasil: Diário Fluminense. Rio de Janeiro, n. 130, 10 jun. 1828. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706744/4102>. Acesso em: 08 jul. 2024.

²⁹ Império Do Brasil: Diário Fluminense. Rio de Janeiro, n. 36, 16 fev. 1829. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/DocReader/706744/4951>. Acesso em: 08 jul. 2024. Diário Do Rio De Janeiro. Rio de Janeiro, n. 7, 9 set. 1829. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/094170_01/10438. Acesso em: 08 jul. 2024.



Os riscos desse tipo de travessia eram diversos e, durante as viagens realizadas, a análise sobre o comércio de Joaquim José Cardoso Guimarães expõe alguns deles. A Figura 1 mostra que na viagem de 1825, realizada pela galera *Despique*, o mestre da embarcação veio a óbito durante a travessia, sendo substituído pelo segundo piloto. Além desse episódio, o navio trouxe a bordo nove marinheiros espanhóis resgatados de uma embarcação que havia naufragado³⁰.

Figura 1 – Recorte do jornal *Império do Brasil: Diário Fluminense* (1825)

Galoes. — Moçambique ; 77 dias ; G. Despique, M. o Piloto da dita Manoel Pereira dos Santos, equipagem 44, carga 563 escravos, destes morrerão 142, a Joaquim José Cardoso Guimarães : passageiros Antonio Gomes Ferreira, com 1 escravo, Antonio Francisco de Oliveira, e 9 Hespanhoes mariuheiros de huma Embaração que naufragou. Diz o Piloto que na viagem lhe morreu o Mestre, e 1 passageiro. — Londres ; 60 dias ; B. Ing. Two Brothers,

Fonte: Hemeroteca Digital Brasileira

Outro risco no comércio transatlântico é o ataque de piratas e corsários. Em razão disso, medidas eram tomadas para garantir a proteção dessa atividade. Nesse sentido, em 1827, o comandante Justino Xavier de Castro, a bordo da fragata *Paraguassu*, saiu do Rio de Janeiro rumo ao porto de Cabinda para comandar a divisão naval encarregada de proporcionar a segurança do tráfico da escravatura, juntamente com os brigues de guerra *Quinze de Agosto* e *Novo Brilhante*, conduzindo um comboio de navios de comércio, aos quais muitos eram de traficantes na praça mercantil do Rio de Janeiro (Oliveira, 2022, p. 130).

Como já destacado, Cabinda era o principal porto para Cardoso Guimarães, mas nessa viagem de 1827, o carregamento destinava-se não à aquisição escravizados, mas ao transporte de aguardente e fazendas. Já no ano seguinte, em 1828, em nova escolta com navios de guerra, em busca de escravizados, ocorreram problemas de saúde com os mestres e os navios da marinha buscaram protegê-lo:

³⁰ Império Do Brasil: Diário Fluminense. Rio de Janeiro, n. 107, 26 mai. 1825. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/706744/430>. Acesso em: 13 ago. 2025.

Assim como o primeiro comandante da força naval brasileira destacada no litoral africano, João Bernardino Gonzaga, enfrentara problemas com a saúde da guarnição dos navios sob o seu comando, o mesmo ocorreria com o sucessor, o capitão de fragata Justino Xavier de Castro, que em correspondência datada de 13 de junho de 1828 relatara ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito, a situação de parte da guarnição estacionada em Cabinda. Muitos haviam contraído moléstias e estavam em péssimo estado de saúde. Assim, a 19 de julho de 1828, a fragata Paraguassu partira do porto de Cabinda rumo ao Rio de Janeiro após a passagem de comando, comboiando dois navios negreiros, a galera Novo Despique e o brigue Novo Destino, e levando 66 doentes, dos quais morreram cinco em viagem. Os dois negreiros comboiados tinham o porto de Cabinda como principal área de aquisição de escravos, nesta viagem específica sob a proteção de um dos maiores navios de guerra da Marinha imperial, posto que a fragata Paraguassu era armada com canhões. O primeiro tumbeiro, de propriedade de Joaquim José Cardoso Guimarães, desembarcou 315 escravos no Rio de Janeiro, e o segundo, de João Antônio Ferreira, 515. Considerando-se que no ano de 1828 desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 45.390 escravos africanos, apenas esses dois navios em uma única viagem desembarcaram aproximadamente 1,8% do total de cativos (Oliveira, 2022, p. 140).

