



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO  
UNIRIO - CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS  
Programa de Pós-Graduação em História

---

**U**NIRIO  
*história*

---

**JOÃO MARCOS MESQUITA**

**O COMÉRCIO ILEGAL DE  
ESCRAVOS NO ATLÂNTICO: A  
TRAJETÓRIA DE MANOEL PINTO  
DA FONSECA, c.1831 – c.1850.**

**2019**

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Programa de Pós-Graduação em História

Mestrado em História Social

**O COMÉRCIO ILEGAL DE ESCRAVOS NO ATLÂNTICO: A TRAJETÓRIA  
DE MANOEL PINTO DA FONSECA, c.1831 – c.1850.**

Banca examinadora:

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mariana Muaze

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dr. Leonardo Marques

Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Ricardo Henrique Salles (Orientador)

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro

Catálogo informatizada pelo(a) autor(a)

M578

Mesquita, João Marcos

O comércio ilegal de escravos no Atlântico: A trajetória de Manoel Pinto da Fonseca, c.1831 - c.1850 / João Marcos Mesquita. -- Rio de Janeiro, 2019.

158 f.

Orientador: Ricardo Henrique Salles.

1. Tráfico. 2. Escravos. 3. Negócios. 4. Contrabando. 5. Império. I. Salles, Ricardo Henrique, orient. II. Título.

*À todas as almas que tiveram suas vidas ceifadas  
pelo tráfico de escravos e pela escravidão.*

## **Agradecimentos**

Enfim, chegamos a primeira e última parte dessa dissertação. A primeira que será lida pelos leitores e a última a ser escrita. Apesar do cansaço após o intenso período de análise da documentação e escrita da dissertação, os agradecimentos são a parte mais leve e, ao mesmo tempo, de extrema necessidade, pois só a gratidão pode expressar o mínimo dos sentimentos por aqueles que estiveram ao meu lado durante todo o processo, de uma forma ou de outra. Antes de qualquer um, preciso pedir desculpas antecipadas para o caso de algum esquecimento.

Início os agradecimentos ao Carlos Gabriel Guimarães, que me orientou ao longo da graduação na Universidade Federal Fluminense e, mesmo após a escolha por fazer o curso de Mestrado na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, manteve contato constantemente para auxiliar durante a pesquisa. Preciso agradecê-lo, também, pelas sugestões e críticas construídas pelo professor durante a qualificação deste trabalho, que foram de suma importância para a construção deste e, ainda, para a sequência da pesquisa.

Da mesma maneira, agradeço ao meu orientador Ricardo Henrique Salles, que durante a pós-graduação me orientou de forma exemplar, sempre aberto a discutir os problemas encontrados ao longo do trabalho e atento a fontes, livros e artigos que poderiam ser de meu interesse. Sem as indagações, as sugestões e as críticas feitas por ele, certamente que este trabalho não teria a mesma densidade que se propõe. As discussões que sempre partiam para um lado mais teórico foram de suma importância para entender os limites do que poderia ser feito neste momento ou em outros.

Aos membros da banca, Leonardo Marques e Mariana Muaze pela leitura do trabalho. As propostas e análises feitas sobre o material de qualificação foram levados à risca na sequência desse trabalho. Também, preciso agradecê-lo pelos contatos virtuais e em congressos, simpósios e outros eventos relacionados à temática da escravidão, onde indicaram novas abordagens e proporcionaram o conhecimento de novas fontes, assim como o amadurecimento intelectual.

Além deles, meus sinceros agradecimentos a Jonis Freire, Luiz Fernando Saraiva, Roberto Martins, Tâmis Parron, Thiago Campos e Walter Pereira pelas conversas,

perguntas, críticas e ensinamentos, tanto em eventos quanto por e-mails, que foram de grande valor para a reflexão sobre o trabalho durante sua construção.

Agradeço, da mesma forma, aos professores Angela de Castro Gomes, Antônio Jucá, Pedro Caldas e, mais uma vez, Ricardo Salles pelas disciplinas ministradas, a partir delas novas percepções sobre o objeto dessa pesquisa se lançaram.

Ainda no meio acadêmico, é preciso demonstrar a gratidão pelo Grupo de Estudos e Pesquisa Eulália e Bárbara (GEPEB), espaço construído por discentes e para discentes discutirem livros e artigos sobre a História Econômica, sobretudo do século XIX, além dos próprios materiais produzidos pelos discentes. Em especial, destaco a amizade construída para além do grupo com Marcos Marinho, Silvana Andrade, Thiago Alvarenga e Thiago Mantuano.

Agradeço: ao financiamento da pesquisa feito pela CAPES, cujo sem ele seria impossível a realização de tal trabalho; ao Programa de Pós-Graduação em História Social da UNIRIO pela possibilidade e auxílio financeiro para a participação de eventos fora do estado do Rio de Janeiro; e a Priscilla Luvizotto, por facilitar todos os trâmites burocráticos referentes ao curso de mestrado.

Agradeço a Amanda Vanncci, Breno Tommasi, Caio Leone, Evelyn Gondim, Gustavo Casellas, Isadora Cabral, Jessica Rabelo, Lara Ribeiro, Lísia Cariello, Luísa Spíndola, Marcus Oliveira, Mariana Beltrami, Pedro Baptista, Pedro Henrique, Thiago Lima, Vitor Franco, amigos que fiz ao longo da graduação e que, até hoje, dividem os momentos de aflição, tornando-os mais amenos.

Não posso esquecer, ainda, dos amigos que tive o prazer de conhecer durante a vida e com suas companhias pude ter alguns momentos de descontração: Camilla Marques, Gabriel Miguez, Giselle Machado, Heitor Paiva, Lucas Bressani e Miguel Pinho; Ana Priscila Carvalho, Gabriela Costa, Luan Ribeiro, Paula Ornellas, Thales Andrade e Vanessa Ribeiro; e, por fim, Giovanna Loiola, Ingrid Figueiredo, Nathália Granado, Raíssa Christini e Victória Lacerda.

Deixo para o final os agradecimentos mais importantes, cujo as poucas linhas não serão capazes de exprimir o sentimento. Agradeço à minha família, em especial meus pais Marcos e Regina Mesquita, minha avó Maria da Glória e minha irmã Sasha Mesquita.

Sem todo o carinho, cuidado, paciência e atenção à todas as minhas necessidades, esse trabalho se tornaria ainda mais árduo.

Por último, demonstro toda minha gratidão e amor à minha companheira Luana Bonacchi, que desde a adolescência está ao meu lado em todas as situações, por todo amor, carinho e inspiração. Pela disposição em me acompanhar nessa trajetória, vivendo comigo, intensamente, todos os momentos de lutas e conquistas, me apoiando e estimulando a correr atrás de meus objetivos. Seu apoio psicológico, nossas conversas e convívio foram de suma importância ao longo dos cansativos dias de pesquisa e trabalho.

## **Resumo**

Esta dissertação irá se dedicar a analisar a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca, proeminente traficante de escravos do período do contrabando, através da atividade a qual construiu sua fortuna. A partir das questões “quem foi Manoel Pinto da Fonseca?”, “qual a sua importância no comércio Atlântico de escravos?” e “de que maneira ele o realizou, mesmo após a proibição?” o trabalho se desenvolve, trazendo outras indagações e reflexões. Dessa maneira, a pesquisa avança no sentido de verificar os negócios lícitos e ilícitos realizados pelo traficante para, assim, compreender a importância do contrabandista na sociedade imperial brasileira. Além disso, é realizado um exame da política imperial, que é imprescindível para o entendimento da posição conquistada por Fonseca.

**Palavras-chave:** Tráfico; Escravos; Negócios; Contrabando; Império.

## **Abstract**

This dissertation will analyze the trajectory of Manoel Pinto da Fonseca, a prominent slave trader of the contraband period, through the activity that he built his fortune. From the questions “who was Manoel Pinto da Fonseca?”, “what is its importance in the Atlantic slave trade?” and “how did he accomplish it, even after the prohibition?” the research develops with other inquiries and reflections. In this way, the review advances in order to verify the licit and illicit dealings carried out by the slave trader in order to understand the importance of the contrabandist in the Brazilian imperial Society. Besides that, an examination of the imperial politics is made, which is indispensable for the understanding of the position conquered by Fonseca.

**Key words:** Slave trade; Slave; Dealing; Contraband; Empire.

## Sumário

<b>Introdução .....</b>	<b>10</b>
<b>Capítulo 1: Da legalidade ao contrabando os negócios de Manoel Pinto da Fonseca no Império do Brasil.....</b>	<b>16</b>
<i>A firma de Manoel Pinto da Fonseca .....</i>	<i>20</i>
<i>A atuação de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilegal de escravos .....</i>	<i>35</i>
<b>Capítulo 2: Traficantes vs. Capitães: os casos da embarcação <i>John A. Robb</i> e do barracão em Cabinda.....</b>	<b>54</b>
<i>A dispersão do tráfico de escravos em Angola e as novas regiões de embarque de escravos .....</i>	<i>54</i>
<i>O caso da embarcação John A. Robb e a destruição do barracão de Manoel Pinto da Fonseca em Cabinda .....</i>	<i>65</i>
<b>Capítulo 3: Política e tráfico: o processo de abolição do comércio de escravos.....</b>	<b>94</b>
<i>Do reconhecimento à proibição .....</i>	<i>95</i>
<i>Ações e reações: Da lei de 1831 a lei de 1850 .....</i>	<i>118</i>
<b>Considerações finais .....</b>	<b>146</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>148</b>
<b>Referências Bibliográficas .....</b>	<b>154</b>

## Introdução

A temática da escravidão vem se desenvolvendo pela historiografia ao longo dos anos. Desde meados da década de 1960, os mais de trezentos anos de existência da instituição do cativo no Brasil tem recebido a atenção dos historiadores, que analisaram, cada um à sua metodologia e reflexões, diferentes questões e períodos da escravidão. Seja por um viés econômico, político, social ou cultural, os mais diferentes assuntos dentro do tema foram analisados, discutidos e reexaminados, porém, isso não quer dizer que as discussões estão perto de serem esgotadas.

Contudo, o estudo do tráfico de escravos, por muitas vezes, foi relegado da temática, fosse por acreditarem que a forma de reprodução da mão-de-obra cativa era uma questão de menor importância para uma compreensão macro-histórica ou por entenderem que o comércio Atlântico de africanos era um tema auxiliar para a análise da escravidão, dos escravos e suas relações. Os trabalhos “Brasil e África: Outro Horizonte”<sup>1</sup>, de José Honório Rodrigues e “A escravidão africana no Brasil: Das origens a extinção do tráfico”<sup>2</sup>, de Maurício Goulart, foram os primeiros a chamarem a atenção da temática. A partir das luzes lançadas para o tráfico, durante a década de 1980, o brasileiro Robert Conrad lançou-se a pesquisa específica sobre o tráfico em “Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil”<sup>3</sup>. Em seguida, “O comércio proibido de escravos” de Luís Henrique Tavares, lançado no ano de 1988, deu sequência aos exames dos meandros do negócio negroiro.<sup>4</sup>

Foi no final da década de 1990 e início dos anos 2000 que a temática se tornou uma problemática constante na historiografia. Estudos como o de Manolo Florentino, que avaliou com profundidade as relações econômicas que envolviam os grandes traficantes de escravos do período entre o último quartel do século XVIII até a proibição de 1831;<sup>5</sup> o de João Fragoso, com a verificação dos capitais acumulados no centro-sul brasileiro, permitindo a entrada de agentes econômicos “brasileiros” nos mercados de longa

---

<sup>1</sup> RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte* Relações e política brasileiro – africana. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1961.

<sup>2</sup> GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens a extinção do tráfico*. 3ª ed. São Paulo: Alfa ômega, 2005.

<sup>3</sup> CONRAD, Robert Edgard. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. Brasiliense: São Paulo, 1983.

<sup>4</sup> TAVARES, Luís Henrique. *O comércio proibido de escravos*. São Paulo: Ática, 1988.

<sup>5</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Uma História do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX). São Paulo: Editora Unesp, 2014.

distância;<sup>6</sup> as densas pesquisas de Jaime Rodrigues, tanto no “O infame comércio” quanto em “De costa a costa”, analisando, respectivamente, as possibilidades que estavam em jogo com a crescente pressão do abolicionismo inglês no Brasil e os mecanismos e agentes do processo de escravização do africano à sua venda em terras brasileiras;<sup>7</sup> e, ainda, a exploração do tráfico de escravos a partir do lado africano, feita por Roquinaldo Ferreira, foram de suma importância para a expansão das análises acerca do comércio de escravos e trazer destaque ao tema.<sup>8</sup>

Atualmente, as pesquisas acerca do tráfico de cativos africanos são amplamente difundidas, sejam por brasileiros ou por brasilianistas, e estão cada vez mais complexas, no sentido de relacionar a atividade negreira e seus agentes a política imperial e os outros negócios em que os negreiros participavam. Nesse sentido, merecem destaques dois estudos: “A política da escravidão no Império do Brasil (1826 – 1865)”, de Tâmis Parron<sup>9</sup>, e “A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c. 1830 – c. 1888), de Thiago Campos Pessoa.<sup>10</sup>

O primeiro, adapta o conceito de *Política da Escravidão*, cunhada nos Estados Unidos para entender as práticas e ações de eleitores sulistas para nas eleições escolherem apenas aqueles que não colocassem em risco a manutenção da escravidão, para entender a realidade brasileira.<sup>11</sup> A partir de suas ressalvas, identifica no Império brasileiro a existência de dois períodos, sendo um a *política do contrabando negreiro* (1835 – 1850) e a *política da escravidão na era do pós-contrabando* (1850 – 1865), no entanto, destacaremos apenas o primeiro, devido à sua maior importância para o trabalho desenvolvido. Segundo Tâmis Parron, entre 1835 e 1850, vigorou um conjunto de práticas

---

<sup>6</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998

<sup>7</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850). Campinas-SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000.; RODRIGUES, Jaime. De costa a costa: Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780 – 1860). São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

<sup>8</sup> FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1996.

<sup>9</sup> PARRON, A *Política da escravidão no Império Brasileiro, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

<sup>10</sup> CAMPOS, Thiago Pessoa. A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c. 1830 – c. 1888). Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2015.

<sup>11</sup> COOPER, Jr. William. *Liberty and slavery: Southern politics to 1860*. Columbia: University of South Carolina Press, 2000.

e ações políticas e discursivas em defesa da reabertura sistêmica do comércio Atlântico de escravos sob a forma de contrabando.<sup>12</sup>

A pesquisa de Thiago Campos, por sua vez, destaca trajetória da família Souza Breves, especialmente os irmãos Joaquim José de Souza Breves e José Joaquim de Souza Breves, sendo o primeiro um reconhecido traficante de escravos do período do contrabando. A peculiaridade de seu caso é os irmãos, juntos, comandavam um vasto complexo cafeeiro na região do Vale do Paraíba e se por um lado um dos irmãos estava envolvido no contrabando de escravos, por outro, ele havia um forte apelo na Câmara dos deputados a seu favor, já que José era figura constante nas Assembleias provinciais e gerais.<sup>13</sup>

A partir destes trabalhos algumas surgiram reflexões acerca do tráfico de escravos durante o período do contrabando. Saber quem eram aqueles que realizavam tal comércio mesmo com a existência de lei de 1831 e quem eram os principais; as formas como eram realizadas as operações negreiras; se o negócio de africanos era atividade econômica exclusiva ou se tinham ramificações lícitas; como esses traficantes eram vistos pela sociedade, se como piratas ou como gloriosos mercadores que abasteciam um mercado em decadência. Essas e outras indagações levaram à construção deste trabalho. No entanto, por ora, responderei apenas uma delas: quem eram os principais traficantes do período entre 1831 e 1850?

A resposta não é muito difícil de ser encontrada, diversas pesquisas apontam para a liderança de três firmas em tal comércio, que eram comandadas por José Bernardino de Sá, Manoel Pinto da Fonseca e Thomaz da Costa Ramos, o maneta, sendo os dois primeiros disparadamente os mais proeminentes da cidade do Rio de Janeiro e do Império brasileiro. Assim, passamos a uma pergunta auxiliar: qual dos dois foi mais importante? Difícil de precisar uma resposta sobre tal, no entanto, as pesquisas demonstram que José Bernardino de Sá foi o principal negreiro entre 1835 – 1843, enquanto Manoel Pinto da Fonseca foi o mais proeminente deles entre 1844 e 1850.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> PARRON, *Op. Cit.*

<sup>13</sup> CAMPOS, *Op. Cit.*

<sup>14</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 156.;~[ = bb

Enquanto José Bernardino de Sá recebeu destaque em artigos sobre o tráfico de escravos ou sobre sua própria participação na “boa sociedade” imperial<sup>15</sup>, a historiografia restringiu Manoel Pinto da Fonseca a poucos artigos, capítulos e pequenas menções para discutir questões específicas acerca do tráfico de comércio de cativos. Portanto, encontrava-se uma lacuna historiográfica em relação a uma pesquisa mais densa e com maior fôlego para tentar trazer um dos maiores contrabandistas de escravos do Império brasileiro à tona.

Nesse sentido, este trabalho trouxe Manoel Pinto da Fonseca como objeto central da pesquisa, investigando quem era o traficante que veio “dispondo de recursos muito limitados”<sup>16</sup> para se tornar “por excelência, o grande comerciante de escravos do Rio”.<sup>17</sup> Assim, através da perspectiva de trajetória, o estudo buscou responder à pergunta motivadora da pesquisa: Qual a importância de Manoel Pinto da Fonseca no tráfico de escravos para o Império do Brasil? A partir dessa primeira indagação muitas outras, que estarão mais claras ao longo dos capítulos, foram feitas.

Para tentar alcançar tal resposta foram utilizados periódicos, processos judiciais, petições, abaixo-assinados e correspondências, para citar algumas, tanto em arquivos brasileiros quanto em arquivos digitais estrangeiros. Apesar da variedade da documentação buscada, é preciso mencionar uma questão em relação as fontes, que os estudiosos do tráfico ilícito de escravos – e de outras atividades contrabandistas –, têm: a dificuldade em encontra-las. Como a análise centra-se na atuação de um traficante de escravos no período em que a atividade é considerada criminosa, pela lei, é válido considerar que, por muitas vezes, as fontes reduzam ou aumentem os fatos, em relação aos interesses de quem estava as produzindo – questão própria de qualquer fonte historiográfica –, no entanto, nesse caso, há um cuidado dos próprios contrabandistas em

---

<sup>15</sup> NETO, Luiz Costa-Lima. *Teatro, tráfico negreiro e política no Rio de Janeiro imperial (1845 – 1858). Os casos de Luiz Carlos Martins Penna e José Bernardino de Sá*. Revista ArtCultura, Uberlândia-MG, v. 19, p. 107 – 124, jan. – jun., 2017, p. 118 – 119. Disponível em:

[www.seer.ufu.br/index.php/artcultura/article/view/40081](http://www.seer.ufu.br/index.php/artcultura/article/view/40081).; CAMPOS, Thiago Pessoa. “A ‘delação Alcoforado’ e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café (c.1831 – 1853): notas de pesquisa”. In: 8º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil meridional, 2017, Porto Alegre.

<sup>16</sup> CONRAD, *Op. Cit.*, p. 121.

<sup>17</sup> Citado em correspondência de Hudson e Palmerston, 12 de jan. 1847, apud BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002, p. 330.

reduzirem os vestígios de suas operações, portanto, é provável que existam pequenas variações em alguns dados que serão demonstrados ao longo do trabalho.

Feita esta ressalta, seguiremos para os capítulos. Essa dissertação de mestrado é dividida em três capítulos: “Da legalidade ao contrabando: os negócios de Manoel Pinto da Fonseca no Império do Brasil”; “Traficante vs. Capitães: os casos da embarcação *John A. Robb* e do barracão em Cabinda”; e “Política e tráfico: o processo de abolição do comércio de escravos”.

O primeiro capítulo será concentrado nas relações comerciais de Manoel Pinto da Fonseca, além de uma brevíssima biografia que estará permeada ao longo do texto. Primeiramente, nos dedicaremos a uma análise acerca dos negócios lícitos que estabeleceu dentro e fora do Império brasileiro, bem como ficará demonstrada a posição de prestígio que este detinha entre seus pares. Após este primeiro enfoque, a análise se dedicará a examinar sua participação no contrabando, salientando as especulações negreiras realizadas e a forma como elas eram realizadas. Nesse aspecto, tentaremos verificar a existência de ligações entre o comércio lícito e o ilícito que eram praticados pelo negreiro.

O segundo capítulo se destinará a análise de dois casos específicos – que na verdade se confundem em um único evento – que são os da apreensão da embarcação *John A. Robb* e da destruição do barracão de Manoel Pinto da Fonseca na região de Cabinda por dois membros da Marinha britânica. A partir dos acontecimentos, o traficante entra com um processo judicial contra os capitães John Foote e Henry J. Matson reclamando uma pesada indenização pelas perdas econômicas que tais fatos o fizeram ter. Para melhor esclarecimento do caso, também será discutida, rapidamente, a dispersão do tráfico de Luanda para outras regiões ao longo do século XIX.

Por fim, como os outros capítulos se encontram em menor escala, no terceiro a visão será ampliada e discutiremos o processo de abolição do tráfico de escravos para o Império do Brasil, entre 1826 e 1850. Essa discussão se fará, sobretudo, em âmbito político, buscando demonstrar as formas como o Poder imperial brasileiro possibilitou a reabertura do comércio Atlântico de africanos após 1831 e defendeu seus agentes e compradores – ambos passíveis de pena, de acordo com a lei de 1831. Dessa maneira, o capítulo permitirá compreender qual era a conjuntura e estrutura político, econômico e social do império

brasileiro durante a atuação de Manoel Pinto da Fonseca no mercado de mão de obra negra.

## Capítulo 1. Da legalidade ao contrabando: os negócios de Manoel Pinto da Fonseca no Império do Brasil

Antes de adentrarmos ao principal objetivo desta pesquisa, é necessário que se faça um breve apanhado da conjuntura específica do império brasileiro em relação à abolição do tráfico de escravos africanos, durante a década de 1820 e a primeira metade da década seguinte, pois serão fundamentais para a melhor compreensão do objeto desta análise: a atuação de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilegal de cativos para o império brasileiro. Tais questões serão analisadas com maior precisão e mais desenvoltura no terceiro capítulo.

A ampliação do movimento antitráfico e, sobretudo, o fortalecimento do posicionamento britânico, ao longo da década de 1820, colocavam, progressivamente, a extinção do comércio de escravos no Atlântico como uma questão de tempo para a sociedade brasileira de todas as camadas. No entanto, em grande medida, os primeiros que seriam afetados diretamente eram os grandes traficantes de escravos do Rio de Janeiro, devido à alta lucratividade do negócio negreiro. A ruptura do negócio negreiro representaria, para os grandes mercadores desse ramo e, portanto, de homens de grande poder político e econômico – muitas vezes credores do próprio império –, a perda de uma grande parte de seus rendimentos<sup>18</sup>, ainda que os investimentos do período mostrassem características de diversificação.<sup>19</sup>

Dessa maneira, criou-se um ambiente de tensão no império brasileiro acerca da durabilidade do comércio de africanos, gerando um crescimento na demanda por cativos, sendo acompanhado de perto pelo aumento dos preços. No entanto, o ano de 1825 foi um marco nessa questão, já que foi naquele ano que a Grã-Bretanha condicionou o reconhecimento da independência brasileira à resolução, em curto prazo, da questão do comércio negreiro.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Uma História do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX). São Paulo: Editora Unesp, 2014, p. 163 – 183.

<sup>19</sup> FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico*: Tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860. Dissertação. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996, p. 25 – 53.

<sup>20</sup> Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002, p. 72; Anais da Câmara dos Deputados, 22 de maio de 1827, p. 155. APUD, PARRON, *A Política da escravidão no Império Brasileiro, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 64.

Se por um lado o tráfico parecia estar caminhando para seus últimos anos de legalidade, por outro, o tal mercado não havia passado por um momento de alta nas demandas como esse. Em resposta a isso, os negociantes, em busca de garantir os maiores lucros possíveis e com a iminência da abolição do tráfico, intensificaram, de forma devastadora, suas expedições negreiras. Para além da cultura escravista da sociedade brasileira, em que os cativos eram difundidos pelas diversas camadas da sociedade, tal movimento pode ser explicado pela necessidade produtiva das *plantations* do centro-sul brasileiro, além dos primeiros sinais positivos do plantio cafeeiro no Vale do Paraíba.<sup>21</sup>

Para se ter ideia do crescimento da entrada de negreiros no porto do Rio de Janeiro ao longo dos últimos onze anos da legalidade do tráfico, segundo as estimativas da base de dados *slave voyages*, foram 312 embarcações vindas dos portos africanos que aportaram no Rio de Janeiro entre 1820 e 1824. Já entre os anos de 1825 e 1830 foram 568 navios que desembarcaram africanos escravizados na mesma região.<sup>22</sup>

Fruto desse crescimento na demanda por escravos, Manolo Florentino aponta para o ingresso de outros comerciantes, que não os tradicionais, no mercado negreiro após 1825, ou seja, a possibilidade de lucros elevados fomentou a entrada de novos investidores no ramo do comércio atlântico de negros, tornando o tráfico uma atividade com mercadores flutuantes que atuam em tempos de ascensão e se retiram em tempos de crise. Entretanto, o historiador ressalta que estes novos investidores, dificilmente, eram aventureiros sem nenhum conhecimento no ramo, pois era uma atividade altamente especializada, profissionalmente e geograficamente, envolvendo uma grande rede de pessoas, que iam desde a captação dos africanos no interior do território africano até a venda deles na praça comercial do Rio de Janeiro, além da necessidade de relações enraizadas com os mercadores dos portos africanos.<sup>23</sup>

Outro fator para compreendermos o crescimento da demanda por cativos a partir da tensão sobre o fim do tráfico de escravos é a assinatura da Convenção Anglo-Brasileira em 1826 – ratificada pelo imperador em 1827. O tratado dava três anos para o império brasileiro abolir o comércio negreiro, que seria tipificado a partir de então como crime de pirataria, o que significava que os negreiros poderiam ser apreendidos e julgados de

---

<sup>21</sup> MARQUESE, Rafael e TOMICH, Dale. “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II: 1831-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 341-374.

<sup>22</sup> ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acessado em 15/01/2018.

<sup>23</sup> FLORENTINO, *Op. Cit.*, p. 160 – 162.

acordo com as leis inglesas. Assim, as autoridades britânicas davam uma resposta à pergunta de quando seria extinto o comércio atlântico de negros para o Brasil, aumentando a apreensão da sociedade e dos grandes traficantes.

A tratativa, embora aceita pela Comissão de Diplomacia e Estatística da Câmara dos Deputados, gerou uma inquietação no congresso brasileiro, devido à inversão dos acontecimentos, já que primeiro foi assinado pelo imperador e depois colocado em votação no legislativo. A problemática juntamente a outras questões internas e externas levaram o império brasileiro a uma profunda crise, que culminou na abdicação de D. Pedro I do trono brasileiro.

Entretanto, meses após a abdicação, veio a resposta oficial do governo brasileiro, especificamente, no dia 07 de novembro de 1831, com a promulgação da primeira lei brasileira de proibição do tráfico de escravos. A partir de então qualquer um que se aventurasse em tal comércio seria passível de sofrer com as sanções previstas em lei, como pagar pela reexportação dos africanos escravizados ilegalmente, multas, prisão e, ainda, se a embarcação fosse apreendida durante a viagem atlântica se tornaria réu na comissão mista entre Brasil e Grã-Bretanha.<sup>24</sup>

Dessa maneira, as expectativas sobre a proibição do comércio de africanos, que deram a tônica das discussões parlamentares e extraparlamentares ao longo da última metade da década de 1820, se confirmaram.<sup>25</sup> Para além de expectativas e do incremento do comércio atlântico, o período demonstrou alterações nos investimentos dos grandes traficantes de escravos, que, gradualmente, deslocaram seus investimentos no tráfico para outras atividades, aplicando suas fortunas em ramos que garantissem maior segurança à obtenção de lucros, como a especulação imobiliária e as seguradoras. Ao mesmo tempo, vendiam suas embarcações e outras estruturas que eram utilizadas no comércio negreiro.<sup>26</sup>

A aventura no mercado de escravos parecia estar em xeque após a lei de 1831. Se entre 1825 e 1830 foram aproximadamente 231 mil escravos, nos quatro primeiros anos

---

<sup>24</sup> Lei de 7 de novembro de 1831. IN: *Coleção de Leis do Império do Brasil de 1831*. Parte I. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875, p. 182. A lei também se encontra disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html). Para um estudo mais aprofundado sobre a lei, cf. PEREIRA, Vantuil. *Ao Soberano Congresso: Direitos do cidadão na formação do Estado Imperial Brasileiro (1822-1831)*. São Paulo: Alameda, 2010.; PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Poder e a Lei: O jogo político no processo de elaboração da lei para inglês ver (1826-1831)*. 2013. 263f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.; MAMIGONIAN, Beatriz e GRINBERG, Keila (org.) "Dossiê – 'Para inglês ver?'" Revisitando a Lei de 1831." *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, n.os 1/2/3, Jan/Dez 2007

<sup>25</sup> Cf. FLORENTINO, Manolo. *Op. Cit.*; PARRON, *Op. Cit.*, p. 41 -103.

<sup>26</sup> FLORENTINO, *Op. Cit.*, p. 194-204.

da ilegalidade foram apenas 7 mil africanos desembarcados nos portos do Rio de Janeiro.<sup>27</sup> Neste ponto é necessário se fazer uma ressalva ao diminuto número de escravos que chegaram ao Rio de Janeiro entre 1831 e 1834: a proibição afetou diretamente no local de recepção, sendo assim, novos lugares precisaram ser preparados para receberem o desembarque de uma elevada quantidade de cativos, além disso, as viagens foram feitas com maior sigilo em busca de burlar a repressão, portanto, é possível que um número maior de embarcações e africanos, do que os apontados, tenham aportado no longo litoral do Rio de Janeiro sem provocar alarde dos órgãos repressivos.<sup>28</sup>

Contudo, o período entre 1831 e 1834 representou uma breve inflexão no mercado de cativos, pois sabemos que o tráfico não foi extinto após a lei de 1831. A partir de um novo surto na demanda por africanos o número de desembarques voltou a crescer. Em 1835 adentraram em território brasileiro aproximadamente 37 mil africanos boçais e no ano seguinte cerca de 50 mil. Assim, o comércio de escravos, sob a forma de contrabando, se reestabelecia em escala sistêmica.<sup>29</sup>

Nesse sentido, seguindo a ideia exposta por Manolo Florentino, de que parte dos grandes traficantes de escravos se retirou do tráfico com o advento da ilegalidade, temos a indagação que motivou este trabalho: quem são os novos traficantes (ou contrabandistas) de escravos após o recrudescimento do tráfico? Seria um longo caminho a ser feito para respondermos acerca de todos os mercadores que participaram do infame comércio no período do contrabando.

Não obstante, é possível de se imaginar que estes especuladores negreiros não fossem meros principiantes na atividade, já que, como dito anteriormente, era um ramo em que cada parte da teia deveria ter uma ligação coesa, tanto no que se refere aos mercadores africanos, quanto às estruturas e locais para desembarque da carga humana. Sendo assim, estes negreiros, que ocuparam o lugar dos grandes traficantes tradicionais, conheciam os meandros do comércio negreiro. É possível, ainda, que alguns deles ocupassem cargos importantes dos antigos negociantes.

---

<sup>27</sup> Cf. <http://www.slavevoyages.org/voyages>. Acessado em 15/01/2018.

<sup>28</sup> Para o período entre 1831 e 1834 há uma grande dificuldade para chegarmos a um número exato da quantidade de escravos desembarcados nos portos do império. Para se ter exemplo, Roquinaldo Ferreira atribui a esse período o desembarque de 93 mil cativos, enquanto os números informados pelo *slave voyages* são de 7 mil. Não podendo ter uma maior precisão dos dados, por enquanto, preferi pelos dados expressos pela base de dados *slave voyages*.

<sup>29</sup> ESTEFANES, Bruno Fabris; PARRON, Tâmis; YOUSSEF, Alain El. “*Vale Expandido: contrabando negreiro, consenso e regime representativo no Império do Brasil*”. In: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da segunda escravidão*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2015, p. 143

Este, supostamente, é o caminho traçado pelo grande negociante de escravos Manoel Pinto da Fonseca, um dos mais proeminentes traficantes do período da ilegalidade e objeto desta pesquisa. Dessa maneira, neste capítulo levantaremos alguns pontos em relação a trajetória econômica do negociante português no império brasileiro, no entanto, nosso enfoque estará na participação deste no infame comércio. Assim, analisaremos, posteriormente, questões relativas à execução do negócio ilegal de africanos comandado por Manoel Pinto da Fonseca.

### ***A firma de Manoel Pinto da Fonseca***

Nascido em 1804 e natural da região do Porto, em Portugal, Manoel Pinto da Fonseca foi filho legítimo de Francisco Pinto de Lemos e Violeta Ribeiro da Fonseca e irmão de Joaquim Pinto da Fonseca (1816) e António Pinto da Fonseca (1814). Manoel chegou ao império do Brasil em 1825, com vinte e um anos, com a razão de “procurar fortuna” – o que parece ter sido uma tendência na vinda de portugueses para a antiga colônia. No ano seguinte teve seu registro perante as autoridades brasileiras e, naquele momento, se declarou com a ocupação de caixeiro da firma que se estabelecia na Rua da Quitanda nº 170<sup>30</sup>, que segundo o Diário do Rio de Janeiro era propriedade do negociante Antonio Francisco Leite.<sup>31</sup>

Entretanto, foi somente em meados da década seguinte a sua chegada que seu nome começou a circular com maior frequência nas páginas comerciais dos jornais da Corte. A primeira, no dia 13 de janeiro de 1835, na seção de “Anuncios” do *Jornal do Commercio*, sendo publicado que a partir do último dia de dezembro do ano anterior a sociedade entre Manoel Pinto da Fonseca e Luiz Gomes dos Santos, sob a firma Luiz Gomes dos Santos E Comp., estava encerrada, ficando a cargo da firma de Manoel Pinto da Fonseca as dívidas ativas e passivas de tal sociedade.<sup>32</sup>

O acervo documental quanto à firma de Luiz Gomes dos Santos, antes e após a sociedade com Fonseca, é escasso, no entanto, não podemos descartar a hipótese de que o enriquecimento e a importância de Manoel Pinto da Fonseca na praça comercial do Rio de Janeiro estão diretamente relacionados ao fim dessa sociedade e a contração dos ativos

---

<sup>30</sup> Arquivo Nacional, *Movimentação de Portugueses no Brasil, 1808 – 1842*.

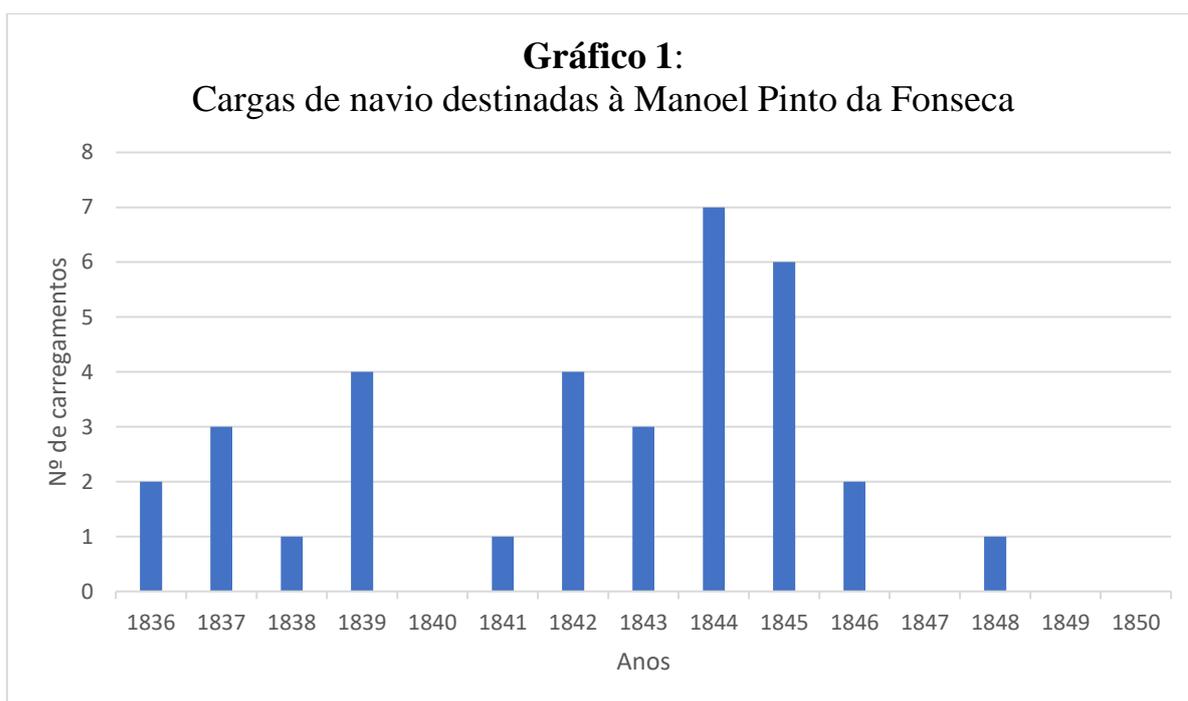
<sup>31</sup> Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*. Notícias Particulares. n. 24, 01 de março de 1824, Rio de Janeiro, p. 3.

<sup>32</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Anuncios, n. 13, 13 de janeiro de 1835, p.4.

e passivos pela firma de Fonseca, já que a partir de então o nome de Fonseca começa a aparecer com maior frequência nos jornais cariocas.<sup>33</sup>

Confirmando essa tendência, é possível perceber, a partir de 1836, uma gradativa crescente de embarcações, que destinavam ao Rio de Janeiro, com cargas à Fonseca. Neste primeiro ano foram apenas duas cargas, a primeira no Brigue Nacional *Animo Grande* e a segunda no Patacho Nacional *Jacinto*, ambas originárias da Província do Rio Grande do Sul. No entanto, é válido ressaltar que somadas, o carregamento total foi de: 7.798 arrobas de carne, 422 de sebo, 5.098 de couros, e 4.650 aspás, números que impressionam, à primeira vista.<sup>34</sup>

Com o passar dos anos e o crescimento de Fonseca no cenário nacional foram crescendo suas importações, que encontraram o ápice nos anos de 1844 e 1845 com, respectivamente sete e oito carregamentos. Coincidentemente – ou não – foram os anos em que gerenciou mais viagens negreiras, o que nos leva a considerar a relação dessas importações com a chegada de suas embarcações negreiras.<sup>35</sup>



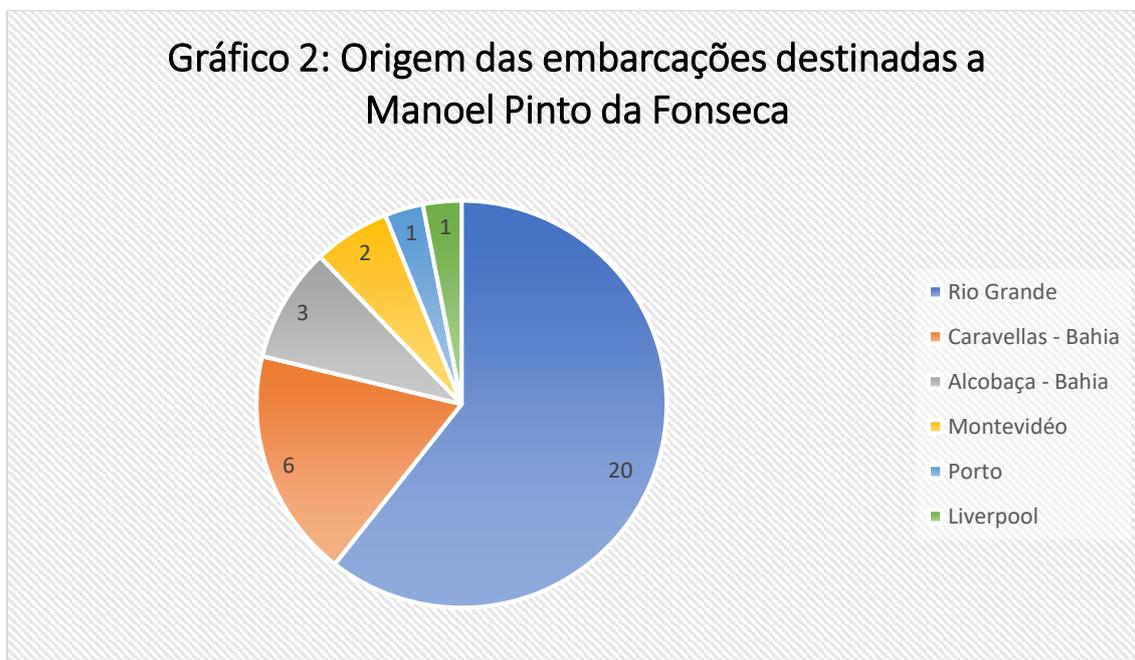
Fontes: Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*.

<sup>33</sup> Cf. *Jornal do Commercio e Diário do Rio de Janeiro* durante a década de 1830.

<sup>34</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*, Movimento do Porto. n. 86, 21 de abril de 1836.

<sup>35</sup> Informações retiradas a partir da entrada de navios no *Jornal do Commercio*.

Apesar destas importações não se mostrarem como um grande ramo para a constituição da fortuna de Fonseca, principalmente pelo fato de que são poucas embarcações que chegam com carga destinada a ele e estas são insignificantes nos últimos quatro anos da década de 1840, é interessante demonstrar que a principal origem das cargas eram da Província de São Pedro do Rio Grande, o que pode nos ajudar a traçar, futuramente, a rede comercial na qual Fonseca estava inserido. Também, não podemos ignorar a região sul da Bahia, que através de áreas litorâneas de Alcobaça e Caravelas, obteve relativa importância nas negociações de Fonseca fora do Rio de Janeiro.<sup>36</sup> Contudo, é válido lembrar que estes dados são relativos a mercadorias lícitas que, no porto do Rio de Janeiro, manifestavam carga à Manoel Pinto da Fonseca.



Fontes: Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*.

Quanto à firma de Fonseca, ainda, é válido ressaltar que ela era comandada por Manoel, porém era constituída, também, pelos seus dois irmãos: Joaquim Pinto da Fonseca e António Pinto da Fonseca. Sendo Manoel o irmão mais velho e o que desembarcou antes no território brasileiro, as operações da firma, fossem no mercado legal ou no ilícito, ficaram em seu nome. Todavia, não podemos descartar a participação

---

<sup>36</sup> Idem.

de seus irmãos, pois eram peças-chave na administração da firma e nas negociações estabelecidas.<sup>37</sup>

Nesse aspecto, a firma dos irmãos Fonseca demonstrou a manutenção de uma das estratégias estabelecidas pelas empresas do período do tráfico lícito, que foi a montagem de firmas familiares. A continuidade desta formulação das empresas traficantes se deu, sobretudo, por uma questão de segurança, em razão da crescente repressão internacional ao comércio Atlântico de cativos, diferentemente do período anterior, em que a tática era vista como uma forma de reforço do monopólio familiar na atividade.<sup>38</sup>

Apesar das importações de produtos lícitos, a principal atividade da firma de Manoel Pinto da Fonseca era o tráfico de escravos. O crescimento de seus rendimentos e sua importância na sociedade fluminense estão diretamente relacionados à sua participação como proprietário ou consignatário de embarcação para a realização do comércio ilícito Atlântico. Segundo a base de dados *slave voyages*, poucos anos após o término da sociedade com a firma Luiz Gomes dos Santos, mais especificamente, em 1837, Fonseca começou a ter seu nome relacionado à chegada de negreiros no litoral brasileiro.<sup>39</sup>

Em outro momento falaremos estritamente sobre as expedições negreiras realizada pelo negociante Manoel Pinto da Fonseca, mas, por ora, vale ressaltar a ascensão do negociante na atividade do contrabando e a concentração deste comércio. Foram, ao menos, quarenta e três expedições negreiras realizadas, através de propriedade ou consignação de embarcação, pelo português durante todo o período em que esteve presente no contrabando, entre 1837 e 1851.<sup>40</sup> À primeira vista não parecem números impressionantes, no entanto, se colocarmos estes números em proporção veremos o destaque da firma no ramo.

O historiador David Eltis afirma apenas vinte negociantes negreiros foram responsáveis pelas 200 embarcações escravistas aportadas no Rio de Janeiro, entre 1838 e 1844. Dos vinte indivíduos listados, os quatro maiores foram se encarregaram por 60% (131), tendo José Bernardino de Sá no topo destas operações, com 22% dessas duzentas viagens.<sup>41</sup> Nesse período Fonseca operou 16 viagens, portanto, apenas 8% do total, o

---

<sup>37</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 156.

<sup>38</sup> *Idem.*

<sup>39</sup> ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Viagem n. 46260. <http://slavevoyages.org>. Acessado em 10/04/2017.

<sup>40</sup> *Idem.*

<sup>41</sup> ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987, p. 151.

sexto dentre os traficantes. Por outro lado, no período seguinte, entre 1844 e 1850, com a ascensão da demanda por africanos, Manoel Pinto da Fonseca desenvolveu suas estratégias para a realização do tráfico, levando-o a ser o traficante que mais expedições organizou neste tempo, com 36% (34) dos desembarques de cativos ocorridos.<sup>42</sup>

O empreendimento das expedições negreiras era custoso e de alto risco, assim, poucos seriam os negociantes que disporiam de um alto valor para investir numa atividade de alto risco, mesmo com os seguros. Nesse sentido, os negreiros do período da ilegalidade começaram a se utilizar de uma estratégia de financiamento já existente, porém, pouco ou ainda não empregada no tráfico de escravos para o Brasil – mas já estabelecida para a realidade do comércio de africanos para Cuba –, que eram as *joint stocks*. Esse modelo, portanto, tinha como objetivo primordial minimizar os danos na lucratividade caso as embarcações não completassem seus destinos.<sup>43</sup>

O funcionamento desse esquema de financiamento se dava através da aquisição de mercadorias importadas, pelo principal traficante do empreendimento, a crédito em prazos longos e juros baixos. Posteriormente, esses produtos estrangeiros eram revendidos aos pequenos negociantes e investidores do contrabando a crédito, em prazos curtos e juros altos, além do pagamento do frete das mercadorias para a África e dos escravos no retorno da embarcação ao império brasileiro. O ponto chave deste modelo é a que estes investidores menores criam as dívidas com os grandes traficantes, que independem do resultado da viagem, ou seja, mesmo em caso de apreensão da embarcação e dos escravos, de naufrágio ou a morte dos cativos, estes deveriam fazer seus pagamentos aos traficantes, garantindo a alta lucratividade para o traficante que havia organizado a expedição. Dessa forma, o ônus de qualquer intempérie estaria nas mãos dos pequenos negociantes, enquanto os grandes traficantes teriam seus lucros assegurados pelas dívidas constituídas.<sup>44</sup>

Um dos pontos mais importantes para o funcionamento das *joint stocks* é a articulação entre os principais traficantes, aqueles que lideravam as expedições negreiras, como Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá, e seus importadores, já que era necessário encontrar produtos com alto valor de revenda e interesse no mercado brasileiro, principalmente para os pequenos traficantes. Dessa maneira, os principais

---

<sup>42</sup> MARQUES, Leonardo. *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776 - 1867*. Connecticut: Yale University Press, 2016, p. 148.

<sup>43</sup> Eltis, *Op. Cit.*, p. 153 – 155.

<sup>44</sup> Idem.

aliados dos grandes contrabandistas eram os importadores ingleses.<sup>45</sup> Essa afirmação é valiosa para interpretarmos acerca da contradição inglesa contra o tráfico de escravos. Se por um lado houve pressão das autoridades inglesas para coibir o comércio Atlântico de africanos, por outro existiu uma parcela de negociantes que estavam mais preocupados com a manutenção e crescimento dos lucros, o que os fazia ignorar o objetivo final dos seus produtos vendidos. Nesse sentido, não se pode negar que os negócios ingleses foram de suma importância para a lucratividade e o funcionamento do comércio de escravos no período do contrabando.<sup>46</sup>

A partir do reconhecimento das *joint stocks* como um mecanismo abrangente no comércio ilegal, creio que seja válido retornarmos a um ponto que ficou em aberto anteriormente: a participação de Manoel Pinto da Fonseca no comércio de escravos antes de 1837, ou seja, o período em que não organizava as expedições negreiras. Num primeiro momento, à luz dos estudos de Manolo Florentino, havia mencionado que a atividade comercial entre a costa africana e o Rio de Janeiro era um ramo de alta especialização profissional e geográfica, o que reduzia a margem para aventureiros desconhecidos da atividade.<sup>47</sup> Posteriormente, apontamos para o ano de 1837 o início da participação da firma de Manoel Pinto da Fonseca no ramo do contrabando.<sup>48</sup> Nesse sentido, é inevitável o questionamento: como o negociante português ascendeu no negócio negreiro com tanta rapidez sem ter participado desse empreendimento previamente?