Outro caso acontece com o navio *Josefina*, anunciado para venda em junho de 1828, e em 1828 prossegue em viagem para a costa de Moçambique sob comando de Cardoso Guimarães, mas não retorna. O navio do traficante naufraga por conta de tempestades na costa de Moçambique, junto com outros navios de traficantes brasileiros³¹. Em 1830, no *Diário do Rio de Janeiro*, aparece um anúncio em busca de José Maria, marinheiro do *Josefina* que teria ido para a costa de Moçambique em 1828, ou de qualquer pessoa que estivesse naquela embarcação, sugerindo que talvez no naufrágio possam ter desaparecido algumas pessoas no mar³². Isso também explicaria o porquê da preferência de duas viagens com navios menores e mais ágeis no ano de 1829.

Em 1830, Francisco José Guimarães anuncia a venda do navio *Urânia*. O Urânia foi de posse de Joaquim José Cardoso Guimarães e, tanto ele como Francisco, usaram para tráfico transatlântico. Mas, no anúncio diz ser próprio para comércio de cabotagem³³. Em 1828, Cardoso Guimarães já havia anunciado a venda do *Nacional*, no mesmo ano aparece em leilão a galera *Novo Despique*.

³¹ *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, n. 465, 7 maio 1829. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/364568_01/1867. Acesso em: 08 jul. 2024.

³² *Diário do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, n. 5. 6 nov. 1830. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/094170_01/11806. Acesso em: 08 jul 2024.

³³ *Diário do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, n. 24, 29 jul. 1826. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/094170_01/6726. Acesso em: 08 jul. 2024.





Na praça do Juízo de Orfãos desta corte, se há de por em praça e arrematar nos dias 16, 20 e 23 do corrente, a Galera denominada *Novo Despique*, com todos seus pertencer para o tráfico de escravos, e fundeada defronte do Trapiche novo do Valongo, a qual se acha novamente avaliada muito barata, e que segundo sua avaliação até serve para desfazer e vender separadamente seus utensílios cujo inventário se acha em mão do Porteiro do mesmo juízo, quem na mesma quiser lançar pode comparecer na dita praça nos dias acima declarados³⁴.

Após, no fim da década de 1820, não há mais registros de viagens de Joaquim José Cardoso Guimarães. Esses dados podem indicar que o negociante do porto do Rio de Janeiro, era atuante no comércio interno de produtos de abastecimento, gêneros principalmente advindos da agropecuária. Mas, além disso, atuou por 5 anos como traficante de escravizados em um período imperial que era crescente a demanda por escravos, pressionado pelas pressões inglesas para o fim do tráfico negreiro transatlântico. Nesse sentido, é presumível que, além de manter laços de parentesco com comerciantes de mesmo sobrenome, ele conseguiu acumular recursos suficientes no comércio interno para unir a financiamento de operações tão arriscadas e dispendiosas no atlântico, afinal:

os negócios negreiros do Rio de Janeiro com Angola e Moçambique exigiam financiamento para: a. a aquisição ou aluguel das naus; b. a formação do estoque do escambo e a sustentação de parte substantiva das atividades dos intermediários da face africana do tráfico; c. a manutenção da escravaria durante o pérriplo marítimo; e, por fim, d. o seguro tanto dos cativos como dos gêneros e equipamentos envolvidos na travessia pelo Atlântico (Florentino, 1997, p. 115).

Importante perceber que o período de atuação no tráfico negreiro pelo comerciante foi, também, momento de declínio de seus negócios internos, já que poucos registros foram encontrados relativos a isso após o início da empreitada escravista pelo comerciante. Em contrapartida, ele parece ter cruzado com mais frequência o oceano para comercializar com o Porto, Lisboa e Hamburgo no período em que estava atuando como traficante transatlântico.

Cardoso Guimarães é considerado um dos traficantes que atuavam simultaneamente no tráfico atlântico e no tráfico de escravos despachados da cidade do Rio de Janeiro para diversas localidades entre 1809 e 1834, sendo um comerciante importante na praça mercantil (Villa; Florentino, 2020). Nesse sentido, dados apontam-no como intermediário de negócios do Rio de Janeiro. Em 1826, ele anuncia no *Diário do Rio de Janeiro* que busca um escravo tanoeiro, mesmo que não especialista no ofício, e quem o tiver, procure no Trapiche do Cleto, pois

³⁴ *Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro, n. 428, 17 mar. 1829. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/364568_01/1712. Acesso em: 31 mai. 2025.

Joaquim José Cardoso Guimarães “está incumbido de fazer essa compra”³⁵. Em 1828, anuncia no *Jornal do Comércio* a venda de um escravizado:

Vende-se para fora da terra um pardo por nome Antônio, oficial de Pião, muito ágil e próprio para as Províncias do sul; quem o pretender dirija-se ao Trapiche da Prainha a tratar com Joaquim José Cardoso Guimarães. Este escravo se acha na prisão do calabouço e pertence a Luiz Antônio de Souza³⁶.