Efetivamente, os dados sobre a atuação de Manoel Pinto da Fonseca no tráfico de africanos são escassos, principalmente para a década de 1830, no entanto, existem alguns indícios que nos permitem criar a hipótese de que o português esteve envolvido com este comércio desde a sua chegada no império do Brasil. Como dito, Fonseca registrou-se perante as autoridades brasileiras como caixeiro na firma de Antônio Francisco Leite, na rua da Quitanda nº 170. Apesar de parecer uma mera curiosidade, uma pesquisa mais aprofundada nos revelou que o empregador mudou seu escritório de sua firma deste endereço para a rua de S. Pedro nº 116 no final de 1826.<sup>49</sup> Porém, não foram encontrados anúncios de venda ou aluguel do antigo escritório, o que nos faz imaginar a manutenção do local pelo negociante, o que é de grande valor para nossa pesquisa, já que, logo no

---

<sup>45</sup> Idem.

<sup>46</sup> TAVARES, Luís Henrique. O comércio proibido de escravos. São Paulo: Ática, 1988. CONRAD, Robert Edgard. Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil. Brasiliense: São Paulo, 1983.

<sup>47</sup> Ver nota 6.

<sup>48</sup> Ver nota 23.

<sup>49</sup> Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*. Notícias Particulares. n. 20, 27 de dezembro de 1826, Rio de Janeiro, p. 3.

início do ano de 1827, o local se tornou um ponto de venda de africanos. São diversos anúncios, a partir desse ano, que detalham os cativos que lá se encontravam para serem vendidos.<sup>50</sup>

Nossos indícios ainda são pouco precisos, mas seguindo a fala de Robert Conrad, Manoel Pinto da Fonseca havia iniciado sua carreira como “um criado subalterno em um estabelecimento mercantil, dispondo de recursos muito limitados”.<sup>51</sup> Assim, é possível arriscar dizer que a participação dele no infame comércio tenha se iniciado com a função de caixeiro na empresa de Antonio Francisco Leite. Caso estejamos corretos, a firma de Leite permitiu que Fonseca desse os primeiros passos no conhecimento dos meandros do tráfico e, por conseguinte, sua futura especialização.

Nesse sentido, com a mudança dos operadores do tráfico de escravos e a forma de se fazerem os negócios, não podemos excluir a possibilidade de Manoel Pinto da Fonseca, num primeiro momento, ter sido um dos pequenos traficantes que investiam no tráfico através das *joint stocks*. A ideia pode parecer presunçosa, porém, não é descabida de fontes. Em setembro de 1835, no momento do recrudescimento do comércio Atlântico, foi apreendida a sumaca portuguesa *Novo Destino*, consignada por Joaquim Antonio Ferreira, que estava voltando ao Rio de Janeiro após carregar-se de africanos boçais em Angola e Benguela.<sup>52</sup>

O que nos interessa desta apreensão é o fato de terem sido encontradas duas cartas direcionadas a Fonseca, assim como muitas outras para negociantes da praça comercial do Rio de Janeiro, como José Bernardino de Sá, que no momento já estava envolvido com o tráfico de cativos.<sup>53</sup> Além das cartas encontradas, nos jornais anteriores à partida da sumaca para Angola e Benguela, existem anúncios chamando negociantes para carregar o navio, o que significaria dizer que os investidores menores participariam do frete da carga destinada à África em troca dos cativos que viriam nela.<sup>54</sup> Dessa maneira, se torna possível acreditar que esta era uma viagem realizada através de *joint stocks* à cargo de Joaquim Antonio Ferreira.

Outro ponto interessante, nessa perspectiva, foi o pedido de publicação do negociante João Manoel de Araújo no *Jornal do Commercio*:

---

<sup>50</sup> Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*. Vendas. n. 4, 05 de março de 1827, p. 2.

<sup>51</sup> CONRAD, *Op. Cit.*, p. 121.

<sup>52</sup> Arquivo Nacional. Diversos Códices, Diversos Códices – Africanos. SDE – 001, código 184, v. 2.

<sup>53</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. *Jornal do Commercio*, n. 194, 04 de setembro de 1835, p. 3.

<sup>54</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Avisos Marítimos, n. 163, 29 de julho de 1835, p. 3.

“João Manoel de Araujo, ora existente em Cabo Frio, faz publico aos negociantes da praça do Rio de Janeiro, e principalmente aos Srs. **Manoel Pinto da Fonseca** e João Gomes Neto, na rua da Quitanda; Antonio Ferreira Alves, rua das Violas; e Manoel Coelho de Moura, rua do Rozario; que estão findas as relações que tinha com o Sr. Ignacio dos Santos, também existente em Cabo Frio, por cujo motivo fica sem effeito, da data deste em diante, toda a escripta ou assignatura feita pelo annunciante a favor ou contra o dito Sr. Santos.”<sup>55</sup>(*grafia original*)

O anúncio em si não nos serve muitas informações acerca de João Manoel de Araújo, no entanto, uma pesquisa mais aprofundada nos indicou que este era um mercador que estava envolvido com a importação de mercadorias portuguesas, além de fazer diversas viagens de Campos, Espirito Santo e Cabo Frio em direção ao Rio de Janeiro. O que chama atenção nestas viagens é o fato de que muitos dos navios que chegaram à Corte, com Araújo como passageiro, chegaram com a carga “*em lastro*”<sup>56</sup>, o que indica o possível desembarque de africanos escravizados em portos ilegais antes da chegada no porto do Rio de Janeiro.<sup>57</sup> Ou, ainda, aportavam com cargas de como aguardente, farinha, algodão, tecidos, entre outros, que poderiam ser vendidas para outros aventureiros do tráfico da Corte.

No entanto, a relação mais forte que pode ser estabelecida entre Araújo e a firma de Fonseca é o fato do primeiro afirmar que estava situado em Cabo Frio. Esta é uma informação valiosa, já que um dos principais destinos das viagens negreiras realizadas por Manoel Pinto da Fonseca tinham a região de Cabo Frio como principal área de desembarque dos cativos.<sup>58</sup> Sendo assim, não podemos desconsiderar a chance de que João Manoel de Araújo pode ter sido uma das peças fundamentais para a estruturação do comércio ilegal realizado por Manoel Pinto da Fonseca. Mas deixemos as questões relacionadas à estrutura e as viagens negreiras para um momento posterior.

Um outro ponto de articulação de Fonseca e o tráfico de escravos antes de 1837 pode ser identificado a partir da viagem do negociante português para a África. Manoel Pinto da Fonseca embarcou no Brigue Português *S. Domingos Enéas* no dia 05 de novembro de 1836, junto aos passageiros Marcolino de Souza Bastos e ao português José

---

<sup>55</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Annuncios, n. 220, 10 de outubro de 1836, p. 2.

<sup>56</sup> Cf. Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*, diversos números.

<sup>57</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, *passim*.

<sup>58</sup> Cf. <http://www.slavevoyages.org/voyages>. Acessado em 23/10/2017.

Martins Silva, além do carregamento de aguardente e *fazendas* com destino à Angola.<sup>59</sup> Nesse sentido, o carregamento nos afirma que esse era um empreendimento negreiro típico, já que a aguardente era um dos principais produtos para a compra de cativos na África, além das *fazendas*, que não são gêneros definidos, porém, segundo Roquinaldo Ferreira, quase sempre são mantimentos que também são trocados na África.<sup>60</sup>

Apesar da denúncia prévia feita pelo carregamento desta embarcação, a certeza de que era uma expedição ilícita se deu a partir das informações cedidas pelos documentos do Foreign Office e da base de dados *slave voyages*. Assim, pôde ser observado que o Brigue português *S. Domingos Enéas* aportou em Luanda para a compra de 522 africanos, dos quais 473 desembarcaram no Rio de Janeiro, no ano seguinte, e foram entregues a seus compradores. Nesse aspecto, a viagem negreira se realizou com grande êxito – para os mercadores do infame comércio –, já que a taxa de mortalidade dos cativos foi menor do que 10%, garantindo a altíssima lucratividade do empreendimento.<sup>61</sup>

É importante ressaltar, que nesta expedição negreira, não se tem maiores informações sobre Manoel Pinto da Fonseca, então não se pode definir seus interesses nesta viagem à África. Entretanto, mais uma vez, retomamos o fato da necessidade de profissionalização dos traficantes, o que nos faz pensar que, ao menos, a ida de Fonseca para Luanda se deu em razão de suas ambições com a atividade, portanto, não é descabido arriscar dizer que sua intenção era o conhecimento dos meandros do tráfico do lado africano e, ainda, ter sido um dos participantes do empreendimento através de uma *joint stock*.

Ao mesmo tempo em que buscava um maior *know how* do contrabando na costa da África, o negociante português já parecia gozar de certa importância na praça comercial do Rio de Janeiro, fosse pela sua participação nas *joint stocks* ou no mercado lícito. O certo é que foi um dos assinantes da representação feita pela Comissão da Praça do Comércio do Rio de Janeiro contra a execução do artigo do regulamento da Administração do Correio da Corte que impõe aos mestres das embarcações nacionais que divulguem o destino final da viagem dez dias da saída do porto.<sup>62</sup> A representação, que segundo ela mesma, é assinada pelos negociantes “mais respeitáveis”, discorre sobre

---

<sup>59</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Movimento do Porto, n. 242, 07 de novembro de 1836, p. 4.

<sup>60</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 113 – 117.

<sup>61</sup> National Archives. Foreign Office, FO 84/222. Cf. <http://slavevoyages.org/voyage/1611/variables>

<sup>62</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, n. 26, 03 de fevereiro de 1837, p. 2.

a diminuição da competitividade dos negociantes brasileiros frente aos estrangeiros, já que esses não estavam inclusos na regulamentação.

Contudo, para além dos interesses lícitos dessa empreitada contra o novo regulamento, esta representação é o documento que demonstra a coesão dos negociantes de escravos na praça comercial do Rio de Janeiro em situações adversas. Mais do que a perda na competitividade, ter que informar ao Correio da Corte o destino final da viagem negreira visava impor um limite ao tráfico de cativos para o império do Brasil. Dessa maneira, os órgãos de repressão ao tráfico teriam a vantagem de dez dias sobre o destino dos negreiros, sabendo os portos a quais se destinavam as embarcações, ou seja, aumentaria exponencialmente o risco de apreensão dos navios pelas tropas britânicas no mar. Assim, não é impressionante que dentre os assinantes da representação contra a nova regra estejam os nomes de Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá, dentre outros mercadores de menor importância nesse comércio.

Todavia, o caso mais emblemático que representa a coesão dos negociantes da praça comercial do Rio de Janeiro se deu a partir da suspensão da assinatura de Manoel Pinto da Fonseca na Alfândega da Corte, em dezembro de 1839, por exercer atividade ilícita. Assim, o crédito de Fonseca, assim como de seus fiadores Antônio José Moreira Pinto e José Pereira da Rocha Paranhos, foram suspensos. Entretanto, o traficante não tardou em sua defesa e pediu a publicação, no *Jornal do Commercio*, de uma correspondência que escreveu aos negociantes desta praça atestando sua inocência contra qualquer que fosse a acusação sobre ele. Dessa maneira, Manoel Pinto da Fonseca

“[...] roga aos Illustrísimos Srs. Negociantes nacionaes e estrangeiros, que delle melhor conhecimento tem, hajão de declarar se elle e seus fiadores sempre tem gozado e continuão a gozar de confiança e inteiro credito nesta praça, ou se há algum motivo pelo qual qualquer delles tenha desmerecido na opinião de que tem gozado.”<sup>63</sup>

Nesse sentido, outros negociantes logo se alinharam contra a suspensão de Fonseca e os seus fiadores e fizeram o abaixo-assinado (Anexo I), que foi anexado à carta escrita pelo mercador português. O documento que afirmava que os três

---

<sup>63</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Correspondência, n. 13, 15 de janeiro de 1840, p. 2.

“[...] são todos negociantes desta praça, estabelecidos nella, gozando de grande credito e conceito, sem que jamais tenha apparecido o menor motivo de suspeita contra qualquer delles; e por ser esta a pura verdade [...]”<sup>64</sup>

Foi subscrito por diversos negociantes e firmas, brasileiros e estrangeiros, que se estabeleciam na Corte do império Brasileiro. Dentre eles estavam alguns dos maiores exportadores do café brasileiro para a Europa e para os Estados Unidos, como: Samuel Phillips e C., Miller Le Coq e C., Emery e C., F. Le Breton e C., Stockmeyer, Edward Johnston e C., Romaguera e C., Carruthers & Co., entre outros.<sup>65</sup> Além de reconhecidos traficantes, como José Bernardino de Sá, e as duas principais firmas estadunidenses de venda e consignação de embarcações utilizadas no comércio ilegal: Maxwell, Wright & Co. e James Birkhead.<sup>66</sup>

Por fim, no dia 07 de janeiro de 1840 a suspensão a Manoel Pinto da Fonseca foi retirada pelo então Ministro da Fazenda, Manoel Alves Branco, mesmo contra as indicações do Inspetor interino da Alfândega da Corte. Contudo, para se fazer pública a retirada do embargo, assim como foi a representação dos negociantes, mandou-se publicar no mesmo jornal que Fonseca “foi irregular e não merecidamente suspenso, [fato] o que muito se lhe estranha”.<sup>67</sup>

Entretanto, a querela entre Manoel Pinto da Fonseca e a Alfândega do Rio de Janeiro, através de seu inspetor, só terminou no mês de abril quando o negociante pediu a publicação da sua renúncia à assinatura, afirmando que foi

“Admittido pela terceira vez a assignante da Alfandega pela portaria do thesouro de 13 de janeiro, portaria esta que, reconhecendo a minha justiça, censurou o precedimento de V. S. [inspetor da alfândega], e por conseguinte me ressalvou da desfavorável ideia que de mim havião feito os empregados que se dizem responsáveis na admissão dos assignantes; e satisfeito com aquella portaria, resta-me declarar a V. S. [inspetor da alfândega] que não preciso continuar a ser considerado como assignante, o que desde já renuncio.”<sup>68</sup>

---

<sup>64</sup> Idem.

<sup>65</sup> GUIMARÃES, Carlos Gabriel. A presença inglesa no império brasileiro: a firma Edward Johnston & Co. e o comércio exportador, 1842 – 1852. **Tempo**, Niterói, v. 21, n. 37, p. 187 – 207, junho 2015. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-77042015000100010&lng=en&nrm=iso&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-77042015000100010&lng=en&nrm=iso&tlng=pt). Acessado em 14/03/2018.

<sup>66</sup> MARQUES, *Op. Cit.*, p. 127, 147 – 182.

<sup>67</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Correspondências, n. 13, 15 de janeiro de 1840, p. 2.

<sup>68</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Correspondências, n. 106, 23 de abril de 1840, p. 3.

Sendo assim, deve-se destacar dois pontos: a importância de Manoel Pinto da Fonseca entre os negociantes, fossem brasileiros ou estrangeiros, da praça comercial do Rio de Janeiro; e a complacência dos órgãos oficiais do Estado com um reconhecido aventureiro da atividade negreira. Em relação ao primeiro ponto, como mencionamos anteriormente o negociante português já gozava de certa importância na região centro-sul brasileira, no entanto, essa ascensão não pode ser vista como natural à trajetória, mas sim como a habilidade de Fonseca em negociar tanto com empresas de grandes cabedais, quanto com pequenos mercadores investidores do tráfico.

Nesse aspecto, voltamos, também, a questão das *Joint Stocks*, que não podem ser esquecidas quando pensarmos nas negociações estabelecidas pelo negreiro. Ao mesmo tempo que as empresas listadas acima foram, ao menos, entre a década de 1840 e 1860 as principais exportadoras do café brasileiro, elas também foram importadoras de artigos industriais, manufaturados e alimentícios para serem vendidos no império do Brasil. Sendo assim, é provável que a relação estabelecida com Manoel Pinto da Fonseca é de que ele era o comprador de alguns desses artigos e revendia para pequenos mercadores, que, também, investiam no infame comércio. Ainda, não pode ser confirmada, ainda, a relação direta entre Fonseca e tais firmas, apenas ficando no campo das ideias, mesmo que os indícios nos apontem para uma futura confirmação das transações estabelecidas.

Contudo, abre-se o espaço para a discussão da participação inglesa no contrabando de africanos para o Rio de Janeiro. Robert Conrad foi pioneiro nesta pesquisa, ao averiguar os limites do anti escravismo inglês, já que os órgãos oficiais britânicos se posicionaram contra o tráfico de africanos, no entanto, as “modernas” firmas inglesas se associavam, cada vez mais com os mercadores de escravos, como dito anteriormente.<sup>69</sup> Mais especificamente, podemos afirmar a relação entre Manoel Pinto da Fonseca e a empresa Carruthers & Co., que cedeu diversos artigos manufaturados para a realização da expedição negreira na embarcação *Agnes* consignada por Fonseca. Interessante, ainda neste caso, é que a firma inglesa tinha como seu diretor no Rio de Janeiro o negociante Irineu Evangelista de Souza, que futuramente viria a ser reconhecido como Barão de Mauá.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> CONRAD, *Op. Cit.*, p. 139 – 170.

<sup>70</sup> GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “O comércio inglês no império brasileiro: a atuação da firma inglesa Carruthers & Co., 1824 – 1854. In: CARVALHO, José Murilo de (org.). Nação e cidadania no império: novos horizontes. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

Nesse aspecto, não podemos discordar de Luís Henrique Tavares, quando este afirma que:

“[...] nem apenas nas iniciativas pessoais de um Manoel Pinto da Fonseca, de um José Bernardino de Sá, de um Joaquim de Souza Breves, grandes negreiros no Rio de Janeiro dessa época; [...]. Em verdade só poderia ter se dado como se deu: no conjunto complexo de enlaces que tinham suporte nas grandes praças comerciais da Europa e dos Estados Unidos”<sup>71</sup>

Sendo assim, o historiador nos dá alguns indícios para a busca de maiores associações entre o traficante aqui estudado e as casas comerciais europeias ou estadunidenses. Nesse sentido, foi possível observar, através da pesquisa de Leonardo Marques acerca da participação dos Estados Unidos no negócio de cativos, a relação da firma de Manoel Pinto da Fonseca com empresas norte-americanas, que se deu de forma mais aberta do que com as inglesas. Um exemplo é a Maxwell, Wright & Co., que desde a década de 1820, se firmou no cenário do tráfico brasileiro, como uma das principais vendedoras das embarcações produzidas nos Estados Unidos para o infame comércio – tanto brasileiro quanto cubano -, e a firma Birkhead & Co. Dessa forma, as firmas estadunidenses se inseriam na teia do infame comércio, participando dos voluptuosos lucros que ele gerava às partes.<sup>72</sup> Mais adiante examinaremos alguns outros pontos da relação entre estas e o contrabandista aqui estudado.

Não obstante, é válido mencionar que a Maxwell, Wright & Co. foi uma aliada fundamental da ascensão de Manoel Pinto da Fonseca no tráfico de escravos, pois foi responsável por parte significativa das vendas ou consignações de embarcações utilizadas pelo negreiro. Contudo, em razão da crescente repressão interna à participação de empresas americanas no tráfico de escravos, a firma estadunidense cessou suas relações com todos os negreiros a qual ela agenciava a venda e concessão de navios, inclusive Manoel Pinto da Fonseca.<sup>73</sup>

O segundo ponto, também, deixaremos para discutir no último capítulo, quando a verificação se dedicará ao estudo da política imperial entre 1826 e 1850, buscando compreender a maneira como o Parlamento brasileiro buscou defender o contrabando de escravos. Porém, por ora, podemos nos certificar da força do tráfico negreiro,

---

<sup>71</sup> TAVARES, *Op. Cit.*, p. 29.

<sup>72</sup> MARQUES, *Op. Cit.*, p. 147 – 155.

<sup>73</sup> *Ibidem*, p. 160 – 168.

principalmente em seu âmbito econômico, na sociedade imperial regressista, já que a pressão dos negociantes mais “confiáveis” da praça comercial se fez eficiente para a retirada da suspensão, além de ter sido mandado publicar, pelo próprio Ministro da Fazenda, uma carta alegando erro da alfândega no ocorrido.<sup>74</sup>

Como forma de simbolizar essa aproximação Manoel Pinto da Fonseca e o Estado Imperial brasileiro vale saltarmos alguns anos após esse caso de sua suspensão como assinante da Alfândega. Como afirmamos anteriormente, a Província de São Pedro do Rio Grande do Sul era uma das principais províncias em que a firma de Fonseca estabelecia negócios ao longo das décadas de 1830 e 1840. Nesse sentido, a Revolução Farroupilha (1835 – 1845) foi um grande entrave nos interesses econômicos de Fonseca no Sul do Império, pois, nas incertezas de uma guerra civil, diminuem-se as atividades comerciais especulativas e de investimento de alto risco. Sendo assim, Manoel Pinto da Fonseca, no ano de 1842, “desejando arquetemente ver concluída a guerra que devasta aquella província” ofereceu ao recém empossado imperador D. Pedro II a barca nacional *Confidencia* para levar de 200 a 250 praças do exército do Rio de Janeiro à Província em guerra.<sup>75</sup> Além disso, é válido chamar a atenção para o fato de que no ano anterior, Fonseca havia doado ao Império, para o pagamento do soldo dos praças, 600\$000 (seiscentos mil réis), valor com os quais, segundo os dados imperiais, seria possível de pagar dez soldados.<sup>76</sup>

Como mencionado anteriormente, a década de 1840 foi extremamente profícua para Manoel Pinto da Fonseca, tanto economicamente quanto socialmente, além de sua participação no tráfico de escravos. Nesse sentido, seu enriquecimento se mostrou uma força para a participação em associações econômicas e casas bancárias, um dos casos é a sua subscrição como um dos possíveis diretores do Banco Commercial do Rio de Janeiro pelo fato de obter vinte ou mais ações do banco. Contudo, somente em 1842 foi eleito secretário da instituição.<sup>77</sup>

O respeito pelo negociante de escravos pelas autoridades oficiais do império do Brasil ficou mais evidente quando foi selecionado, em dezembro de 1842, pelo Ministro

---

<sup>74</sup> *Ibidem*, p. 121 – 252. FILHO, João Carlos Escoteguty. “Disputando a direção: escravidão, civilização e ordem no império do Brasil (1838 – 1850). In: SALLES, Ricardo (org.). *Ensaio Gramscianos. Política, escravidão e hegemonia no Brasil imperial*. Curitiba: Editora Prismas, 2017, p. 157 – 219.

<sup>75</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Correspondências, n. 262, 02 de outubro de 1842, p. 3.

<sup>76</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Artigos do Ofício, n. 103, 20 de abril de 1841, p. 1.

<sup>77</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Comércio, n. 10, 11 de janeiro de 1842, p. 2.

da Fazenda para fazer parte da comissão que teria por responsabilidade estabelecer uma nova tarifa para as importações e exportações para todos os países que exerciam negócios com o império, exceto a Grã-Bretanha, que ainda teria os impostos guiados pelos acordos anteriores. Junto a Manoel Pinto da Fonseca, a comissão era formada por Manoel Martins Vieira, Felizardo José Tavares e Raphael Pereira de Carvalho, que são qualificados como “quatro cidadãos dos mais inteligentes”, pelo presidente da comissão, o Visconde de Abrantes (Carlos Carneiro de Campos).<sup>78</sup>

Entretanto, o editorial do *Jornal do Commercio* que seguia a essa notícia era contundente ao criticar a portaria do Império, que designava a mudança dos impostos sobre as importações e exportações, pois

produzio na praça uma sensação summamente desagradável, por se entender ali que há intenção de levantar os direitos sobre todos os gêneros que não sejam de producção ingleza, o que importará a exclusão do commercio de todas as nações, em favor da Grao-Bretanha sem trazer o menor augmento a renda nacional.<sup>79</sup>

Infelizmente, não conseguimos maiores informações sobre a continuidade da comissão estabelecida. No entanto, para nossos objetivos é notável a relação estabelecida entre Manoel Pinto da Fonseca com os homens mais notáveis do Estado imperial brasileiro, chegando a fazer parte de uma comissão de suma importância para as contas do império, visando estabelecer novos valores para importações e exportações para o império.

Ao longo da década de 1840, Fonseca construiu uma vasta rede através de sua atuação no tráfico de escravos, associando membros da política imperial e negociantes de produtos lícitos e ilícitos das mais diversas Províncias, por exemplo. Não por acaso foi candidato ao senado, pela Província do Rio Grande do Sul no ano de 1847 para a legislatura 1848 – 1852, onde detinha grande parte de seus negócios lícitos e até mesmo ofereceu ao Império auxílio com embarcação e soldo para derrotar a Farroupilha, no entanto, não foi eleito.<sup>80</sup>

---

<sup>78</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Commercio, n. 333, 15 de dezembro de 1842, p. 2.

<sup>79</sup> Idem.

<sup>80</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, n. 13, 13 de janeiro de 1848, p. 1 – 2.

Em outubro de 1849, casou-se por escritura de dote e arras com Maria José Pacheco da Fonseca<sup>81</sup>, filha de José Nunes Pereira Pacheco, também negociante matriculado na praça Comercial do Rio de Janeiro, com Maria Francisca Cordeiro Pacheco.<sup>82</sup> Até o momento, poucas são as fontes encontradas acerca dos negócios ou da participação social da família Pacheco e, ainda, sua ligação com os Pinto da Fonseca, todavia, é possível presumir que o casamento detinha interesses econômicos e políticos.

Contudo, não podemos deixar de associar esse crescimento da importância de Manoel Pinto da Fonseca ao tráfico de cativos para o império brasileiro. Dessa maneira, seguiremos este capítulo levantando algumas questões sobre as estruturas que foram importantes para a transição do tráfico legal para o contrabando, posteriormente analisaremos a atuação efetiva de Fonseca no tráfico ilegal, destacando as expedições negreiras organizadas por ele, assim como os seus resultados, e as formas que encontrou para fugir da crescente repressão ao infame comércio no Atlântico.

### ***A atuação de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilegal de escravos***

A primeira e fundamental mudança do contrabando de escravos para o tráfico em sua forma legal, após a lei de proibição do comércio de africanos para o império brasileiro em 1831, foi em relação ao desembarque dos novos cativos. Os principais portos brasileiros, nas cidades mais importantes do império, já não podiam mais aceitar o desembarque de africanos boçais, gerando a necessidade de uma nova estruturação do tráfico em áreas mais distante dos centros urbanos. Sendo assim, foram explorados novos espaços litorâneos, longe o suficiente dos olhos dos órgãos repressivos, mas próximos o bastante para não afetar o fluxo contínuo de negros para os principais compradores.<sup>83</sup>

É preciso ressaltar, porém, que a mudança dos portos tradicionais para as praias e novos locais de recepção dos cativos não era uma mudança fácil, pois existiam estruturas

---

<sup>81</sup> CAPELA, José. *Dicionário de negreiros em Moçambique (1750-1897)*. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007, p. 224.

<sup>82</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Publicações a pedido. n. 43, 12 de março de 1850, Rio de Janeiro, p. 3.

<sup>83</sup> CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. *Revista de História*, São Paulo, n. 167, p. 223 – 260, dec. 2012, p. 227 – 231. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/49091>>

seculares que não seriam remontadas de um dia para o outro nos novos locais de desembarque. Como já mencionamos anteriormente, o infame comércio era de alto nível de especialização e profissionalização em todas as suas diversas etapas, tanto em relação as pessoas quanto aos equipamentos utilizados. Afinal, depois de quase trezentos anos dessa atividade nos principais portos do litoral brasileiro, havia uma rotina delimitada que era exercida pelos profissionais especializados.<sup>84</sup>

Nessa perspectiva, Thiago Campos elaborou uma das pesquisas mais proíficas acerca da construção de um novo complexo para recepção de africanos fora dos grandes centros urbanos. A análise destaca o papel fundamental da família Breves para a organização de uma nova estrutura para o desembarque de escravos na região de do Saco de Mangaratiba, no litoral sul Fluminense. Essa estruturação contou com a construção de barracões de armazenamento, estradas que ligariam o local às principais fazendas compradoras de africanos, além da formação de pessoas que levariam os escravos dos navios à praia e da praia às fazendas, outros que fariam a segurança da carga, entre outros aspectos necessários.<sup>85</sup>

Diferentemente do caso dos Breves, a grande parte dos contrabandistas não construíram estruturas de desembarque de cativos sozinhos. É possível que a constituição dessas, muitas vezes, tenham se dado através de tentativas e erros. Todavia, o comércio ilegal tinha uma margem de erro ínfima, já que um movimento errôneo poderia causar o prejuízo total de expedição. Sendo assim, era de extrema necessidade que os mestres das embarcações tivessem conhecimento da região que aportaria ou, ao menos, profissionais que o guiarão para tal. Por essa razão, segundo Marcus Carvalho, os navios de maior calado dificilmente dispensavam os serviços de gente da terra, que guiava a embarcação até a entrada da barra rapidamente, devido ao conhecimento dos bancos de areia, da maré e dos ventos da região.<sup>86</sup>

Nesse sentido, o historiador, destaca que o contrabando empregou muitas pessoas nessas novas regiões de desembarque, pois conhecer a região era valioso. A principal atividade era de prático, que se tornou um profissional essencial nos portos secundários. Além deles, pescadores e barqueiros da região também poderiam garantir renda extra ao

---

<sup>84</sup> Idem.

<sup>85</sup> CAMPOS, Thiago Pessoa. A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c. 1830 – c. 1888). Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2015, p. 90 – 140.

<sup>86</sup> CARVALHO, *Op. Cit.*, p. 231.

guiar os navios para o melhor local de ancoragem ou levar ao conhecimento do mestre a proximidade de embarcações inglesas ou brasileiras que serviam à repressão.<sup>87</sup>

Uma das estruturas físicas mais importantes para o desenvolvimento do tráfico ilegal, nas duas margens do Atlântico, foram os barracões, que eram uma espécie de armazéns em que eram estocadas as mercadorias lícitas e ilícitas utilizadas no comércio ilegal. A relevância dos barracões se dava pela agilidade que ele permitia ao embarque e desembarque dos cativos na embarcação, lembrando que a rapidez era fundamental para que o navio conseguisse zarpar sem que fosse pego pela vigilância ao tráfico, que navegava tanto no litoral brasileiro quanto no litoral ocidental e oriental africano. É válido dizer, ainda, que os barracões, geralmente, não serviam a apenas um negreiro, eram de serventia aos traficantes que tinham relações de crédito com os donos do próprio.<sup>88</sup>

Para se ter ideia da importância dessa estrutura, no fim da década de 1830, somente no Rio de Janeiro, existiam quatro barracões. O primeiro e mais importante era administrado por quatro negreiros: José Bernardino de Sá, Jorge José de Souza, José Pimenta Júnior e João Machado Cardoso. Se localizava na Baía de Jurujuba e comportava até seis mil africanos, que segundo Roquinaldo Ferreira, era tão grande que nem na África existia um barracão deste tamanho. O de segunda maior importância ficava na Ponta do Caju, um local privilegiado, devido à proximidade do porto oficial. Já os outros dois menores ficavam em Botafogo e São Clemente, locais menos movimentados da Corte.<sup>89</sup>

Já do lado africano não foi possível mapear os principais barracões e, menos ainda, fazer um levantamento de quantos existiam. Entretanto, é necessário frisar que no ano de 1830 aumentou-se a vigilância da Grã-Bretanha sobre os Luanda e Benguela, devido à proibição do tráfico de escravos, segundo a Convenção Anglo-Brasileira de 1827. Sendo assim, da mesma forma que ocorreu no Rio de Janeiro, os maiores portos de embarque de cativos detinham maior atenção da repressão, sendo assim, deslocaram-se para novas áreas. No caso angolano, os desembarques foram reduzidos em Luanda, porém, aumentaram exponencialmente nas regiões ao norte do Congo-Angola, como Cabinda, Ambriz e Rio Zaire, territórios sem soberania definida.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> *Ibidem*, p. 237 – 239.

<sup>88</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 31 – 32.

<sup>89</sup> National Archives. Foreign Office, FO 84/254. APUD, *Ibidem*, p. 162 – 163.

<sup>90</sup> *Ibidem*, p. 88.

Mais adiante analisaremos a querela entre Manoel Pinto da Fonseca e o governo britânico em relação a um de seus barracões que ficava em Cabinda. Por ora, faremos o levantamento das viagens realizadas pelo traficante, que foram, ao menos, quarenta e três (Anexo II), segundo nossas fontes. No entanto, não parece profícuo detalharmos uma por uma, mas sim destacarmos algumas das aparentam ter maior importância para a ascensão econômica e social do negociante na praça comercial do Rio de Janeiro. Além disso, serão salientadas questões sobre o funcionamento das expedições contrabandistas.



Fontes: ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. National Archives. Foreign Office. CAPELA, José. *Dicionário de negreiros em Moçambique, 1750 – 1897*. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007.

A primeira expedição negreira que tem Manoel Pinto da Fonseca como consignatário de uma embarcação ocorreu em 1837. Sob a bandeira de Portugal o mestre Ernesto José Melo com o Brigue *Especulador*, de 191 toneladas, saiu do Rio de Janeiro e aportou nas Ilhas do Cabo Verde e na Senegâmbia para o embarque de 490 africanos, dos quais desembarcaram 444. A viagem perdurou dezessete dias e, para os âmbitos do

contrabandista, ocorreu de forma excelente, com uma taxa de mortalidade menor do que 10%, maximizando os lucros da empreitada.<sup>91</sup>

Um ponto interessante a ser mencionado é o fato de que essa foi a única expedição negreira realizada pela firma de Manoel Pinto da Fonseca que chegou próxima aos padrões da relação entre tonelagem e número de cativos permitido na embarcação, que foi estabelecido no período do comércio atlântico lícito. Segundo o alvará de 1813, um navio negreiro tinha como limitação o número de cinco escravos por cada duas toneladas de arqueação.<sup>92</sup> Todavia, percebemos que a tendência dos negociantes do tráfico sob a forma de contrabando era amontoar o maior número de cativos possíveis dentro das embarcações, tendo apenas como limitadores apenas a taxa de mortalidade que se obteria ao fim da empreitada, pois era o que definiria a multiplicação da lucratividade dela.<sup>93</sup>

A expedição seguinte, em nome de Fonseca, não está relacionada a Manoel, mas sim Joaquim Pinto da Fonseca, começando em 1839 e com fim em fevereiro de 1840. Dessa vez, a utilizando as bandeiras brasileira e portuguesa, a Escuna *Formiga* de 83 toneladas zarpou de Pernambuco em direção ao litoral Centro-Ocidental africano, onde foram embarcados os 307 cativos, dos quais 277 desembarcaram nas praias de Catuamo e Maria Farinha, também em Pernambuco, para serem entregues a seus compradores. Mais uma vez, a taxa de mortalidade era próxima aos 10%.<sup>94</sup>

A viagem organizada por Joaquim Pinto da Fonseca nos dá algumas sugestões sobre o funcionamento da firma liderada pelo irmão mais velho. Esta é a única expedição negreira em que a propriedade ou consignação da embarcação não está em nome de Manoel e, ao mesmo tempo, é a única que não tem como destino o sudeste brasileiro. Nesse sentido, junto aos indícios apontados pelas fontes do Arquivo Nacional, é possível que Joaquim Pinto da Fonseca tenha sido responsável pelos negócios estabelecidos dentro do império brasileiro pela firma dos irmãos Fonseca.<sup>95</sup> No entanto, deixaremos tal ponto apenas como uma informação a ser pesquisada futuramente, pois nossas fontes quanto a tal agência de Joaquim no tráfico de escravos é escassa.

---

<sup>91</sup> ELTIS, David et ali. *Op. Cit.*, Viagem n. 46260. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage/46260/variables>

<sup>92</sup> Alvará de 24 de novembro de 1813. Coleção das leis brasileiras, desde a chegada da corte até a época da Independência – 1811 a 1816, vol. 2, p. 292 – 302.

<sup>93</sup> Cf. FLORENTINO, *Op. Cit.*, p. 49. CARVALHO, *Op. Cit.*, p. 236.

<sup>94</sup> ELTIS, David et ali. *Op. Cit.*, Viagem n. 2054. <http://slavevoyages.org/voyage/2054/variables>

<sup>95</sup> Arquivo Nacional. Africanos. Avisos dos Ministros do Estrangeiro, Guerra, Império e Marinha. Série Justiça, IJ6-470.

Os anos de 1841 e 1842 foram de fundamentais para compreender a influência de Manoel Pinto da Fonseca no mercado de cativos e, por conseguinte, na sociedade carioca – lembrando que neste momento já gozava de certo prestígio perante as firmas estabelecidas no Rio de Janeiro, fossem nacionais ou estrangeiras.

No primeiro desses anos, o Brigue *Convenção* foi apreendida antes mesmo de sair em direção ao continente africano pelo navio britânico *Rose*, porém segundo o mestre deste navio ele estava indo em direção a Pernambuco para exercer o comércio de cabotagem. Contudo, para os apreensores, era nítida a intenção daqueles em cometer o crime do tráfico, devido ao carregamento da embarcação que continha: “30 cascos vazios, 32 barris de feijão, 8 sacas de arroz, 100 sacas de farinha, 45 cascos vazios, 21 cascos de açúcar vazios e 80 arrobas de carne seca”.<sup>96</sup> Carregamento típico de uma expedição negreira, já que continha mais alimentos do que o necessário para a tripulação e a existência de cascos vazios, que seriam preenchidos com mercadorias africanas ou mesmo mantimentos para a manutenção da escravaria ao longo da viagem.<sup>97</sup>

Além disso, é preciso mencionar que o documento do Foreign Office demonstra que o navio havia zarpado, em setembro, do Rio de Janeiro em direção a Pernambuco, depois a Santos e retornando ao porto de origem em novembro. Após esse movimento, em sua nova saída do Rio de Janeiro, pouco tempo depois aportar nesta cidade, a embarcação foi apreendida, pelos motivos supracitados. No entanto, também parece interessante dar atenção a essa movimentação entre os principais portos brasileiros, junto a um detalhe importante que a fonte nos informa: a carga manifestada em Santos foi a mesma que havia sido informada na saída do porto carioca.<sup>98</sup>

Não é possível afirmar com precisão se a carga havia sido alterada ou não, todavia, seguindo os indícios da carta escrita pelo diplomata inglês Heskett, a provável intenção desta viagem pelos portos brasileiros era a formação de um vasto grupo de financiadores para a realização da empreitada à África, ou seja, a constituição de uma *joint stock*. Esta é uma afirmação arriscada, mas não descabida de uma lógica, pois lembremos que até o momento haviam sido poucas as expedições realizadas por Manoel Pinto da Fonseca e a partir de então as viagens em seu nome começaram a se expandir, tanto em relação a execução do tráfico (gráfico 3), quanto no mercado lícito (gráfico 1). Também, como foi

---

<sup>96</sup> National Archives. Foreign Office, FO 84/397.

<sup>97</sup> CARVALHO, *Op. Cit.*, 249 – 253. FERREIRA, *Op. Cit.*, capítulo 6.

<sup>98</sup> National Archives. Foreign Office, FO 84/397.

dito anteriormente, Fonseca foi um dos principais nomes do contrabando de escravos através das *joint stocks*. Nesse sentido, é plausível que a viagem feita antes de zarpar a África tenha tido o objetivo de angariar o financiamento de mercadores de outras regiões para a viagem do tráfico.

Voltando ao caso do brigue *Convenção*, o mestre Agostinho Fernando Coutinho Vasconcelos e o proprietário da embarcação Manoel Gonçalves Dias, que havia sido consignado a embarcação a Manoel Pinto da Fonseca para a expedição, foram designados a passar pelo processo que seria julgado pelo Tribunal da Comissão Mista no Rio de Janeiro. Apesar do relatório do capitão Christie, que havia feito a apreensão, a definição se deu em favor dos traficantes e o navio foi restituído ao seu dono, já que as provas se mostraram insuficientes para a condenação, pois “provavelmente [*estava a*] fazer o comércio brasileiro de cabotagem” (*grifos meus*).<sup>99</sup>

Nesse momento, antes de retomarmos as expedições do infame comércio realizadas por Fonseca, creio que seja válido retomarmos um ponto relativo ao comércio lícito organizado pelo mesmo e, por conseguinte, às *joint stocks*. Segundo nossas fontes do *Jornal do Commercio*, os principais produtos destinados à firma de Manoel Pinto da Fonseca são: carne, sebo, couro e farinha. Portanto, são alimentos e mantimentos que podem ser utilizados, tanto para o uso no próprio navio, quanto para trocas no continente africano. Dessa maneira, torna-se um pouco menos obscura a relação comercial lícita, que tende a ser toda destinada ao comércio de africanos, principalmente pelo fato de que o número de importações a Fonseca é diretamente proporcional ao número de viagens negreiras organizadas – excetuando os últimos três anos. No entanto, ainda não consegui mapear a participação dos comerciantes do Rio Grande – principal origem dos navios com carga destinada ao contrabandista – no negócio negreiro, porém, segundo Roquinaldo Ferreira, a articulação do mercado lícito ao ilícito é de suma importância para compreender a vasta participação da sociedade brasileira no comércio de cativos.<sup>100</sup>

Apesar do caso da embarcação *Convenção* ter interferido nos interesses de Manoel Pinto da Fonseca, foi no ano seguinte, 1842, que sua participação no tráfico de escravos foi colocada à prova pela repressão britânica em dois casos, que estão diretamente relacionados: a apreensão da embarcação *John A. Robb* e a destruição do barracão de

---

<sup>99</sup> *Idem*

<sup>100</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 118 – 177.

Fonseca em Cabinda. Como são casos que merecem atenção especial, destinarei o próximo capítulo para discuti-los. Por ora, podemos sintetizar que esta foi a maior perturbação sofrida por Manoel Pinto da Fonseca pelos órgãos repressivos até a proibição definitiva do tráfico de escravos para o império Brasileiro, com a lei Eusébio de Queirós de 1850. No entanto, como sabemos, não foi capaz de impedir a continuação da participação de Fonseca neste comércio, pelo contrário, surtiu o efeito da ampliação de sua participação, assim, como o de sua associação com firmas estadunidenses no tráfico.

Nesse aspecto, o ano de 1844 e 1845 foram extremamente profícuos para o lucro de Manoel Pinto da Fonseca. Esses anos foram, respectivamente, o segundo e o terceiro anos em que mais tiveram expedições realizadas pelo negreiro (gráfico 3). É pertinente apontar que no primeiro desses anos foi quando Fonseca estabeleceu Cabo Frio como o seu principal ponto de desembarque de escravos. Considerando o ano de 1844, das dez expedições que temos fontes, nove foram realizadas com sucesso para o traficante, que embarcou 4.514 africanos e conseguiu desembarcar 3.760, o que corresponde a uma taxa de mortalidade de 16,7%, números que não chegavam a pôr em xeque a lucratividade desse negócio.<sup>101</sup>

Em carta assinada por Robert Hesketh e Fred Grigg ao Lorde Aberdeen, no ano de 1844 o preço dos escravos do sexo masculino (incluindo meninos e adultos) era de 650\$000 ou £81, enquanto o valor das mulheres e idosos girava em torno de 400\$000 ou £50. Seguindo estas informações dirige-se à um caso dos desembarques de Pinto da Fonseca que havia sido feito em Cabo Frio, mas os escravos vieram para ser vendidos na Ponta do Caju – área periférica ao Porto do Rio de Janeiro –, foram 500 africanos desembarcados, que foram vendidos numa média de 512\$000 cada um deles, ou seja, £64. Entretanto, para além dos preços, essa documentação é valiosa pois detalha a forma em que eram feitas as transações de venda de Manoel Pinto da Fonseca: dois terços do valor deveria ser pago em dinheiro no momento da aquisição, já o outro terço deveria ser pago à crédito, com 1% de juros ao mês. Os primeiros dois terços seriam o custo da operação atlântica, enquanto a última parte seria o lucro do traficante responsável pela operação atlântica.<sup>102</sup>

---

<sup>101</sup> ELTIS, David et ali. *Op. Cit.* <http://slavevoyages.org/voyage/>

<sup>102</sup> National Archives. Correspondence with the British commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda, and Boa Vista, relating to the slave trade. From January 1 to december 31, 1845. London: William Clowes and Sons, 1846, p. 508.

Dessa forma se tornam pertinentes os números de Hesketh e Grigg quando afirmam que “Manoel Pinto da Fonseca has publicly declared, that his profits in the African trade alone, during the year 1844, were 1.300:000\$000 reas, or about 150,000£”<sup>103</sup>. Sendo assim, Fonseca se tornou um dos contrabandistas de africanos mais ricos do império brasileiro, com a proximidade apenas de José Bernardino de Sá.<sup>104</sup>

**Tabela 1:** Expedições negreiras de Manoel Pinto da Fonseca no ano de 1844.

Nome	Escravos Embarcados	Local de Aquisição	Escravos Desembarcados	Porto de chegada	Bandeira
Espadarte	425	Cabinda	380	Cabo Frio	Portugal/ Brasil
Agnes	447	Cabinda	400	Cabo Frio	EUA
Ganaflite (Gannicliffe)	600	Cabinda	420	Cabo Frio	EUA
Montevideano	800	Cabinda	750	Cabo Frio	Portugal/ Brasil
Kentucky	543	Cabinda	450	Cabo Frio	EUA
Empreendedor	555	Cabinda	495	Sudeste do Brasil	Portugal/ Brasil
Isabel	Apreendido antes do início da viagem				
Ventura	630	Quilimane	400	Cabo Frio	Portugal/ Brasil
Aventureiro	72	Quilimane	65	Sudeste do Brasil	Portugal/ Brasil
Garrafinha	442	Gabão	400	Cabo Frio	Portugal/ Brasil

Fontes: ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. National Archives. Foreign Office. CAPELA, José. Dicionário de negreiros em Moçambique, 1750 – 1897. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007.

Ainda, é válido mencionar que nesta carta há a informação de que em novembro de 1844, um dos agentes de Manoel Pinto da Fonseca na região de Quilimane teria, pronto

<sup>103</sup> Idem. Tradução livre: “Manoel Pinto da Fonseca declarou publicamente, que seus lucros no tráfico de africanos, sozinho, durante o ano de 1844, foi de 1.300:000\$000 reas, ou em torno de 150,000£.”

<sup>104</sup> Idem.

para o embarque, 2.800 africanos.<sup>105</sup> É de se presumir que grande parte destes devem ter desembarcado nos portos do império brasileiro ao longo do ano seguinte.

Como dissemos anteriormente, brasileiros e portugueses não se empenharam no comércio ilegal atlântico sozinhos, junto a eles existiam empresas norte-americanas e de diversas nações europeias, que de diferentes formas ajudaram na manutenção da atividade contrabandista. No caso das empresas dos Estados Unidos, como já mencionamos anteriormente, o principal papel delas, ao menos para Manoel Pinto da Fonseca, foi a consignação e venda de embarcações para serem utilizadas no negócio negreiro. Todavia, o comércio realizado entre as firmas, também consistia num negócio estratégico, já que

*“By consigning and selling ships to Manoel Pinto da Fonseca and other slave traders, Maxwell, Wright & Co. facilitated the transportation of goods and slave-trading equipment in outbound trips under the US flag, contributing to the success of illegal slave-trading voyages in a context of increasing British pressure”<sup>106</sup>*

Portanto, ao consignar ou vender os navios que seriam utilizados para a atividade negreira, estas firmas possibilitaram a utilização da bandeira dos Estados Unidos em empreendimentos contrabandistas, o que, a princípio, diminuía o risco de apreensão da embarcação, já que a ausência de relações diplomáticas entre os estadunidenses e os britânicos acerca do tráfico de escravos reduziam as possibilidades de apreensão.<sup>107</sup> Antes de seguirmos com a análise desta prática, é coerente apontar para um aspecto dessa relação entre Pinto da Fonseca e as firmas americanas. Se por um lado o traficante foi um dos principais beneficiários dos negócios dessas empresas no império brasileiro, por outro, estas se tornaram as principais exportadoras do café brasileiro produzido no Vale do Paraíba para os Estados Unidos.<sup>108</sup>

Assim como Manoel Pinto da Fonseca, outros negociantes negreiros, como José Bernardino Sá e Tomás da Costa Ramos (conhecido como Maneta) também se utilizaram da estratégia de empregar bandeiras com menor grau de suspeita para suas operações

---

<sup>105</sup> Idem.

<sup>106</sup> MARQUES, *Op. Cit.*, p. 154-155. Em livre tradução: “Ao consignar e vender navios para Manoel Pinto da Fonseca e outros traficantes de escravos, Maxwell, Wright & Co. facilitavam o transporte de *fazendas* (mantimentos) e equipamentos nas viagens de volta [ao Brasil] sob a bandeira dos Estados Unidos, contribuindo para o sucesso das viagens do tráfico ilegal de escravos no contexto do crescimento da pressão britânica.”