No mesmo jornal, em 1829, há o anúncio de “um negro bom barbeiro e marinheiro” de propriedade de Joaquim José “Cardozo” Guimarães, a ser encontrado no Trapiche do Cleto³⁷. Além desses dados, outra faceta que atravessa os anos 1823 até 1831, é a de síndico do Seminário S. Joaquim, futuro Colégio Dom Pedro II, aparecendo em diversas prestações de contas³⁸. Todos esses dados manifestam que esse comerciante alternava seus pontos de negócio entre o Trapiche do Cleto e da Prainha, além de demonstrar uma articulação comercial diversa.

Conclusão

A pesquisa buscou reconstruir parte da trajetória comercial de Joaquim José Cardoso Guimarães entre 1810 e 1830, utilizando fontes digitais para mapear suas atividades no comércio interno e no tráfico transatlântico de escravizados, destacando as potencialidades das plataformas digitais para pesquisas históricas similares. A análise dos dados provenientes do *SlaveVoyages* e dos jornais da Hemeroteca Digital oferece uma visão abrangente da atuação do comerciante durante o século XIX no Brasil, com poucos dados que não sejam relacionados ao seu trabalho comercial como comprador de produtos para revenda e dono de embarcações.

Este encomendava produtos vindos de outras regiões vindos de barcos alheios, também por vezes utilizava barcos próprios para fazer carregamentos de produtos para outras pessoas, possivelmente parentes. Sabe-se, a partir dos dados disponíveis, que a sua atuação mais intensa se deu no período entre 1812 e 1830. Nesse período é possível perceber que seus negócios

³⁵ Diário Do Rio De Janeiro. Rio de Janeiro, 29 jul. 1826. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/094170_01/6726. Acesso em: 31 maio 2025.

³⁶ Jornal do Comercio, Rio de Janeiro, n. 348, 2 dez. 1828. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/364568_01/1384. Acesso em: 08 jul 2024.

³⁷ Jornal do Comércio. Rio de Janeiro, n. 608, 3 out. 1829. Disponível em: http://memoria.bn.gov.br/DocReader/364568_01/2430. Acesso em: 31 maio 2025.

³⁸ Diário Fluminense. Rio de Janeiro, n. 114, 28 mai. 1826. Disponível em: <http://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=706744&pagfis=1632>. Acesso em: 31 mai. 2025.





abrangiam tanto o comércio interno colonial quanto o crescente comércio transatlântico de escravizados, impulsionado pelas pressões internacionais para o fim do tráfico negreiro.

Durante o período colonial, Guimarães concentrava-se no comércio de cabotagem entre regiões do sul do país, buscando principalmente produtos agropecuários na região do Prata, Santa Catarina e Rio Grande. Ao longo do tempo, sua atividade comercial se expandiu para incluir negócios com europeus, além de ingressar no lucrativo comércio transatlântico de escravizados africanos que estava em vias de proibição. Não se limitando ao tráfico para o Rio de Janeiro, Guimarães também atuava como distribuidor em outras províncias do Brasil, demonstrando seu papel tanto como intermediário em transações comerciais mais amplas quanto como participante direto no comércio de escravos no Brasil.

Para além disso, a partir de 1830 só se encontram cobranças, sabe-se que em 1828 o comerciante perdeu uma embarcação no mar e outra foi à leilão, mas o declínio da sua atividade marítima pode estar relacionado à proibição do tráfico transatlântico de escravizados que se concretizou em 1831, mas não explica a ausência de qualquer comércio interno. O negociante também possui dados em torno da sua participação administrativa no Seminário São Joaquim, que se tornaria o Colégio D. Pedro II, que datam desde a década de 1820 a 1830.

A partir da análise das fontes digitais, foi possível reconstruir aspectos fundamentais da trajetória de Joaquim José Cardoso Guimarães, destacando sua atuação tanto no comércio interno colonial quanto no tráfico transatlântico de escravizados. Sua trajetória reflete a intersecção entre práticas comerciais locais e dinâmicas globais no século XIX, demonstrando como redes familiares, estratégias de financiamento e escolhas de rotas se articulavam em torno de um sistema econômico fortemente dependente da escravidão, mas não sendo a única atuação possível. O declínio de sua atividade após 1830 parece coincidir o fim do tráfico atlântico legal e, possivelmente, com questões pessoais, como perda de embarcações e dificuldades de adaptação ao novo contexto econômico. Este estudo reforça o potencial das ferramentas digitais para a pesquisa histórica, permitindo a articulação de dados dispersos e análise aproximadas sobre agentes históricos que operavam nos grandes circuitos comerciais atlânticos.