<sup>107</sup> HORNE, Gerald. *O sul mais distante. Os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. Tradução: Berilio Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p. 55.

<sup>108</sup> Marques, *Op. Cit.*, p. 155.

ilícitas.<sup>109</sup> O famoso relatório do Alcoforado, nesse sentido, se faz um documento de grande valor ao nos admitir que na primeira metade da década de 1840

“mudou então a fase dos negreiros e o tráfico teve que ser feito de baixo de outro ponto de vista. Já não servia a bandeira portuguesa, serviam-se da Bandeira Americana, Sarda, Francesa, etc., etc., o maior agente [...] neste negócio foi M. P. da Fonseca [...]”<sup>110</sup>

Dessa maneira, o relatório confirma que Manoel Pinto da Fonseca foi um dos principais agentes do tráfico que se utilizou da estratégia de usar bandeiras pouco suspeitas para a realização do tráfico. Porém, para tal, Fonseca não dependia apenas das relações estabelecidas com as firmas norte-americanas supracitadas, mas também contava com a contratação de mestres, capitães e tripulantes dos Estados Unidos, que tivessem experiência na atividade do tráfico, principalmente após a retirada da Maxwell, Wright & Co., James Birckhead e outras dos negócios relacionados ao infame comércio, que se deu pelo aumento da tensão internacional contra os contrabandistas.<sup>111</sup>

Nesse sentido, na última metade da década de 1840 e nos primeiros anos da década de 1850, ou seja, no período de maior concentração do tráfico de escravos – e no qual Manoel Pinto da Fonseca foi o principal contrabandista –, os negociantes negreiros intensificaram sua associação com corretores independentes, como Cain Joshua M. Clapp e George Marsden, que foram os mais notáveis consignadores de embarcações neste período. A importância deles para a firma de Fonseca é tanta que, pelo menos, dez de seus vinte e seis navios que zarparam em direção à África, entre 1845 e 1851, foram consignadas por algum desses dois. Ainda é curioso que a primeira viagem de Clapp à África ocorreu na embarcação *Gannicliffe*, consignada pela Maxwell, Wright & Co. ao negreiro.<sup>112</sup>

É preciso dizer que nesses últimos anos do tráfico, segundo nossas fontes, Manoel Pinto da Fonseca foi responsável por embarcar, ao menos, quinze mil africanos, dos quais cerca de treze mil chegaram vivos ao império brasileiro. No entanto, é plausível que esses

---

<sup>109</sup> *Ibidem*, 106 – 184. FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 82 – 177.

<sup>110</sup> Arquivo Nacional. Série Justiça – IJ6 – 525. ALCOFORADO, Joaquim Paula Guedes. História sobre o Infame Negócio d’Africanos d’África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853.

<sup>111</sup> Marques, *Op. Cit.*, p. 160 – 167.

<sup>112</sup> *Ibidem*, p. 171 – 172.

números sejam diminutos em relação a realidade, já que o infame comércio, em seus últimos anos, trouxe a antiga colônia portuguesa cerca de setecentos mil escravos.<sup>113</sup>

Contudo, ao mesmo tempo do aumento da importância de Manoel Pinto da Fonseca na organização de expedições contrabandistas à África, estava em curso a ampliação da perseguição aos negreiros no Atlântico. A ofensiva dos órgãos repressivos ao tráfico de escravos nos últimos anos da década de 1840 foi uma das questões de maior empecilho para a manutenção dos lucros para Manoel Pinto da Fonseca, pois foi um dos negociantes que mais teve seus navios apresados (tabela 2), fosse pela marinha brasileira ou pela britânica, mesmo com toda sua influência na praça comercial do Rio de Janeiro e na política imperial.

Um dos pontos chave para compreender a ofensiva da repressão ao tráfico foi a aprovação do Bill Aberdeen no Parlamento britânico, em que deu à Royal Navy autorização para abordar qualquer navio brasileiro que fosse suspeito de estar executando o infame comércio, além de dar o poder de julgamento dos navios apreendidos aos tribunais do Almirantado inglês. É importante frisar que a regulamentação inglesa deteve forte apoio diplomático de nações como a França e Portugal, que se uniram à Grã-Bretanha com contra o negócio negreiro. Os resultados da lei inglesa apareceram logo nos primeiros anos de vigor (e últimos do tráfico de escravos), com mais de quatrocentas apreensões entre 1845 e 1850.<sup>114</sup>

**Tabela 2:** Resultado das expedições negreiras de Manoel Pinto da Fonseca, 1845 – 1851

<b>Nome</b>	<b>Ano do desembarque</b>	<b>Escravos embarcados</b>	<b>Escravos desembarcados</b>	<b>Resultado da viagem</b>
Empreendedor	1845	561	500	Destruição do navio após o desembarque

<sup>113</sup> ELTIS, David et ali. *Op. Cit.* <http://slavevoyages.org/>

<sup>114</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 219 – 220, 231.

Triunfo da Figueira	1845	425	380	Viagem completada
Kentucky	1845	602	545	Viagem completada
Uncas	1845	680	625	Tribunal do Vice-Almirantado, Serra Leoa, Condenado
Pons	1845	913	763	Capturado pelos EUA com escravos
	1846		263	Viagem completada
Fancis Ann	1846	149	126	Viagem completada
Malaga	1846			Capturado por franceses, antes do embarque
Herald	1848	1150	1110	Viagem completada
Toletante	1849	1150	550	Apreendido pelo governo brasileiro
Antipático	1849	607	851	Apreendido pelo governo brasileiro
Resolução	1850	1034	600	Viagem completada

Hanibal	1850	680	700	Viagem completada
Rivoad Revoma	1850	811	400	Viagem completada
Rival	1850	489	620	Viagem completada
Velha de Deus	1850	717	480	Viagem completada
Sagaz	1850	850	700	Destruição do navio após o desembarque
Astrea	1850	820	750	Capturado por britânicos
Astro	1850	667	600	Destruição do navio após o desembarque
Rolha	1850	231	208	Apreendido pelo governo brasileiro
Encantador	1850			Apreendido pelo governo brasileiro
Ann D Richardson	1850			Tribunal do Vice- Almirantado, Santa Helena, condenado
Encarnación	1850	862	831	Tribunal do Vice-

				Almirantado, Santa Helena, condenado
	1851	588	484	Viagem completada
Tentativa	1851	700	485	Apreendido pelo governo brasileiro

Fontes: ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. National Archives. Foreign Office. CAPELA, José. Dicionário de negreiros em Moçambique, 1750 – 1897. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007.

Das vinte e cinco embarcações que saíram em direção à África em nome do negociante Manoel Pinto da Fonseca, entre 1845 e 1851, onze foram apreendidas, pelo governo brasileiro, inglês ou de outras nações. Contudo, não foi possível encontrar todos os processos de apreensão e, por conseguinte, pouco pode-se aferir sobre elas. Sendo assim, apenas, cabe afirmar que nenhuma das que ocorreram até o final do ano de 1850 colocou em risco os negócios estabelecidos por Fonseca, diferentemente do que ocorreu no caso da embarcação *Tentativa*, a qual falaremos mais adiante.

Nesse sentido, Jaime Rodrigues chama a atenção para as novas estratégias desenvolvidas pelos traficantes para se defender da marinha inglesa, para além da questão das bandeiras que já mencionamos anteriormente. Uma delas era relativa à transformação externa na aparência da embarcação, que após o desembarque dos cativos seria repintado e carregado com gêneros locais, antes de serem despachados para a Corte – onde estavam as principais casas do comércio ilegal. Outra possibilidade era trazer documentos e passaportes falsos do império para os africanos embarcados, pois assim conseguiriam burlar qualquer tentativa de associação do empreendimento com o infame comércio. Geralmente, essa seria associada a outra tática que já era utilizada desde os primeiros anos de proibição: o ensino da língua portuguesa na própria África. Com isso os escravos não

seriam tomados como boçais e, portanto, seriam categorizados como ladinos, o que levava a crer que já se encontravam na situação de escravidão antes da proibição.<sup>115</sup>

A tentativa de fugir das penas legais impostas ao negócio negreiro, em caso de apreensão, também era uma preocupação dos principais traficantes de africanos. Para isso, outra tática era formar uma tripulação de maioria estrangeira – e se possível de diferentes nacionalidades entre os tripulantes –, pois assim assegurava o livramento dos réus pela diplomacia. Porém, neste caso, o historiador ainda lembra que a prática não era utilizada apenas por contrabandistas, mas sim por quase todas as embarcações mercantis – claramente que por motivos diferentes.<sup>116</sup>

Infelizmente não conseguimos as informações necessárias para conseguir verificar a utilização de alguma dessas estratégias por Manoel Pinto da Fonseca em seus empreendimentos do contrabando. Todavia, a partir dos dados fornecidos pela tabela 2 é possível que essas e outras tenham sido usadas. Inclusive, um ponto para futura pesquisa é acerca da destruição dos navios após o desembarque, seria essa uma forma de destruir qualquer prova na participação daquela embarcação no tráfico?

Para além das estratégias de fuga da repressão, não podemos ignorar o fato da complacência do Estado imperial brasileiro e de seus funcionários com os traficantes. Inclusive, muitas vezes, era por meio deles que os contrabandistas conseguiram se safar da marinha inglesa. Alcoforado, em seu relatório, foi enfático ao apontar que encarregados da polícia do mar recebiam 800\$000 de armadores por navio negreiro que saía dos portos do império, assim como recebiam 200\$000 os comandantes dos portos, 400\$000 o coletor e o juiz municipal e a metade desta quantia o escrivão.<sup>117</sup> Isto nos primeiros anos da reabertura do contrabando de forma sistêmica, o que leva a crer que essas quantias se multiplicaram (e muito) ao longo da década de 1840.

Como vimos, nos últimos anos de operação do contrabando, Manoel Pinto da Fonseca teve muito de seus navios apreendidos por autoridades brasileiras, britânicas ou de outras nações, no entanto, nenhuma delas foi capaz de interromper a ação de um dos

---

<sup>115</sup> RODRIGUES, Jaime. O infame comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850). Campinas-SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000, p. 135 – 137.

<sup>116</sup> Idem.

<sup>117</sup> Arquivo Nacional. Série Justiça – IJ6 – 525. ALCOFORADO, Joaquim Paula Guedes. História sobre o Infame Negócio d'Africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853.

maiores traficantes do império brasileiro, com exceção de uma: a apreensão do navio *Tentativa*, que parece ter sido a expedição derradeira deste.

A barca *Tentativa* havia embarcado cerca de 700 africanos em Quelimane e viajava, com a bandeira brasileira, em direção ao Rio de Janeiro. Entretanto, o navio encalhou próximo a região de Quissamã, ao norte de Macaé – um dos principais pontos de desembarque de cativos do período ilegal. Dessa maneira, com a iminência da apreensão, o comandante tentou vender os negros aos habitantes da área pelo valor de 200\$000 cada um, mas com a negativa, se viu obrigado a baixar o valor de cada para 20\$000. Apesar da tentativa, a embarcação foi apreendida por autoridades da marinha brasileira, descobrindo-se assim que a carga era pertencente ao grande traficante Manoel Pinto da Fonseca.<sup>118</sup>

Possivelmente a apreensão deste navio com toda a sua carga foi um dos principais motivos para que Manoel Pinto da Fonseca se retirasse do império brasileiro em direção a Europa no mês de fevereiro de 1851.<sup>119</sup> Portanto, poucos meses após a nova lei brasileira de proibição ao tráfico de cativos para o império do Brasil: a lei Eusébio de Queirós. Segundo o relatório do Alcoforado:

“começou em janeiro de 51 por todos os transe na repressão sincera do tráfico, em poucos dias acabou com os barracões e depósitos [...] logo no mesmo mês fez aprisionamentos de navios cheios de africanos, aprisionou outros que se destinavam ao tráfico, impediu outros de aportar a vários negreiros influentes, fez fugir M. P. da Fonseca e o tráfico em 51 reduziu-se a 3.200 e destes [...]”<sup>120</sup>

Dessa maneira, Manoel Pinto da Fonseca encerrou suas operações do contrabando de escravos, fugindo da repressão brasileira antes que fosse preso e julgado de acordo com a nova lei de proibição do tráfico de escravos. Contudo, é preciso lembrar que Manoel não era o único Pinto da Fonseca na Corte do império brasileiro, sendo assim, as operações lícitas ficaram a cargo de seus irmãos Joaquim e Antonio até que estes também se retirassem para Portugal, já que também estavam ligados ao comércio ilícito de africanos ao longo dos anos entre 1837 e 1851.<sup>121</sup>

---

<sup>118</sup> CAPELA, *Op. Cit.*, p. 228. CARVALHO, *Op. Cit.*, p. 242. National Archives. Foreign Office, FO 84/845.

<sup>119</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Declarações, n. 49, 18 de fevereiro de 1851, p. 2.

<sup>120</sup> Arquivo Nacional. Série Justiça – IJ6 – 525. ALCOFORADO, Joaquim Paula Guedes. História sobre o Infame Negócio d’Africanos d’África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853.

<sup>121</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Anuncios, n. 57, 26 de fevereiro de 1851, p. 3.

Manoel Pinto da Fonseca ao retornar a Portugal retornou com pompa de grande capitalista. Segundo José Capela, jornais portugueses estimaram sua fortuna em mais de três milhões de cruzados (dinheiro português), além de terem apontado a compra no título de conde por quarenta contos de réis, que seriam aplicados em estabelecimentos de caridade em Lisboa e no Porto.<sup>122</sup> O primogênito dos três irmãos Pinto da Fonseca após a condecoração de conde ficou conhecido como o “Conde de Monte Cristo” e teve uma vida de grande ostentação em Portugal, porém, no dia 20 de agosto de 1855 faleceu em Paris, onde estava “em procura de quem lhe aliviasse os sofrimentos” de uma moléstia que lhe assolava há algum tempo.<sup>123</sup>

Neste capítulo foi traçada a trajetória econômica de Manoel Pinto da Fonseca, levando em consideração sua participação nos negócios lícitos, bem como no crescente comércio ilegal de africanos. Assim, o principal objetivo deste foi averiguar e detalhar as formas nas quais levaram à ascensão de Fonseca na praça comercial do Rio de Janeiro e na sociedade imperial, para que seja possível o maior entendimento da relação estabelecida entre o comércio legal e o ilegal.

Quanto aos negócios lícitos estabelecidos por Manoel Pinto da Fonseca no comércio mundial, creio que analisar as relações com outras casas comerciais e as entradas no porto do Rio de Janeiro em seu nome tenha sido profícuo para apreender sobre a importância de Fonseca na praça comercial da capital imperial, sem esquecer que estas relações estavam sempre ligadas à atividade principal do negociante: o tráfico de escravos.

Já em relação a participação de Fonseca no infame comércio, a partir dos dados cedidos pelas fontes do Foreign Office, de José Capela e da base de dados *Slave Voyages* foi possível levantar grande parte – senão todas – as expedições negreiras organizadas pela firma da família Pinto da Fonseca, comandada por seu primogênito. Sendo assim, detalhamos algumas das viagens que julgamos mais importantes para compreendermos as estratégias estabelecidas pelo traficante neste negócio, levando em consideração as estruturas que permitiam a execução das viagens. No entanto, não podemos esquecer que o tráfico naquele momento era uma atividade ilegal, o que reduz nossas fontes e torna

---

<sup>122</sup> CAPELA, *Op. Cit.*, p. 229.

<sup>123</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Gazetilha, n. 278, 09 de outubro de 1855, p. 2.

mais difícil a verificação completa dos dados. Portanto, é possível que ao longo da pesquisa sejam feitas alterações em relação ao detalhamento das viagens.

Por fim, é preciso dizer que antes de partirmos para a análise da participação social e política de Manoel Pinto da Fonseca ao longo da década de 1840, seguiremos no próximo capítulo com a averiguação do caso da apreensão da embarcação *John A Robb* e a destruição do barracão de propriedade do negreiro pela marinha britânica, que como dissemos, foi um importante ponto de inflexão nos negócios estabelecidos por Fonseca, mas que surtiram o efeito contrário do desejado pelos órgãos repressivos britânicos.

## **Capítulo 2. Traficantes vs. Capitães: os casos da embarcação *John A. Robb* e do barracão em Cabinda**

Nos capítulos anteriores foi demonstrado o processo de elaboração da lei de 1831, o modo como ela interferiu na operação do tráfico de escravos, que, como se sabe, não acabou com a norma, e a atuação de um dos maiores traficantes de escravos do Rio de Janeiro da década de 1840: Manoel Pinto da Fonseca. Buscou-se analisar, nesse aspecto, questões específicas acerca das operações negreiras realizadas pelo mercador, além de examinar a conexão entre os negócios lícitos e a sua principal atividade. Entretanto, não foi centro de verificação nenhuma expedição negreira em específico.

Sendo assim, neste capítulo, a discussão será centralizada em dois fatos específicos que resultaram numa acirrada disputa judicial entre o traficante Manoel Pinto da Fonseca e dois membros da marinha inglesa, os capitães John Foote e Henry James Matson: a apreensão da embarcação americana *John A. Robb*, consignada pelo negociante para comercializar na África, e a destruição de seu barracão no litoral de Cabinda, região de suma importância para os contrabandistas de cativos. Tais acontecimentos ocorreram entre abril e maio de 1842, porém, suas consequências se arrastaram, ao menos, até 1845 – e, possivelmente, reverberaram até os anos seguintes nas relações entre os Impérios brasileiro e britânico.

Contudo, para melhor compreender as ações empreendidas pelos cruzadores ingleses contra o tráfico de escravos numa região que nem sempre é associada ao comércio de africanos, a análise será iniciada com uma discussão acerca da reestruturação do negócio negreiro de Luanda e Benguela, principais área de exportação de cativos até 1811, para outras regiões ao longo da costa centro-ocidental africana, onde se encontra Cabinda, palco do objeto fundamental deste capítulo.

### ***A dispersão do tráfico de escravos em Angola e as novas regiões de embarque de escravos***

O objetivo fundamental deste subcapítulo é apresentar, brevemente, algumas questões relacionadas a operação do tráfico de escravos no continente africano, sobretudo, na região Cabinda, local que na década de 1830 e 1840 se tornou essencial

para a manutenção do comércio de africanos para o Império Brasileiro e Cuba. No entanto, é necessário recuar algumas décadas para compreender a dispersão dos portos tradicionais de embarque de cativos – Luanda e Benguela – para Cabinda e outras regiões ao norte da capital angolana.

Durante o último quartel do século XVIII a América portuguesa passou por um período de grande crescimento econômico, com o desenvolvimento de plantações para atender a demandas do mercado externo, mas, acima disso, da produção voltada para o mercado interno. Tal expansão se justifica por mudanças quanto a administração portuguesa, que emitiu decretos favoráveis à produção colonial, bem como pelas mudanças demográficas, com o crescimento vertiginoso da população era necessário o incremento da agricultura e pecuária voltadas para o abastecimento interno.<sup>124</sup>

Junto ao crescimento produtivo, também houve um avanço nas relações estabelecidas entre a América Portuguesa e o continente africano, com destaque para o Rio de Janeiro e as cidades de Luanda e Benguela em Angola. Dessa maneira, os negociantes “brasileiros” e portugueses radicados na colônia americana, cada vez mais, se fizeram presente nesse comércio, rompendo com as barreiras estabelecidas pela Coroa portuguesa, sobretudo em Benguela, onde já em 1730 os comerciantes brasileiros obtiveram permissão real para despachar diretamente para o Brasil os escravos embarcados nessa cidade, sem que fosse preciso enviá-los para Luanda, onde as regulações privilegiavam os negociantes portugueses.<sup>125</sup>

Apesar de qualquer diferença entre as cidades, é válido ressaltar a importância da região do Congo-Angola como fonte primordial de mão de obra cativa para o Brasil, destacando o Rio de Janeiro, que com as mudanças internas se tornou a principal praça mercantil da América portuguesa e, possivelmente, do Império português. Com um estudo que privilegia o período entre 1790 e 1830, portanto, o comércio legal de africanos, Manolo Florentino destacou que cerca de 80% das embarcações negreiras aportadas no Rio de Janeiro tiveram procedência da África Central-Atlântica, onde se localiza a região do Congo-Angola.

---

<sup>124</sup> PARRON, Tâmis. *A Política da escravidão no Império Brasileiro, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011. p.45-47

<sup>125</sup> MILLER, Joseph. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730 – 1830*. Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1988, p. 468 – 469.

**Tabela 3:** Procedência dos navios negreiros africanos atracados no Rio de Janeiro, 1795 – 1830

Região	Entre 25/07/1795 e 18/03/1810		Entre 26/06/1811 e 31/12/1830		Total	
	Número	%	Número	%	Número	%
<b>África Ocidental</b>	12	3,2%	18	1,5%	30	1,9%
<b>África Central Atlântica</b>	344	92,7%	931	78,6%	1275	82,00%
<b>África Oriental</b>	15	4,1%	235	19,9%	250	16,1%

Fonte: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora da Unesp, 2014, p. 246.

O trato comercial entre o Rio de Janeiro e as cidades de Luanda e Benguela tinha alto impacto nas importações das cidades africanas, que só ficava atrás do comércio realizado pelas cidades com a metrópole portuguesa. No entanto, a chegada e o estabelecimento da família real portuguesa no Rio de Janeiro em 1808 tornaram a nova Corte hegemônica nessa relação. Como exemplo do fortalecimento dessas relações, entre 1808 e 1828, a participação brasileira nas importações de Benguela nunca foram menores do que 83%.<sup>126</sup>

Com a necessidade cada vez maior de mão de obra cativa, no Brasil, os negociantes portugueses, visando ampliar seus rendimentos, aumentaram os esforços para retomar o controle do fluxo de embarcações negreiras para o Brasil, que tinha sido dominado por negociantes radicados no Rio de Janeiro. Nesse sentido, se estabeleceu uma forte política protecionista, sobretudo, em Luanda, cobrando altos impostos das mercadorias importadas do Brasil, com a intenção de atender aos anseios dos metropolitanos.<sup>127</sup> Contudo, o aumento das barreiras econômicas geraram um efeito que pouco era esperado

<sup>126</sup> FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1996, p. 4. Cf. CURTO, José C. *Alcohol and slaves: The luso-brazilian alcohol commerce at Mpinda, Luanda and Benguela during the Atlantic Slave Trade c. 1480 – 1830 and its impact on the societies of West central Africa*. Los Angeles, University of California, 1966.

<sup>127</sup> *Ibidem*, p.5

pelos portugueses, que foi a busca por novos locais para o embarque de escravos, onde as jurisdições não fossem definidas, ou seja, levou a uma dispersão dentro da região do Congo-Angola, substituindo os pagamentos aos administradores lusitanos para os chefes e autoridades locais africanas. Esse movimento privilegiou as regiões ao norte de Luanda, como Cabinda, Ambriz, Rio Zaire (atual Rio Congo), Loango, Malembo, entre outras áreas, e criou as bases necessárias para a intensificação do movimento quando o tráfico se tornou ilegal no Império do Brasil e em Angola.<sup>128</sup>

Os efeitos da dispersão foram sentidos rapidamente, com a queda acentuada da entrada de negreiros provenientes de Luanda ou Benguela. Se entre 1790 e 1810 cerca de 96% das embarcações de escravos atracadas no Rio de Janeiro, entre 1811 e 1830 essas regiões, em conjunto, representavam apenas 48%, sendo 32% de Luanda e 16% de Benguela. Por outro lado, Cabinda, nos mesmos períodos, saltou de 2,3% para 35,5%, tornando-se a principal região de procedência dos negreiros ainda antes da abolição do tráfico, tanto no Brasil quanto em Angola.<sup>129</sup>

Contudo, isso não quer dizer que o Brasil se tornou pouco importante dentro da economia de Luanda ou de Benguela. Como apontamos anteriormente, os produtos brasileiros eram de suma importância para a economia de Benguela, sendo assim, entre 1808 e 1828, anualmente, nunca representaram menos de 83% nas importações da cidade africana. Em relação a Luanda, no período entre 1785 e 1823, a colônia portuguesa nas Américas foi responsável por quase 21% das importações, acompanhando de perto os números para o comércio estabelecido com Portugal, que era de 22,4%.<sup>130</sup> Quanto ao período imediatamente posterior, após a independência do Império Brasileiro, José Joaquim Lopes de Lima, autoridade portuguesa na África, afirmou que o Brasil

---

<sup>128</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras. Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora da Unesp, 2014, p. 71 – 108. KARASCH, Mary. *Slave Life in Rio de Janeiro, 1808 – 1850*. Princeton: Princeton University Press, 1987, p. 15. PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. Dissertação. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2006, p. 46 – 68. FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 2 – 25.

<sup>129</sup> FLORENTINO, *Op. Cit.*, p. 246.

<sup>130</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 5. Cf. MILLER, Joseph. “Imports at Luanda, Angola, 1785 – 1823”. In: LIESANG, G & PASCH, H & JONES, A. *Figuring African Trade: Proceedings of the symposium on the quantification and structure of the import and export and long distance trade in Africa, 1800 – 1913*. Berlin: Dietrich Reimer Verlag, 1989, p. 229.

representava cerca de quatro quintos do seu comércio com o exterior, sendo o último quinto indo para Portugal.<sup>131</sup>

Nesse sentido, as principais regiões de embarque de escravos na África criaram um forte vínculo de dependência do comércio com o Brasil, principalmente após sua independência em 1822. Assim, as negociações para o reconhecimento da independência brasileira com o Império Britânico, que exigia a formulação de uma lei que proibisse o tráfico de cativos em curto prazo, geraram um grande receio nos envolvidos com o tráfico nos dois lados do Atlântico – desde a captura de escravos nos sertões africanos até as operações de crédito para a venda dos africanos.

Contudo, o temor da abolição do tráfico somente se tornou real com a assinatura da Convenção anglo-brasileira nos últimos meses de 1826, ratificada em no início do ano seguinte, que determinava o fim do comércio transatlântico de cativos em um prazo de três anos.<sup>132</sup> Com a expectativa de que o negócio negreiro iria se encerrar, as autoridades militares em Angola acreditavam que o sigilo seria a melhor forma de manter a segurança daqueles que compravam os escravos nos sertões e os levavam para o litoral. Todavia, apesar do silêncio, as chefias africanas dos sertões souberam das pretensões de se acabar com o rentável comércio, o que gerou, em Benguela, poucos meses antes de completarem os três anos do tratado, uma ameaça de invasão e destruição das cidades, além do aprisionamento dos negociantes brancos.<sup>133</sup>

As ameaças foram respondidas com uma maior presença portuguesa nas cidades, mas por outro lado, em ao longo da década de 1830 as cidades de Luanda e Benguela, principais portos de embarque de escravos do período legal, sofreram com a queda vertiginosa dos navios atracados. Tal redução do movimento, junto à pressão inglesa antitráfico, levou à assinatura do decreto de proibição do tráfico de escravos nas possessões portuguesas na África no ano de 1836, reforçando a tendência de dispersão dos portos, iniciada em 1810, dando espaço cada vez maior para as novas regiões ao norte da cidade.<sup>134</sup>

---

<sup>131</sup> LIMA, José Joaquim Lopes de. *Ensaio sobre a estatística das possessões portuguesas na África Ocidental e Oriental; na Ásia Ocidental; China e na Oceania: escritos de ordem de sua Majestade Fidelíssima a Senhora D. Maria II*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1846 APUD, FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 6.

<sup>132</sup> BRASIL. Carta de Lei de 23 de novembro de 1826. In: Coleção de Leis do Império do Brasil – 1826, página 71, Vol. 1, pt. II.

<sup>133</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 7.

<sup>134</sup> SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Abolição do tráfico de escravos e reconversão da economia de Angola: um confronto participado por ‘brasileiros’”. In: *STVDIA*, Lisboa, nº 52, p. 221 – 244.

A partir das primeiras tentativas de se coibir o tráfico para o Império brasileiro e na África portuguesa, a capital angolana enfrentou, durante a década de 1830, uma grave crise creditícia e de abastecimento, devido a redução da chegada de embarcações vindas do Brasil. Entretanto, é necessário mencionar que até meados da década seguinte, Luanda esteve presente no tráfico de escravos, principalmente, como um entreposto entre os sertões e as novas áreas de embarque dos cativos.<sup>135</sup>

É preciso dizer que o tempo entre o início da dispersão e sua consolidação, quando da proibição do tráfico de escravos nos dois lados do Atlântico, foi de suma importância para os negociantes, que já tinham alternativas viáveis quando tal comércio se tornou ilícito. Durante esses vinte anos foram construídas as estruturas de armazenamento de mercadorias e cativos, além de terem articulado toda a complexa rede daqueles que faziam parte da atividade negreira, fossem os capitães que deveriam conhecer as rotas e as correntes marítimas, os práticos que tinham por função guiar o navio principal para a área de embarque ou os feirantes que eram responsáveis por comprar os escravos nos sertões e leva-los aos barracões.

O historiador Roquinaldo Ferreira aponta para uma questão de suma importância para a articulação do tráfico nas novas áreas de embarque, que é a relação entre os traficantes e os povos gentios. Se para os traficantes era interessante sair de Luanda devido aos altos impostos, a ausência de uma jurisdição europeia e a vasta repressão que se instalou em seu litoral, por outro lado nem sempre era fácil negociar com os grupos que habitavam essas outras regiões, pois também cobravam altas taxas para permitir o embarque dos cativos em suas terras.<sup>136</sup>

Com a proibição do comércio atlântico de cativos, tanto no Império brasileiro quanto em Luanda, os cruzadores ingleses ampliaram sua vigilância, sobretudo, no lado africano, buscando capturar os negreiros antes mesmo que se lançassem ao oceano. Contudo, o governo britânico, visando consolidar as estratégias de repressão, negociou o apoio de outros Estados e sociedades antiescravistas, já que era fundamental o aumento de contingente. Nesse sentido, Estados Unidos da América, França, Rússia e, até mesmo, Portugal se juntaram nessa empreitada enviando tropas para a costa Centro-Occidental africana. Junto a essas medidas, o parlamento britânico aprovou o bill Palmerston e a

---

<sup>135</sup> FERREIRA, *Op.Cit.*, p. 10. Cf. PIRES, *Op. Cit.*, p. 52.

<sup>136</sup> *Ibidem.*, p. 9.

Secretaria das Relações Exteriores reinterpreto a Convenção de 1826, autorizando, respectivamente, a apreensão de navios suspeitos portugueses e brasileiros e os submetendo aos tribunais do almirantado inglês. Os resultados dessas medidas foram imediatos, se entre 1831 e 1838 apenas um tumbeiro brasileiro foi interceptado pelas forças repressivas, entre 1839 e 1842 esse número saltou para 150.<sup>137</sup> Tal aumento reverberou diretamente no número de escravos africanos desembarcados no Império Brasileiro, que caiu de cerca de 69 mil em 1838 para 28 mil em 1842.<sup>138</sup>

Retomando a questão da dispersão do tráfico de Luanda e Benguela para outras regiões, a partir desse momento, destacarei, sucintamente, algumas questões acerca do porto de Cabinda, por ter sido a principal área de embaque de escravos de para o Império Brasileiro nas transações negreiras empreendidas por Manoel Pinto da Fonseca, objeto deste estudo.

Para que o leitor tenha uma melhor ideia da região abordada e possa visualizá-la, a figura 1 é valorosa. Infelizmente, maiores detalhes sobre o mapa e sua produção são escassos, porém ele foi elaborado pelo missionário escocês David Livingstone, que percorreu parte do continente africano entre 1865 e 1873, ano de seu falecimento. Em primeiro momento, deixo apenas a fração do mapa que interessa para o estudo, mas o mapa completo e original se encontra no Anexo III. Além disso, informo que neste recorte há uma edição para o trabalho, que é o nome da região de Cabinda, que não está originalmente presente.

A região de Cabinda, no Reino do Ngoyo, foi a principal área exportadora de africanos para o Império do Brasil após a ilegalidade e na totalidade das viagens do século XIX fica atrás apenas de Luanda. Cabinda está localizada acima do Rio Zaire (figura 1) e junto às regiões de Molembo e Loango, formaram a região conhecida como Costa do Loango ou Congo Norte, que ao longo do século XVIII se tornou uma tradicional área de embarque de negreiros holandeses, franceses e britânicos, no entanto, perderam sua importância no final deste século, devido a Revolução Francesa e a deflagração de guerra

---

<sup>137</sup> PARON, *Op. Cit.*, p.197 – 199.

<sup>138</sup> Apesar da queda dos números, é preciso atentar que com o advento da ilegalidade, as fontes se tornam mais escassas, o que diminui a precisão dos dados, portanto, para esses estou usando as estimativas de desembarque de escravos, cedidas pela base de dados *slave voyages*, no Império brasileiro para cada um dos anos. ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>. Acessado em: 25/11/2018.

entre França e Inglaterra em 1793.<sup>139</sup> O porto de Cabinda era disputado, devido ao reconhecimento de ser o melhor local de ancoragem entre o Gabão e Luanda, sendo possível pegar água fresca, madeira e provisões para viagens mais longas ou o retorno para a origem da viagem, além de ser possível realizar comércio com outras nações.<sup>140</sup>

O comércio de escravos na região da Costa do Loango volta a crescer após a primeira década do século XIX, com o início da dispersão dos portos, os quais os motivos já foram apontados. Entretanto, é a partir da década de 1830 que a atividade volta a ter relevância dentro do negócio escravista, com destaque para Cabinda, que se tornou alvo de mercadores portugueses, brasileiros, espanhóis e cubanos<sup>141</sup>, responsáveis por dar a Cabinda os exorbitantes números de, ao menos, 489 navios negreiros entre 1811 e 1867, conforme demonstra a tabela 4.<sup>142</sup> É importante lembrar, mais uma vez, que os dados ainda podem ser diminutos em relação a realidade, já que com a ilegalidade as fontes se tornam mais escassas.

**Tabela 4:** Embarques na Costa do Loango (Congo Norte) entre 1811 e 1867

<b>Costa do Loango</b>	<b>1811 – 1820</b>	<b>1821 – 1830</b>	<b>1831 – 1840</b>	<b>1841 – 1850</b>	<b>1851 – 1860</b>	<b>1861 – 1867</b>	<b>Total</b>
<b>Loango</b>	3	0	7	11	5	0	<b>26</b>
<b>Malembo</b>	0	103	0	3	2	0	<b>108</b>
<b>Cabinda</b>	170	188	38	66	17	10	<b>489</b>
<b>Rio Zaire</b>	13	24	28	32	54	36	<b>187</b>
<b>Outros</b>	0	16	2	3	11	1	<b>33</b>
<b>Total</b>	<b>186</b>	<b>331</b>	<b>75</b>	<b>115</b>	<b>89</b>	<b>47</b>	<b>843</b>

Fonte: ELTIS, *Op. Cit.*, p. 253.

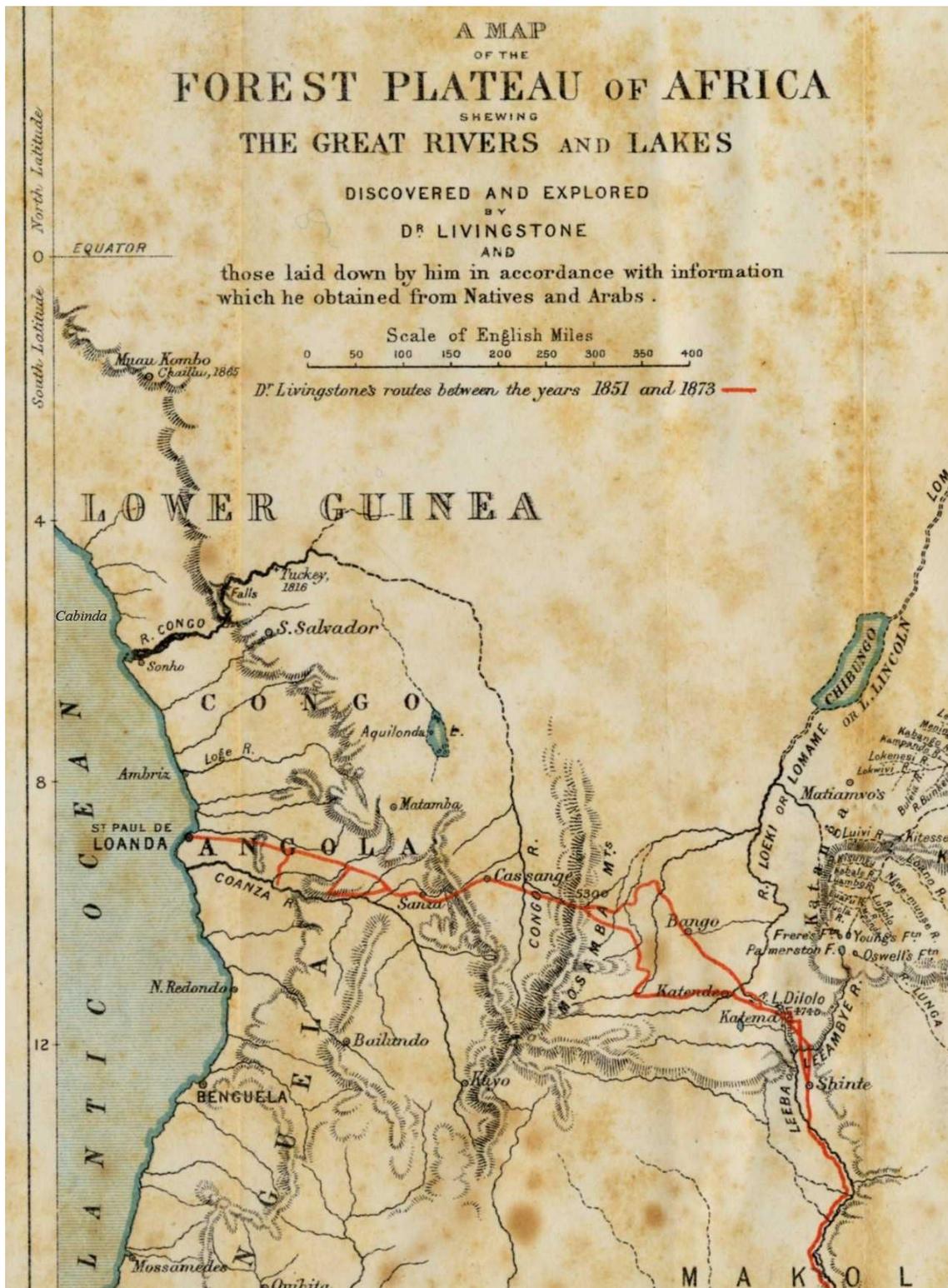
<sup>139</sup> KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808 – 1850*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 200, p. 50. MARTIN, *Op. Cit.*, p. 95 – 96.

<sup>140</sup> MARTIN, Phyllis. “Family strategies in nineteenth-century Cabinda”. In: *the Journal of African History*, vol. 28, nº 1, 1987, p. 66 – 67.

<sup>141</sup> MARTIN, *Op. Cit.*, p. 138. ELTIS, David. “African and European relations in the last century of the transatlantic slave trade”. In: PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Oliver (edited by). *From slave trade to empire: Europe and the colonization of black Africa 1780s – 1880s*. London and New York: Routledge, 2004, p. 32 – 34.

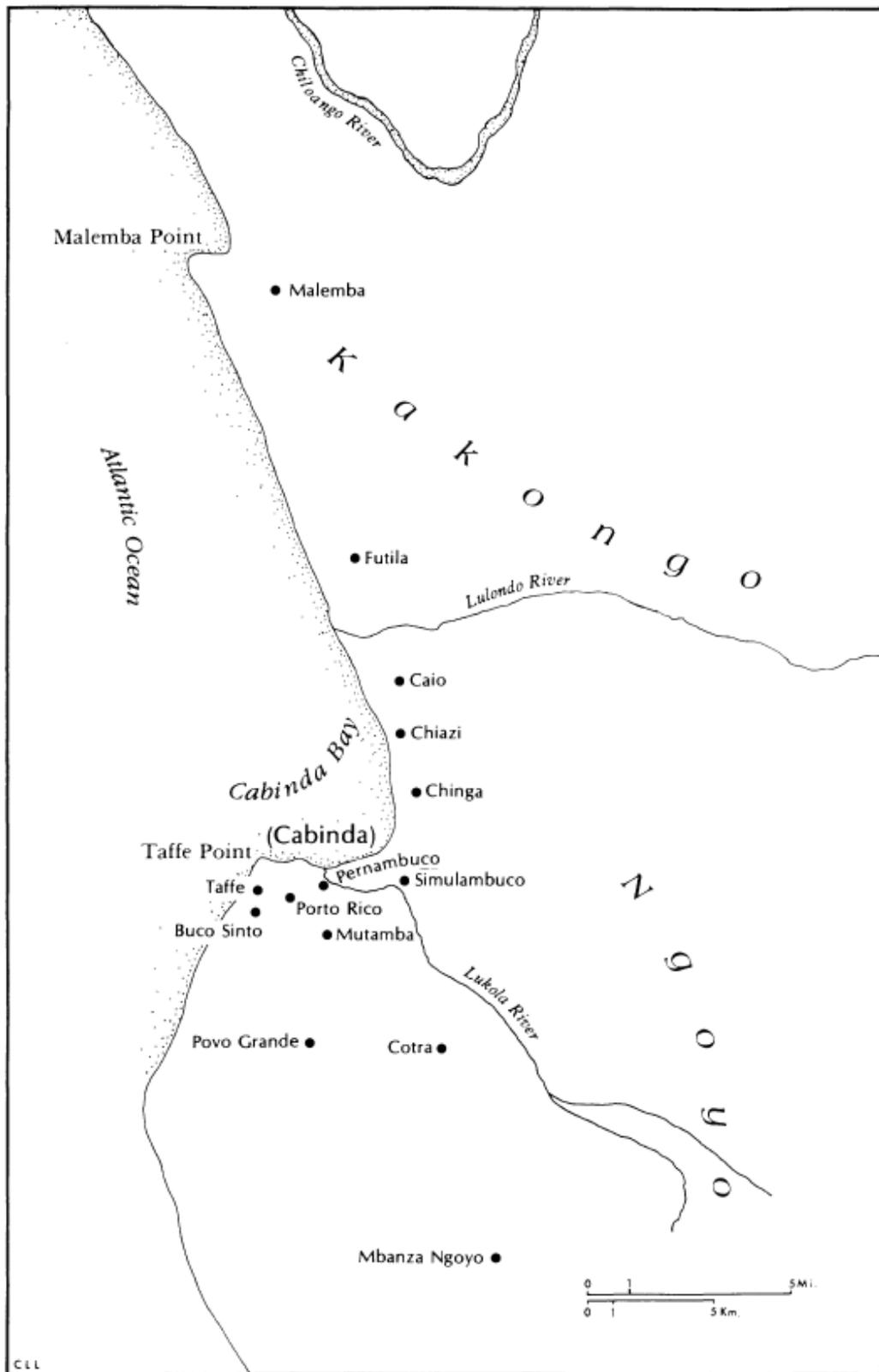
<sup>142</sup> ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987, p. 253.

**Figura 1:** Mapa da África Central Ocidental produzido em 1873.



Fonte: Gutenberg Project. A map of the forest plateau of Africa showing the great rivers and lakes discovered and explored by David Livingstone and those laid down by him in accordance with information which he obtained from natives and arabs. Vol. II, 1873. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Map\\_livingstone\\_travels\\_africa.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Map_livingstone_travels_africa.jpg)

**Figura 2:** Mapa das vilas na baía de Cabinda



Fonte: MATIN, Phyllis. "Family strategies in nineteenth-century Cabinda". In: *the Journal of African History*, vol. 28, n° 1, 1987.

O desenvolvimento do tráfico ao longo da reestruturação das regiões do tráfico levou Cabinda a se tornar um local privilegiado dentro da costa centro-ocidental africana, principalmente, em relação ao fácil abastecimento. A região estava sempre pronta para fornecer escravos aos negreiros que enraizaram suas relações na área<sup>143</sup>, como é o caso de Manoel Pinto da Fonseca, que construiu uma conexão com as chefias locais e manteve funcionários para articular suas operações daquele lado do Atlântico, o que agilizava a operação e, por conseguinte, facilitava a fuga dos cruzadores britânicos.

É válido ressaltar que as tratativas realizadas nessas regiões diferiam bastante das que ocorriam nos portos sob domínio colonial português, como Luanda e Benguela. Nessas áreas sem jurisdição europeia, os agentes comerciais negociavam com as chefias locais, que poderiam permitir ou não o estabelecimento da embarcação negreira e de seus agentes. O contato primário era feito entre os negociantes e o *Manfuka* ou *Mambuco*, pessoas que detinham cargos de poder no litoral, que levavam os pedidos dos traficantes às autoridades locais. Com a devida autorização, os negreiros pagavam o tributo, através de mercadorias e bens de prestígio, para assim poderem se estabelecer e fazer o carregamento do navio.<sup>144</sup>

Os laços costurados pelos negreiros com seus agentes na África são variados e necessários para as operações. Na região de Cabinda, as famílias Franque e Puna, sobretudo nas figuras de Francisco Franque (*Manfuka*) e Manuel José Puna (*Mambuko*), se destacaram por exercerem papel fundamental no contrabando de cativos.<sup>145</sup> Na próxima parte deste capítulo será visto novamente o nome de Francisco Franque, mas por ora basta dizer que sua família mantinha laços estreitos com o Império Brasileiro, onde Francisco foi educado e estabeleceu relações de suma importância para sua atuação no contrabando de cativos, principalmente com Manoel Pinto da Fonseca.<sup>146</sup>

Por fim, é importante lembrar que a reestruturação do tráfico de escravos para outras áreas, como Cabinda, não deu imunidade aos negreiros que atuavam por lá. Os cruzadores ingleses, cada vez mais, se deslocavam para áreas próximas aos locais de embarque de cativos, visando recuperá-los antes mesmo que saíssem para o oceano. Como mencionado

---

<sup>143</sup> MARTIN, *Op. Cit.*, p. 96 – 97.

<sup>144</sup> PIRES, *Op. Cit.*, p. 63.

<sup>145</sup> MARTIN, *Op. Cit.*

<sup>146</sup> *Ibidem.*, p. 75.

anteriormente, ao longo da década de 1840 surgiram organizações supranacionais e se acirrou a ofensiva inglesa contra o infame comércio na costa africana. É nessa perspectiva que a próxima parte busca se inserir, analisando a repressão inglesa ao tráfico de escravos em Cabinda, porém, em um evento particular: a destruição da feitoria de Manoel Pinto da Fonseca.

### ***O caso da embarcação John A. Robb e a destruição do barracão de Manoel Pinto da Fonseca em Cabinda***

Antes de iniciar a análise dos casos que são objetos desse capítulo, creio que seja necessário ressaltar uma questão referente a documentação utilizada, para, assim, poder ter uma melhor compreensão das potencialidades e das lacunas existentes. A base primordial da análise são os autos do processo e documentações utilizadas como provas que estão disponíveis no Arquivo Histórico do Itamaraty, na coleção das Comissões Mistas entre Brasil e Grã-Bretanha (tráfico de negros). As fontes estão, em sua maioria, traduzidas para o português, já que o processo foi instaurado em tribunais ingleses, porém, existem uma variedade de cartas que estavam em inglês. Nesse sentido, é preciso atentar para o fato de que nem todos os documentos utilizados para o julgamento estão disponíveis neste arquivo, o que nos faz ter um exame parcial das provas e petições que foram produzidas pelo autor e pelos réus. Contudo, creio que a documentação utilizada é suficiente para demonstrarmos o objetivo principal: a força do tráfico de escravos e de seus agentes no momento da intensificação da repressão internacional ao comércio de africanos.

No dia 26 de janeiro de 1842 foi assinada, no Rio de Janeiro, a carta de fretamento da barca<sup>147</sup> americana *John A. Robb* entre Manoel Pinto da Fonseca, reconhecido traficante de escravos, e Robert Walker, capitão e dono da embarcação. Nesta carta, se acordaram algumas determinações acerca da viagem: 1) a barca receberia um carregamento completo de gêneros e mercadorias lícitas, tendo o capitão a faculdade de abrir e examinar qualquer volume e caso fossem descobertas *fazendas* proibidas, poderia rejeitá-las e devolvê-las para terra; 2) levar ao bordo da embarcação cinco passageiros a serviço de Fonseca; 3) o navio deveria proceder a um único porto em Cabinda – mesmo

---

<sup>147</sup> No geral, quando se usa barca entendemos por uma pequena embarcação de fundo chato, no entanto, utilizaremos por algumas vezes tal denominação por ser a que encontramos durante todo o processo.

que o destino do despacho fosse Cabo Verde –, o qual seria designado pelo sobrecarga e lá descarregar, sendo Fonseca responsável por todas as despesas que o navio tivesse na costa africana, assim como o lastro necessário e água.<sup>148</sup>

A barca somente saiu do porto do Rio de Janeiro no dia 16 de fevereiro do mesmo ano, no entanto, poucos dias antes de zarpar o alemão Herman Ordeman foi designado capitão do navio no lugar do proprietário Walker, que ficou em terra, segundo um atestado assinado pela Maxwell Wright & Co. e James Bickhead, negociantes da praça comercial da Corte imperial.<sup>149</sup> É importante frisar que neste mesmo documento há o reconhecimento dos mesmos negociantes de que a carga deveria ser entregue no Cabo Verde, contrastando com a instrução de número dois dada por Manoel Pinto da Fonseca na carta de fretamento da embarcação.