A partir das fontes e metodologias empregadas neste estudo, futuras pesquisas poderiam explorar redes familiares e sociabilidades mercantis de Cardoso Guimarães, cruzando dados de inventários, cartas e registros notariais digitalizados ou físicos. Além disso, seria relevante ampliar a análise para outros traficantes contemporâneos, utilizando os jornais digitalizados pela Hemeroteca Digital Brasileira ou o georreferenciamento de rotas comerciais

no *Slave Voyages*, a fim de comparar padrões de atuação. Por fim, investigar as conexões entre o declínio das atividades de Guimarães pós-1830 e as transformações políticas e econômicas do período, como a Lei Feijó, poderia enriquecer a compreensão sobre a adaptação dos agentes escravistas às mudanças legais.

Referências

- BERUTE, Gabriel Santos. **Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro:** negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850). 2011. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/39411>. Acesso em: 31 mai. 2025.
- BORGES, Eduardo José Santos; SANTOS, Augusto Fagundes da Silva dos. Considerações sobre um campo disciplinar: os principais modelos explicativos da economia colonial. **Cadernos de História**, v. 19, n. 30, p. 142-168, 2018. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/cadernoshistoria/article/view/15616>. Acesso em: 31 maio. 2025.
- BRASIL, Eric; NASCIMENTO, Leonardo Fernandes. História digital: reflexões a partir da Hemeroteca Digital Brasileira e do uso de CAQDAS na reelaboração da pesquisa histórica. **Estudos Históricos (Rio de Janeiro)**, v. 33, n. 69, p. 196-219, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/eh/a/XNJJWhFFzPKdkhF6cyj5BJv/>. Acesso em: 31 mai. 2025.
- CARDOSO, Ciro Flamarión Santana. **História econômica da América Latina:** sistemas agrários e história colonial, economias de exportação e desenvolvimento capitalista. Graal, 1983.
- CARDOSO, Ciro Flamarión Santana. **Escravo Ou Camponês?** O Proto-Campesinato Negro Nas Américas. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras:** Um estudo sobre o tráfico atlântico de escravos para o porto do Rio de Janeiro, c. 1790-c. 1830. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura:** acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830. Editora Record, 1998.
- FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto.** Rio de Janeiro, 1993.
- FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Cia. Editora Nacional. 1975.
- GIL, Tiago Luís. **Como se faz um banco de dados em História.** Porto Alegre: Ladeira Livros, 2021.
- MARCONDES, Renato Leite. O mercado brasileiro do século XIX: uma visão por meio do comércio de cabotagem. **Brazilian Journal of Political Economy**, v. 32, n. 1, p. 142–166, jan. 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rep/a/QzGzHffGRLphKvjvFwQbFbK/>. Acesso em: 31 mai. 2025.





MARIUTTI, Eduardo Barros; NOGUERÓL, Luiz Paulo; NETO, Mário Danieli. Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino. **Estudos Econômicos (São Paulo)**, v. 31, n. 2, p. 369-393, 2001. Disponível em: <https://revistas.usp.br/ee/article/view/117744/115398>. Acesso em: 31 mai. 2025.

NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial–século XVIII–XIX**. São Paulo, Hucitec, 1983.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. **Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2022.

PRADO, Fabrício. Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas (1777-1824). **História Econômica & História de Empresas**, v. 1, pág. 62-93, 2022. Disponível em: <https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/article/view/872>. Acesso em: 31 mai. 2025.

PRADO, Fabricio. Comércio trans-imperial e monarquismo no Rio da Prata revolucionário: Montevidéu e a província cisplatina (1808-1822). **Almanack**, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/alm/a/4ZYJz5dPtxMLx3qQRhWsWfS/?lang=pt>. Acesso em: 31 mai. 2025.

PRADO, Maria Lígia C.; LUIZETTO, Maria Cristina Z. Contribuição para o estudo do comércio de cabotagem no Brasil 1802-1822. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, n. Tomo XXX, p. 159-196, 1981. Disponível em: <https://revistas.usp.br/anaismp/article/view/216197>. Acesso em: 31 mai. 2025.

VILLA, Carlos Eduardo Valencia; FLORENTINO, Manolo. As crianças na dinâmica do tráfico interno de escravos a partir da cidade do Rio de Janeiro (1809-1834). **Afro-Ásia**, Salvador, n. 61, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/afroasia/article/view/36846>. Acesso em: 31 mai. 2025.

Recebido em: 31 de maio de 2025
Aceito em: 15 de agosto de 2025