A consignação da barca e a assinatura do atestado acerca da troca do capitão atesta uma relação muito próxima entre as duas empresas estadunidenses no comércio ilegal de escravos, como já mencionamos no capítulo anterior.<sup>150</sup> E, ainda, não se pode deixar de apontar que a subscrição permitiu que a barca *John A. Robb* zarpasse com a bandeira americana, a fim de burlar a repressão inglesa durante a travessia atlântica.

O carregamento de Manoel Pinto da Fonseca, enviado à África pela embarcação, tinha o valor total de 306:405\$715 (trezentos e seis contos quatrocentos e cinco mil setecentos e quinze réis), cujos os gêneros e bem móveis estão detalhados na tabela 5<sup>151</sup> a seguir, e foi designada ao primeiro à responsabilidade do primeiro sobrecarga José Guilherme de Vicente Galhardo ou ao segundo sobrecarga Agostinho Fernandes Castanho de Vasconcelos, na ausência ou impedimento do primeiro, sendo ambos passageiros enviados pelo traficante e com tarefas designadas a serem feitas no continente africano.

---

<sup>148</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>149</sup> Ambos já foram mencionados no capítulo anterior, no entanto, voltaremos a falar deles posteriormente, ainda neste capítulo

<sup>150</sup> MARQUES, Leonardo. *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776 - 1867*. Connecticut: Yale University Press, 2016, p. 147 – 155.

<sup>151</sup> Ao encontrar dito(s) ou dita(s) na tabela, entende-se a mercadoria idêntica a anterior

**Tabela 5:** Carregamento a bordo da embarcação *John A. Robb*

<b>Marcas</b>	<b>Carga a bordo</b>
<b>R</b>	95 fardos de fazendas manufaturadas
<b>P</b>	13 ditas, 71 caixas ditas, 6 ditas com drogas, 10 gigos de louça em pó de pedra, 100 pipas contendo aguardente, 150 barris ditos, 42 ditos de vinho, 10 ditos de vinagre, 2 ditos de azeite, 2 ditos de manteiga e conservas, 2 pipas contendo erva doce, 11 cascos ou barricas com diversos artigos pequenos, 23 barricas com ditos, 10 embrulhos de linho ou estoupa, 30 sacas de arroz
Sem marca	10 fateixas ou ancoras pequenas, 3 barris de cabo de linho, 40 peças de corda de Embé (filre), 1 caixa com vários artigos pequenos, 2 barris de toucinho, 400 garrafões vazios, 308 arrobas de carne salgada
[Marca]	1 gigo com louça de pó de pedra
<b>G</b>	2 gigos com louça de pó de pedra
[Marca]	2 ditos com ditas
[Marca]	1 fardo com fazendas manufaturadas
[Marca]	4 baús com ditas
[Marca]	1 fardo com fazendas manufaturadas
<b>G</b>	11 ditas com ditos
[Marca]	16 caixas com fazendas manufaturadas
[Marca]	21 fardos com ditas
[Marca]	4 dias com ditos
[Marca]	1 dito com ditas
[Marca]	6 ditos com ditas
[Marca]	1 dito com ditas
[Marca]	9 barricas com ditas
[Marca]	2 fardos
[Marca]	8 caixas com espadas
[Marca]	4 fardos com fazendas manufaturadas
<b>R</b>	5 ditas com ditas
[Marca]	2 ditos com ditas
[Marca]	3 barricas com louça de pó de pedra
[Marca]	1 barrica dita
[Marca]	1 barrica dita
<b>F</b>	5 fardos de fazendas manufaturadas
<b>H</b>	8 fardos de ditos
[Marca]	3 ditas com ditos
[Marca]	4 barricas com fazendas manufaturadas
[Marca]	20 caixas com espadas
[Marca]	4 barricas com facas
[Marca]	26 caixas com espingardas
[Marca]	4 fardos com fazendas manufaturadas
<b>R</b>	8 barricas com açúcar, 8 meias ditas
[Marca]	2 caixas com facas
[Marca]	1 caixa com sinos
Sem marca	1209 barras de ferro, 8 meias barricas de farinha, 12 barricas de biscoitos e rocas para o mar
[Marca]	12 rolos de tabaco de corda do Brasil

[Marca]	1 dito
<b>P</b>	160 sacos de farinha
<b>D</b>	13 dardos de fazendas manufaturadas
[Marca]	3 ditos com ditas
<b>L</b>	3 ditos com ditas
<b>F</b>	5 ditas com ditas
[Marca]	15 fardos com ditas
[Marca]	1 fardo com fazendas manufaturadas
[Marca]	14 fatdos com fazendas manufaturadas
[Marca]	1 dito com ditas
<b>D</b>	16 caixas com espingardas
[Marca]	5 caixas com ditas
<b>F C</b>	4 barricas com missangas
<b>B</b>	20 pipas de aguardente

Fonte: Manifesto da carga transportada pela barca americana *John A. Robb*. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

Junto aos consignatários dos produtos transportados pela barca americana, Manoel Pinto da Fonseca, principal articulador da expedição, enviou uma carta com as instruções que acerca das funções que o sobrecarga José Guilherme de Vicente Galhardo ou seu suplente Agostinho Fernandes Castanho de Vasconcelos deveriam seguir. Segundo a documentação, a embarcação deveria primeiro aportar em Cabinda, caso encontrasse mercado, sobretudo pelo fato de que “o frete de certas mercadorias carregadas por um Fulano Brito, importando 1:000\$000 (um conto de réis), pertenciam a Fonseca e tinha de ser pago em Luanda pelo Sr. M. F. A. de Brito ao Sr. J. F de Mattos”<sup>152</sup>, que por sua vez, deveria enviar ao sobrecarga José Galhardo de quinhentos a mil barris de pólvora.

Na carta, também, menciona os outros três passageiros que foram enviados a serviço do traficante, que eram Ezequiel Gomes da Silva, João Francisco Ferreira e Miguel dos Santos. Os dois primeiros foram com o objetivo de realizar ou “tomar conta de algumas especulações ou remessas que ele (Galhardo) naturalmente teria ocasião de fazer para fora”, ou seja, eram responsáveis pelos negócios que seriam estabelecidos na região angolana com outras nações. Já Miguel dos Santos detinha uma ordem mais direta, que era de ajudar no telheiro, possivelmente o barracão. Por fim, o documento, ainda,

---

<sup>152</sup> Carta de instruções dirigida ao senhor J. G. de V. Galhardo e na sua ausência ou impedimento ao senhor A. F. C. de Vasconcellos. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

afirma explicitamente que de maneira alguma se deveriam fazer negociações ou trocas em gêneros ou artigos referentes ao tráfico ilegal. Só interessava, ao consignatário Fonseca, urzelas, dentes de marfim e cera, os quais iria mandar buscar em tempo competente, todavia, caso contrário deveria remeter tais produtos para Luanda, onde se encontraria o sobrecarga Galhardo.<sup>153</sup>

A partir das designações de Manoel Pinto da Fonseca a seus empregados que foram à Cabinda pela barca americana *John A. Robb*, pode-se perceber que a especulação teve por objetivo principal estabelecer negócios com a África. As razões para identificar tal propósito parecem ser claras, devido ao organizador da empreitada ser um reconhecido negociante do Rio de Janeiro e fretar um carregamento de alto valor como foi feito na embarcação. Sendo assim, o que cabe apontar sobre esse primeiro documento referente ao caso que está sendo apresentado, é que mesmo com a enunciação do consignatário de ser contrário a compra qualquer gênero referente ao tráfico de escravos, é muito provável que dentre os reais intuídos da viagem estivesse a importação de cativos africanos para o Império Brasileiro, mas incompleto devido ao caso que segue.

O navio capitaneado por Odermann contava com uma tripulação de doze integrantes e também transportou outros dois passageiros, além dos já mencionados, em nome da firma Francisco Antônio Alves Britto & Cia – provavelmente o “Fulano Brito” que mencionamos anteriormente –, Guilherme José da Silva Corrêa e Boaventura Alves de Brito.<sup>154</sup> Acerca de Boaventura não encontrei vestígios sobre sua trajetória, no entanto, o Guilherme Corrêa foi um grande traficante de escravos da década de 1850, última fase do tráfico ilegal. Atuou na clandestinidade, administrou diversos barracões de cativos na região Norte de Angola e comandou uma vasta rede de negreiros que atuavam a partir de Nova Iorque. Pela sua região de atuação no mercado ilícito ficou conhecido como “Guilherme do Zaire”.<sup>155</sup>

Pouco mais de um mês após ter saído do porto do Rio de Janeiro, no dia 30 de março de 1842, a barca americana *John A. Robb* atracou no litoral da região de Cabinda, na área designada pelo sobrecarga Galhardo. Entretanto, no dia dois de abril foi abordada e detida pelo Brigue inglês *Waterwitch*, por cerca de trinta horas. O *Waterwitch* era um pequeno veleiro de dez canhões que foi comprado pela Marinha britânica no ano de 1834, sendo

---

<sup>153</sup> Idem.

<sup>154</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Movimento do Porto, n. 47, 17 de fevereiro de 1842, p. 4

<sup>155</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 82 – 117.

“o primeiro navio realmente rápido na esquadra da África Ocidental que não era ele mesmo um ex-navio de escravos”.<sup>156</sup> A velocidade, nesse caso, se tornou um fator favorável ao capitão Henry J. Matson, que comandou o brigue no litoral africano entre 1839 e 1843. Com essa vantagem, Matson foi responsável por grande parte dos aprisionamentos de embarcações envolvidas no tráfico de escravos e seus envios às Comissões Mistas, responsáveis pelo julgamento de navios apreendidos realizando o comércio de africanos.<sup>157</sup>

Somente após a verificação da embarcação pelos membros da marinha inglesa, foi permitido que a carga enviada por Manoel Pinto da Fonseca fosse descarregada, sob inspeção de marinheiros britânicos. Nesta primeira averiguação se percebeu que a maior parte da equipe da embarcação era formada por espanhóis e portugueses, além de o capitão Ordemann ser alemão e pouco falar inglês. Contudo, a maior suspeição se deu a partir do manifesto, que foi apresentado pelo capitão, estar escrito em português e sem a assinatura do cônsul americano, que era de praxe para as embarcações estadunidenses.<sup>158</sup>

A descarga do navio estadunidense se completou no dia oito de abril e os mantimentos foram direcionados à feitoria montada por Galhardo, próxima a feitorias de outras nações, como holandesas, inglesas, americanas, portuguesas e espanholas, que já estavam montadas. Com o estabelecimento dela iniciaram os negócios para compra de urzela, marfim – como designado nas instruções – e, também, escravos

“com vista de os empregar tanto no serviço da feitoria, como para negócio de troca, o qual contanto que se limite ao continente não é tão somente licitamente posto em prática por todos, mas nem mesmo a ele se alude como ilegal em tratado ou convenção alguma”.<sup>159</sup>

Apesar do inconveniente da inspeção pela marinha britânica aos interesses dos passageiros que ainda se encontravam no litoral, nesse primeiro momento, não houve qualquer impedimento as atividades da embarcação ou de seus passageiros, apesar das suspeitas de que os negócios lícitos eram apenas uma forma de mascarar o verdadeiro motivo da especulação da barca *John A. Robb*. Os agentes britânicos mantiveram-se

---

<sup>156</sup> BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002, p. 212 – 214.

<sup>157</sup> Idem.

<sup>158</sup> MARQUES, *Op. Cit.*, p. 153.

<sup>159</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

atentos a qualquer movimentação de seus tripulantes e, dessa maneira, a detenção da embarcação não foi a última vez que os oficiais ingleses interferiram nos interesses da viagem estabelecida por Manoel Pinto da Fonseca.

Pouco menos de dois meses após a detenção da barca americana *John A. Robb*, tropas, marinheiros e oficiais do brigue inglês *Waterwitch* e da fragata inglesa *Madagascar* desembarcaram no litoral de Cabinda e destruíram oito barracões na região – prática que havia se tornou comum pelos oficiais da *Royal Navy* na década de 1840<sup>160</sup> –, além de libertarem cerca de 1.300 que estariam prontos para serem embarcados em direção ao Império do Brasil.<sup>161</sup>

Ao mesmo tempo, mais uma vez, Henry Matson adentrou na barca americana em busca de novos vestígios da realização do comércio negreiro. Nesse momento, segundo o próprio oficial inglês, ele foi alertado por um membro da tripulação onde estavam as correntes e outros artigos referentes ao tráfico, além de receber informações acerca do real mandatário e os prováveis objetivos da especulação.<sup>162</sup>

Manoel Pinto da Fonseca soube dos casos da apreensão e destruição de sua propriedade assim que seus agentes retornaram da empreitada, em agosto de 1842, – sem conseguirem realizar a atividade que suspeito ter sido a principal: desembarcar escravos na costa brasileira. Ao tomar ciência dos ocorridos, a reação de Fonseca foi reclamar seus prejuízos e reivindicou o pagamento de uma indenização, que julgou ser suficiente para cobrir suas perdas e seu crédito com os demais negociantes do Império. Sendo assim, abriu o processo judiciário no Reino da Inglaterra através de seu procurador, Robert Edward Johnson, contra os oficiais de Sua Majestade britânica John Foote e Henry James Matson, respectivamente, capitães das embarcações *Madagascar* e *Waterwitch*.<sup>163</sup> Segundo o procurador Edward Johnson, a queixa do negociante brasileiro se referencia na ausência de leis, sancionadas pela majestade britânica, que permita “meios injustificáveis” e atos irregulares de seus súditos para pôr fim ao infame comércio.<sup>164</sup>

Antes de iniciar a discussão acerca do litígio, creio que seja necessário fazer uma breve apresentação de quem eram os oficiais da marinha inglesa que se tornaram réus na

---

<sup>160</sup> PIRES, *Op. Cit.*, p. 46 – 68.

<sup>161</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 215.

<sup>162</sup> MARQUES, *Op. Cit.*, p. 153.

<sup>163</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>164</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Publicações a Pedido, n. 209, 09 de agosto de 1843, p. 3.

causa. O que me parece ter tido maior relevância no caso – e na própria luta contra o tráfico de escravos – foi Henry J. Matson. Nascido em 1810, entrou na marinha inglesa com apenas treze anos de idade, se tornou tenente em 1835 e comandante em julho de 1943 – durante o processo que estamos discutindo neste capítulo. Seis anos depois se tornou capitão, poucos anos antes de sua morte, de febre amarela na região do Caribe, em 1852, enquanto era capitão do navio *Highflyer*.<sup>165</sup> O período em que comandou o brigue *Waterwitch* (1939 – 1943) parece ter sido o que mais se destacou como defensor da abolição do tráfico de escravos. Matson era favorável a medidas drásticas contra o comércio de africanos, como o desmantelamento e venda de navios utilizados no tráfico, que foram apreendidos pela marinha inglesa, além da destruição dos armazéns de cativos.<sup>166</sup>

John Foote, comandante do navio *Madagascar*, diferente de seu companheiro Matson, parece não ter tido uma rápida ascensão na marinha inglesa. Foi incorporado à marinha inglesa em novembro de 1797 e se tornou tenente no ano de 1804, após retornar de operações realizadas nas Índias orientais. Em 1806, capitaneou o cruzador *Hannah*, embarcação auxiliar ao navio *Royal George*, que tinha como objetivo proteger o seu comboio durante a travessia no estreito de Gibraltar, no entanto, foi aprisionado por corsários espanhóis. Foote foi promovido a comandante em 1813 e comandou embarcações no entorno da Grã-Bretanha até 1841, quando foi designado a liderar o navio *Madagascar* na Costa africana. Retornou ao Império Britânico em 1844, quando se aposentou, e faleceu em agosto de 1853.<sup>167</sup>

Em busca de iniciar a ação judicial contra os oficiais ingleses Manoel Pinto da Fonseca descreveu, na abertura do processo, a percepção de seus agentes sobre o fato, de

“Que as cousas caminharam sem impedimento até vinte e três de maio quando cerca das quatro horas da manhã a feitoria foi assaltada por tropas marinheiros e oficiais pertencendo a fragata inglesa *Madagascar* e do Brigue *Waterwitch*, os quais, de baioneta calada impediram totalmente o egresso ou ingresso às pessoas cujo cargo estava e tendo completamente cercado o local procederam ao [...] assalto e saque, e tendo-se eles apoderado de tudo quanto lhes convinha, isto é cerca de cem pretos, diversos fardos, pipas de vinho e aguardente, o que depois

---

<sup>165</sup> O'BYRNE, William R. *Biographical Dictionary: comprising the life and services of every living officer in her majesty's navy from the rank of admiral of the fleet to that of lieutenant, inclusive*. London: John Murray, 1849, p. 742 – 743.

<sup>166</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 214 e 346. Conferir também: MATSON, Henry J. *Remarks on the slave trade and african squadron*. London: James Ridgway, 1848.

<sup>167</sup> O'BYRNE, *Op. Cit.*, p. 368.

transportaram para bordo dos navios de guerra, abandonaram o que restava para ser saqueado pelos naturais, ficando, como diz o memorial espectadores passivos até que a matança e derramamento de sangue entre os pretos pela posse da presa acabou, então completaram a obra de arbitrariedade e de destruição lançando fogo e reduzindo a cinzas o que restava”<sup>168</sup>

Nesse sentido, o autor da ação, alegou que suas liberdades e seus direitos foram violados pelos membros da marinha inglesa, sobretudo pelo fato de “com força e armas, apoderaram-se, tomaram, lesaram, confiscaram para seus usos particulares queimaram, quebraram [...] estragaram e destruíram”<sup>169</sup> os gêneros que pertenciam a Fonseca e estavam na África para serem trocados ou vendidos, portanto, interferindo diretamente em seus negócios.<sup>170</sup> Na tabela 6 seguem os gêneros e bens móveis apossados e arrasados pelos oficiais ingleses, segundo Manoel Pinto da Fonseca.

**Tabela 6:** Gêneros e bens móveis destruídos junto ao barracão de Manoel Pinto da Fonseca

40.140 fardos de birolas
4.140 fardos de nanquinas
80.250 fardos de Mabalas
100.290 fardos de chilas azuis
20.130 fardos de coromandéis azul
50.000 peças de algodão
50.000 peças de linho
50.000 peças de seda
50.000 peças de lã
50.000 peças de cassás
50.000 peças de baetas
50.000 peças de veludo
50.000 peças de belbutinas [velbatina]
50.000 peças de ganga [gingam]
50.000 peças de pano riscado para colchão
50.000 peças de brins da Rússia
50.000 peças de outras fazendas
50.000 chales
50.000 lenços
50.000 birampantes
50.000 madapolões

<sup>168</sup> Declaração. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>169</sup> Idem.

<sup>170</sup> Idem.

50.000 carapuças
50.000 peças de damasco
50.000 peças de manilhas
50 mil peças de merinos
50.000 pelias de outras merinos
5.000 pares de cobertores de lã
5.000 pares de lenços
5.000 colchas
50.000 pares de meias
5.000 chapéus de sal
5.000 baús
5.000 caixas
1.000 pacotes de contas
1.000.000 de outras contas
10.000 libras de arandelhas
1.000 libras de coral
101.000 maços de anzóis
10.000 linhas de pescas
100.000 peças de roupas de algodão
100.000 outros artigos e objetos de vesturário
100.000 peças de pano
100.000 peças de vidro
5.000 armas de fogo
5.000 espadas
5.000 baionetas
5.000 outras armas
100 barris de pólvora
5.000 peças de ouro
10.000 peças de prata
100.000 pedaços de ferro
105.000 torneiras de latão
100.000 peças de cobre
100.000 peças de estanho
1000.000 metal amarelo
10.000 facas
10.000 navalhas
100.000 artigos de cutelaria
10.000 cadeados
10.000 fechaduras
10.000 chaves
110.000 sacos de prego
100.000 outras peças de ferragens
500 pipas de vinho
500 cartolas de vinagre
1.000 cascos de azeite
1.000 barricas de cerveja
1.000 cartolas de genebra
1.000 cartolas de aguardente

1.000 cartolas de rum
2.000 cartolas de licores espirituosos
5.000 pares de brinços
5.000 peças de outras bijuterias
10.100 peças de louça de barro
10.100 caixas de quinquilharias
2.100 fios de pérolas
2.000 espelhos
1.000 caixas de alfinetes + 5 ton. de alfinetes
100.000 barris de azarcão
2.000 livros
20 ton. de açúcar + 100 meias pipas de açúcar
20 ton. de chá
1.000 sacas de arroz + 100 ton. de arroz
1.000 barricas de bolacha
200 ton. de mantimentos salgados
10 ton. de drogas
10 ton. de fumo
100 ton. de cânhamo
100 ton. de estopa
5.000 balas de fio de porrete
500 barris de pixe
500 barris de alcatrão
500 fatexas
500 âncoras
5.000 braços de cabo
5.00 juntouras
5.000 serras
5.000 martelos
5.000 plainas
5.00 verrumas
5.000 seguras
5.000 machados
5.000 formões
5.000 goivas
10.000 outras ferramentas de carpinteiro
10.000 ferramentas de ferreiro
10.000 outras ferramentas
5.000 garrafões
10.000 garrafas de vidro
10.000 outras peças de vidro
5.000 campainhas
5.000 chaleiras
5.000 panelas
5.000 caçarolas
10.000 outros utensílios culinários
10.000 peças de mobília
15.000 escolas

500 botes
5.000 remos
5.999 bombas de mão de folha
5.000 óculos de alcance
5.000 de outros instrumentos de ótica
100.000 pedaços de pau

Fonte: Declaração. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

O valor total de tais mercadorias seria de cinquenta mil libras, segundo o autor da ação. Entretanto, Fonseca afirma que a conta deveria incluir, ainda, o valor de dez mil libras referente aos quinhentos escravos que eram de sua posse em Cabinda, para o trabalho na feitoria – sempre lembrando a inexistência de leis que proibissem a utilização de mão de obra escrava dentro do continente africano –, que também foram apreendidos pelos ingleses. Dessa maneira, a soma da destruição do barracão, a tomada dos gêneros e bens móveis e a apreensão dos escravos, além de outras injúrias, segundo o autor, geraram um prejuízo de 80 mil libras, que deveriam ser pagos pelos réus como indenização pelos acontecimentos.<sup>171</sup>

A partir da documentação introdutória ao caso que gerou a querela entre Manoel Pinto da Fonseca e os capitães britânicos John Foote e Henry Matson, pode-se fazer alguns apontamentos sobre os detalhes iniciais. Um dos casos que chama atenção é quando na descrição da destruição do barracão afirma haver “cem pretos” que trabalhavam na feitoria e foram apossados pelos ingleses, no entanto, no momento do detalhamento das posses que foram perdidas, e que deveriam ser indenizadas, diz que tinham cerca de quinhentos escravos. A maior probabilidade para tal caso é que Fonseca aumentou o número de cativos no momento da contagem para potencializar as cifras que seriam pedidas na indenização.

Outro caso que se destaca é a relação das mercadorias discriminadas que foram perdidas por Fonseca. Dentre os gêneros e bens móveis é possível perceber a quantidade de artigos que, provavelmente, foram feitos na Europa ou em outras regiões da própria América. Nesse sentido, a presença desses produtos ajuda a fortalecer a hipótese de que as operações negreiras eram articuladas a partir das *Joint Stocks*<sup>172</sup>, ou seja, os principais

<sup>171</sup> Declaração. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>172</sup> ELTIS, *Op. Cit.*, p. 153 -155.

traficantes de escravos se utilizavam de produtos importados para serem revendidos tanto no Império Brasileiro quanto no continente africano com preços maiores e menores prazos de pagamento. Além de, mais uma vez, demonstrar que o comércio lícito era parte importante dos negócios ilegais.

Em busca de comprovar o que foi alegado em sua declaração, Manoel Pinto da Fonseca apresentou como provas todos os documentos que estavam disponíveis, como a carta de instruções, a carta de fretamento, a fatura dos gêneros e bens móveis, o conhecimento assinado pelo capitão Herman Ordemann e pelas firmas estadunidenses Maxwell & Wright Co. e James Birckhead – todos já mencionados até o momento – e um requerimento de Fonseca ao Cônsul português no Rio de Janeiro, em que pedia uma cópia reconhecida do manifesto da embarcação e de sua autorização para “tocar na África” antes de se chegar ao destino final, que era Cabo Verde, ambas registradas no consulado português. Todavia, mais importante que a documentação era o testemunho dos seus quatro agentes que retornaram da viagem: Agostinho Fernandes Castanho de Vasconcellos, João Francisco Ferreira, José Ezequiel Gomes dos Santos e Boaventura Alves de Brito. O quinto – e talvez principal – aliado do negociante português na empreitada era o sobrecarga José Guilherme de Vicente Galhardo, no entanto, este faleceu devido aos efeitos do clima no dia 19 de abril, portanto, antes mesmo do ataque inglês às feitorias, passando a responsabilidade ao segundo sobrecarga Agostinho Vasconcellos, que também se encontrava doente na época.<sup>173</sup>

Agostinho Fernandes Castanho de Vasconcellos, primeira testemunha a depor a favor de Fonseca no caso, declarou que foi enviado à África na embarcação *John A. Robb* como segundo sobrecarga, tendo por função substituir o sobrecarga primário, José Galhardo, em caso de impedimento ou ausência – o que ocorrera definitivamente após o falecimento de Galhardo. De acordo com sua função, afirmou saber dos trâmites legais da expedição organizada pelo negociante português. Confirmou, de acordo com a declaração apresentada, os dias de partida do Rio de Janeiro e chegada em Cabinda, o valor do carregamento e a detenção de quarenta horas da embarcação pela fragata *Waterwitch* no dia 2 de abril de 1842. Acerca da destruição do barracão, certificou que oficiais ingleses arrebataram cerca de cem pretos, fardos, pipas de vinho e aguardente, deixando livre ao saque dos “pretos do país” antes de atearem fogo na feitoria. Entretanto,

---

<sup>173</sup> Declaração. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

Vasconcellos alegou estar adoecido de febre neste dia, o que o impossibilitou de “ver pessoalmente o complemento do estrago e do saque dado”.<sup>174</sup>

A segunda testemunha de Manoel Pinto da Fonseca foi João Francisco Ferreira, passageiro da barca americana *John A. Robb*, que afirmou ser testemunha ocular de todo o acontecimento, diferentemente do primeiro depoente. Confirmou todas as informações prestadas na declaração feita pelo autor da ação, somando a elas sua alegação de ter sido abordado por um oficial da marinha britânica, que lhe pediu as chaves do armazém de Fonseca, para que pudesse ser feita uma nova inspeção das *fazendas* que lá estavam e, sobretudo, averiguar se haviam escravos para serem embarcados ilegalmente. Por fim, disse que outras feitorias portuguesas e espanholas também foram destruídas e incendiadas a mando dos comandantes britânicos.<sup>175</sup>

José Ezequiel Gomes dos Santos<sup>176</sup> foi a terceira testemunha convidada por Fonseca para elucidar o caso, já que também foi passageiro da barca americana. Santos atestou a detenção da embarcação pelo navio inglês *Waterwitch*, bem como a inspeção dos marinheiros britânicos durante a descarga da barca. Contudo, confessa ter saído de Cabinda no dia dezesseis de abril em direção a Loango, onde ficou até quatro de junho. Quando retornou ao local de partida “encontrou as feitorias portuguesas e espanholas, assim como a do Sr. Fonseca e os seus armazéns ou telheiros reduzidos a cinzas e aí soube dos estragos feitos, os quais eram públicos e notórios”.<sup>177</sup>

A quarta – e última – testemunha convidada pelo traficante português foi Boaventura Alves de Brito, também passageiro na embarcação americana. Brito afirmou estar na especulação como segundo de Guilherme José da Silva Corrêa, o “Guilherme do Zaire”, para uma feitoria, sob as ordens da firma Francisco Antônio Alves Britto & Cia., que ficava cerca de cinquenta passos distante do barracão do Sr. Fonseca. A testemunha

---

<sup>174</sup> Testemunho de Agostinho Fernandes Castanho de Vasconcellos. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>175</sup> Testemunho de João Francisco Ferreira. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>176</sup> Arrisco supor que José Ezequiel Gomes dos Santos era parente de Luiz Gomes dos Santos, negociante da para do Rio de Janeiro com quem Manoel Pinto da Fonseca havia contraído sociedade até meados da década de 1830, como foi mencionado no segundo capítulo. A participação de José na especulação negreira articulada por Fonseca nos deixa aberta a possibilidade de investigar as relações econômicas e sociais estabelecidas pelas famílias Pinto da Fonseca e Gomes dos Santos para além do período em que a sociedade estava consolidada.

<sup>177</sup> Testemunho José Ezequiel Gomes dos Santos. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

confirmou que conhecia Fonseca e que presenciou as cenas do dia vinte e três de maio, descritas acima, dando ênfase ao fato de que “as forças inglesas levaram para bordo cerca de quatrocentos pretos das diferentes feitorias”.<sup>178</sup>

A declaração, os documentos referentes ao fretamento e carga do navio e os testemunhos cedidos por viajantes da barca *John A. Robb* parecem ter sido suficientes para o juiz conservador manifestar, no dia dezoito de agosto de 1842, a validação da abertura do processo judicial de Manoel Pinto da Fonseca contra os oficiais ingleses Henry James Matson e John Foote. Com essa sentença, deu-se início ao litígio com a intimação para o comparecimento de Manoel Pinto da Fonseca e Robert Hesketh, cônsul britânico no Rio de Janeiro, ao tribunal.<sup>179</sup>

Após os documentos iniciais da abertura da ação judicial em agosto de 1842, somente no ano seguinte pode ser percebida a continuidade e, até mesmo, a intensificação das movimentações referentes ao processo. Com o objetivo de levar conhecimento às autoridades inglesas, os representantes de Manoel Pinto da Fonseca enviam, no dia doze de abril de 1843, ao Conde Aberdeen, primeiro secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, uma correspondência para expor a visão de seu cliente acerca do fato ocorrido e, sobretudo, denunciar as medidas adotadas pelos oficiais ingleses.<sup>180</sup>

Entretanto, o que é interessante desta carta é a menção dos representantes a uma mensagem enviada por Aberdeen aos comissários do almirantado britânico, no dia vinte de maio de 1842, na qual julgava intoleráveis e indefensáveis as ordens do Lord Palmerston, defendendo o bloqueio de rios utilizados pelos navios negreiros e o bombardeio de feitorias de escravos, além da destruição e distribuição dos gêneros encontrados pelos cruzadores ingleses. Para o conde Aberdeen, o procedimento de bloqueio dos rios somente deveria ser feito no caso de reconhecida passagem de um navio negreiro pelo local, quanto ao desmantelamento de feitorias afirmou ser favorável apenas quando houvesse escravos armazenados para o tráfico, no entanto, era absolutamente contrário a destruição dos gêneros e bens móveis encontrados dentro dos barracões, a fim

---

<sup>178</sup> Testemunho de Boaventura Alves de Brito. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>179</sup> Sentença do Juiz Conservador. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>180</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Publicações a Pedido, 09 de agosto de 1843, p. 3.

de evitar quaisquer ações jurídicas legais contra a Coroa britânica– tal qual Fonseca estava impetrando.<sup>181</sup>

Contudo, a primeira declaração dada por parte do governo inglês, que foi encontrada, sobre a ação de Manoel Pinto da Fonseca só vem em abril de 1843, em resposta à correspondência enviada pelos representantes legais do autor do processo. A carta foi respondida pela secretaria de Estado dos Negócios estrangeiros, a mando do destinatário, o Lorde Aberdeen. Na mensagem, afirmou-se que o autor do processo e seus representantes foram mal informados acerca do procedimento adotado por Henry J. Matson contra a barca dos Estados Unidos *John A. Robb*, pois o Tenente havia entregue aos seus superiores um relatório circunstancial com todas as informações sobre a detenção, demonstrando a legalidade do caso. Contudo, quanto a destruição do barracão, o secretário afirma não ter informação alguma sobre a ação tomada pelos comandantes dos navios *Waterwitch* e *Madagascar*, mas que serão expedidas ordens para estabelecer um inquérito e averiguar os procedimentos. Sendo assim, disse que o governo britânico só poderia tomar posição quando recebesse uma informação autêntica do ocorrido.<sup>182</sup>

Somente em nova carta, no mês de agosto que o governo afirmou ter tomado conhecimento do assunto e, dessa vez, apontou que o relatório cedido pelos comandantes dos navios ingleses “diferiu materialmente” dos que foram apresentados por Fonseca e suas testemunhas. Dessa maneira, recomendou que o processo fosse extinto, mas que deixaria tal decisão ao autor.<sup>183</sup>

Enquanto em Londres as autoridades britânicas e os representantes de Manoel Pinto da Fonseca nesta cidade trocavam correspondências a respeito das discordâncias presentes nos relatos do traficante e dos comandantes das embarcações *Waterwitch* e *Madagascar*, nos principais jornais comerciais do Império Brasileiro – *Jornal do Commercio* e *Diário do Rio de Janeiro* – era publicado um conflito entre o autor da ação judicial e o cônsul Hesketh.

---

<sup>181</sup> Carta do Lorde Aberdeen aos Lordes do Almirantado inglês. *O tráfico de escravos. O procedimento ilegal dos Cruzeiros ingleses*. 20 de maio de 1842. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>182</sup> Carta do secretário dos Negócios Estrangeiros aos representantes de Manoel Pinto da Fonseca. 27 de abril de 1843. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>183</sup> Carta do secretário dos Negócios Estrangeiros aos representantes de Manoel Pinto da Fonseca. 08 de agosto de 1843. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

Na edição do dia oito de agosto de 1843 do *Diário do Rio de Janeiro*, pediu-se a publicação de um comunicado, assinado pelo autor que se denominou como “*um brasileiro*”, no qual apresentou, aos leitores, os casos de detenção da embarcação fretada pelo negociante e a destruição de sua feitoria. O escritor afirma que Fonseca estava sofrendo represálias dos funcionários ingleses no Império, “porque o governo britânico, sempre fiel a suas máximas e princípios de egoísmo, preparava-se com astúcias para essa luta jurídica e legal a que o havia desafiado o Brasileiro roubado”. Tal proposição diz respeito ao fato do reclamante ter enviado ao consulado inglês uma série de documentos para serem reconhecidos e certificados, que lhe serviriam como provas no tribunal da Grã-Bretanha. Contudo, mesmo depois de lavrados os documentos, que haviam sido reconhecidos pelo tabelião Joaquim José de Casto, segundo o autor, através de ordens do governo, o cônsul os rasgou.<sup>184</sup>

O comunicado segue, ainda, com uma carta enviada por Fonseca ao cônsul inglês, reclamando a atitude de Hesketh, porém essa não foi respondida. Dessa maneira, o escritor menciona que o negociante envia uma carta ao Imperador brasileiro,

“para que como protetor de seus súditos, haja de valer com o remédio preciso a quem, como o suplicante, se vê não somente esbulhado de sua propriedade por um ato de violência e extorsão por parte de um comandante de forças de uma nação que se diz amiga e aliada, mas, e que é ainda mais, privado dos meios de justificar esses mesmos danos causados”.<sup>185</sup>

Poucos dias depois, um “*outro brasileiro*” enviou uma correspondência ao *Jornal do Commercio*, publicada no dia treze de agosto, afirmando que o autor do comunicado anterior se esqueceu de dizer que Manoel Pinto da Fonseca, não contente com a recusa do cônsul Hesketh, autenticou a firma do tabelião Joaquim José de Castro através dos negociantes britânicos George Naylor, William Moon, Ralph Samuel, Henry Bunn, Edward Astley e Joseph Dickenson, além de ir ao consulado junto aos senhores Moon, Samuel e Bunn, para pressionar o reconhecimento de sua documentação. Contudo, “nem ainda assim pôde obter coisa alguma do Sr. Hesketh, pois resistiu formalmente a reconhecer as assinaturas de seus concidadãos”.<sup>186</sup>

---

<sup>184</sup> Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*. Comunicado, 08 de agosto de 1843, p. 1.

<sup>185</sup> Idem.

<sup>186</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Correspondências, 13 de agosto de 1843, p. 3.

Mesmo longe de acabar o litígio entre Manoel Pinto da Fonseca e os oficiais britânicos, a última publicação encontrada no *Jornal do Commercio* em relação ao processo judicial é um comunicado anônimo. O escritor é contundente ao criticar as atitudes do cônsul Hesketh, por se recusar uma “formalidade indispensável” aos documentos apresentados por Fonseca. Não obstante, afirma defende o lorde Aberdeen da acusação de dar as ordens para o cônsul, pois este sempre se achou “animado do mais severo espírito de justiça e se imparcialidade”.<sup>187</sup> Sendo assim, argumenta que o governo inglês deve dar as condições necessárias para que Fonseca reclame o que julga seus direitos, mesmo que indevidamente, pois se questiona

“o que não dirão os inimigos do governo inglês? Que comentários farão a essas incoerências? Não dirão que o governo britânico nem ao menos consente que recorram aos tribunais ingleses aqueles que foram roubados por agentes seus? Que todos os protestos e belos princípios expedidos no ofício dirigido aos lordes do almirantado são outros tantos laços armados a credulidade dos leitores e desmentido na prática, descubrem e patenteiam a injustiça e a parcialidade do mesmo governo que os escreve?”<sup>188</sup>

Portanto, o autor julga ser mais valioso para a nação inglesa que se legalize os documentos de Fonseca e deixe para o próprio decidir a manutenção ou retirada do processo dos tribunais ingleses, lembrando que é muito pouco provável uma vitória do reclamante.<sup>189</sup>

Apesar da questão ter começado em março de 1842, com a detenção da barca americana *John A. Robb*, e a abertura do processo ter sido feita em agosto do mesmo ano, a primeira defesa formal dos réus Henry J. Matson e John Foote só aconteceu no dia doze de março de 1844, através do procurador William Frogatt Robson. O representante dos oficiais da marinha britânica, antes de tudo, declarou que os réus se abstêm de qualquer culpa nos agravos, pois não os cometeram “nem de alguma [forma], nem em todo ou em parte” tais crimes. A defesa, ainda, alegou que “os gêneros e bens moveis mencionados na declaração não eram nem foram nem no todo nem em parte gêneros e bens móveis do

---

<sup>187</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Comunicado, 25 de agosto de 1843, p. 5.

<sup>188</sup> *Idem*.

<sup>189</sup> *Idem*.

autor da maneira e forma como é alegado na declaração”, assim, os réus “socorrem-se à nação” para que os defendam perante as calúnias do autor.<sup>190</sup>

Soma-se a negação da culpa no caso uma série de alegações que os réus apresentaram para justificarem suas ações contra Manoel Pinto da Fonseca – e outros traficantes de escravos. As principais argumentações de Henry Matson e John Foote eram:

1) que na costa ocidental da África há o Estado independente de Cabinda, que estava em “paz e amizade com este país [Inglaterra]”. Esse Estado era governado e administrado por certas pessoas na qualidade de chefes, exercendo autoridade suprema dentro dos limites da região. Segundo Matson e Foote, no período em que ocorreu o caso da destruição das feitorias, o Governo de Cabinda estava em guerra contra Manoel Pinto da Fonseca e outros traficantes que se estabeleciam naquele litoral. Dessa maneira, o autor do processo tinha informações de que os governantes tinham permitido e dado poder aos réus para “apreender, tomar, carregar e converter aos seus usos, e a queimar, rasgar, avariar e destruir os ditos gêneros e bens móveis” dos negociantes de escravos.<sup>191</sup>

2) que era expressamente proibida, pelas leis do Império do Brasil, a importação de escravos, de qualquer outra parte do mundo, para dentro do Estado imperial brasileiro. Nenhum súdito do Império Brasileiro estava permitido a possuir qualquer gêneros e bens móveis para o fim de realizar transações por escravos com o objetivo de importar ou fazer importar para dentro do Império do Brasil. Entretanto, os réus afirmam que as mercadorias destruídas de Manoel Pinto da Fonseca seriam – e já tinham sido em parte – utilizadas para a compra de escravos, portanto, caso os oficiais ingleses não agissem contra as posses do autor, Fonseca iria realizar o tráfico de escravos para o Império Brasileiro.

3) que no dia vinte e três de novembro de 1826 estabeleceu-se uma convenção entre o Rei britânico George IV e o Imperador D. Pedro I, que dava plenos poderes e autoridade para ambas as partes para promoverem a regularização e completa abolição do tráfico de escravos africanos para o Império do Brasil após três anos da ratificação deste tratado. Dessa maneira, depois de março de 1830, estava proibida a importação de escravos por qualquer súdito brasileiro e para qualquer região do deste Império. Sendo os réus súditos

---

<sup>190</sup> Defesa de Henry J. Matson e John Foote no Tribunal de Pleitos. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>191</sup> *Idem*.

da Sua Majestade Britânica e ocupando o posto de oficiais da Armada Real, eles se encontravam instruídos em fazer valer as disposições da convenção.

4) que o Estado independente de Cabinda era governado por “certas pessoas, como chefes que possuíam e exerciam a autoridade suprema”, que haviam determinado a proibição de que qualquer pessoa exercesse o comércio de escravos dentro de Cabinda sem a determinada autorização. Assim, gêneros e bens móveis que estivessem dentro do Estado de Cabinda com a intenção de serem trocados por escravos estavam sujeitos a apreensão e destruição pelo “governo ou por qualquer pessoa por mando e autoridade”.<sup>192</sup> Nesse sentido, os réus foram autorizados, pelo governo de Cabinda, a apreenderem e destruírem as mercadorias que seriam utilizadas para a compra de escravos africanos.

5) que ao mesmo tempo dos fatos apresentados pelo autor do processo judicial, o governo britânico, através da rainha Victória, e o governo de Cabinda, pelos seus chefes, tinham acabado de costurar um tratado que previa a extinção imediata do tráfico de escravos no Estado de Cabinda, portanto, a importação de africanos escravizados para qualquer outro país estava desautorizada. Dessa maneira, sendo John Foote e Henry Matson súditos da rainha britânica e estando em serviço oficial da marinha inglesa detinham por obrigação intervir nas mercadorias e estruturas utilizadas para a compra e exportação de cativos.<sup>193</sup>

Nesse sentido, esses foram os cinco argumentos apresentados, repetidamente, pelo representante dos réus, William F. Robson. As alegações, pelo que pôde ser percebido, há o objetivo primário de resgatar as leis e tratados nacionais e internacionais referentes à proibição do tráfico de escravos, que o Império Brasileiro, o Império Britânico e os chefes do Estado independente de Cabinda haviam firmado nos anos anteriores ao ocorrido, pois ao apresentar tais regulamentos poderiam reverter o ônus da prova, ou seja, Manoel Pinto da Fonseca que deveria atestar que sua especulação não tinha relações com o comércio ilegal de escravos, o que dificilmente o autor poderia provar para além do que já tinha sido apresentado na declaração inicial do processo.

Junto a isto, é necessário identificar que em nenhum momento da defesa os réus negaram que foram responsáveis pela destruição dos gêneros, bens móveis e barracão de Manoel Pinto da Fonseca – bem como não se dizem culpados. Matson e Foote buscam

---

<sup>192</sup> Idem.

<sup>193</sup> Idem.

retirar de si a problemática da questão a todo o momento da argumentação, sobretudo afirmando que Fonseca teria se utilizado de suas mercadorias para a comprar e importar cativos para o Império Brasileiro “se os réus não tivessem apreendido, carregado e convertido, queimado, quebrado, rasgado, avariado e destruído os mesmos”. Portanto, a narrativa construída pelos oficiais do almirantado britânico, mesmo com ações controversas, tinha o intento reforçar o apelo contra uma atividade ilegal e desumana como o tráfico de escravos, porém, frisando que não se utilizaram de força desnecessária em duas ações.

Por outro lado, menos de um mês depois, em sua réplica, Manoel Pinto da Fonseca interpretou as justificativas dos réus Matson e Foote de forma diferente da que eles previram no momento da defesa. Através do representante Edward Johnson, Fonseca respondeu a cada uma das teses apresentadas pela defesa, todavia, as respostas foram idênticas para as duas primeiras, bem como repetiu as respostas para as oito seguintes. Em relação às duas primeiras, o autor da ação apelou ao Imperador e à nação, tal como fizeram os réus. Já na outra resposta dizia:

“E, quanto a defesa apresentada pelos réus em terceiro [*número da defesa*] lugar, diz o autor que os réus, em sua própria desonra e sem a causa ou matéria de defesa por eles alegada na sua terceira [*número da defesa*] defesa, cometeram as diversas ofensas referidas na declaração, pela maneira e forma por qual o autor, na dita declaração se queixou contra os réus; e pede que seja feita uma inquirição no país e que os réus façam o mesmo.”<sup>194</sup>

Nesse sentido, é possível compreender que cada um dos lados da causa judicial tinha uma convicção acerca do ocorrido. Enquanto Manoel Pinto da Fonseca, autor, colocava sua propriedade e mercadorias como ponto central da acusação, os réus apontavam, em sua defesa, para a necessidade de reprimir o tráfico de escravos independente dos meios que seriam utilizados.

O passo seguinte na querela envolvendo o traficante de escravos e os oficiais da marinha britânica foi o depoimento cedido por Henry James Matson e William Frogatt Robson, representando John Foote, no qual exigiam o testemunho de algumas pessoas que presenciaram a situação, que deu origem ao processo, antes do julgamento. Sendo assim, os oficiais indicaram o Tenente Stewart das Forças da Marinha Real, cujo estava

---

<sup>194</sup> Réplica de Manoel Pinto da Fonseca a Defesa de Henry James Matson e John Foote. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

presente na ocasião por estar a bordo do navio inglês *Madagascar*, Edmund Gabriel, que era escrivão do Capitão Foote, servindo na mesma embarcação, e Andrew Beveridge Curror, testemunha ocular do ocorrido, estando no navio britânico *Larne*.<sup>195</sup> Infelizmente, na documentação do Arquivo Histórico do Itamaraty só foi possível encontrar o testemunho de Edmund Gabriel, no entanto, a riqueza de seu depoimento fornece informações de grande relevância, sobretudo, acerca da organização política da região de Cabinda. Dessa forma, antecipadamente, aviso aos leitores que, por algumas vezes, utilizarei as próprias palavras de Edmund Gabriel para que não se percam os detalhes de seu depoimento.

Edmund Gabriel era pagador e escrivão da armada, além de ser o oficial escrevente mais antigo abordo do brigue *Madagascar*, o qual serviu entre fevereiro de 1842 e agosto de 1844 – poucos meses antes de seu testemunho. Porém, antes de exercer a função em tal embarcação, tinha experiência de quatro anos como escrivão dos navios *Forrester*, *Wolvarine* e *Iris*, todos empregados na patrulha britânica na costa da África. Afirmou que durante todo o período em que serviu no litoral africano participou e observou diversas apreensões de navio, cujo o objetivo seria exportar escravos africanos, no entanto, esteve presente em apenas sete ou oito ofensivas realizadas pelo capitão John Foote. Segundo Gabriel,

“os navios assim aprisionados estavam abastecidos com um maior número de cascos do que é costume encontrar-se abordo dos navios mercantes. Excediam muitíssimo esse número. Eles também continham arroz, farinha e outros mantimentos que não se encontram ordinariamente abordo dos navios mercantes. Os navios aprisionados tinham, igualmente, uma grande quantidade de taboas sobressalentes e estavam também preparados com maior número de anteparos e com escotilhas com grades maiores do que é costume encontrar-se nos navios mercantes usuais”<sup>196</sup>

Portanto, havia uma tendência no carregamento das embarcações apreendidas por realizarem o tráfico de escravos, sendo nesse aspecto que a barca *John A. Robb* foi considerada suspeita pelos oficiais da marinha.

---

<sup>195</sup> Depoimento de Henry J. Matson e William F. Robson, representante de John Foote. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

<sup>196</sup> Testemunho de Edmund Gabriel. Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

Em relação a destruição do barracão de Fonseca em Cabinda, o escrivão do navio *Madagascar* afirma que as averiguações nas feitorias do litoral começaram a ser feitas no dia vinte e dois de maio de 1842, quando acompanhou o capitão Foote em sua ida a terra e foram

“acompanhados por outros botes do *Madagascar* e do seu companheiro *Waterwitch*. Dentro dos botes havia cerca de cem homens, inclusive marinheiros e soldados d’armada. Ao desembarcarmos o Capitão Foote e eu dirigimo-nos a um barracão. Alguns sentinelas foram colocados em volta dele por ordem do Capitão Foote. O Capitão Foote mandou alguns com uma mensagem. Em seguida fomos a mais dois barracões, os quais o Capitão Foote, do mesmo modo, mandou pôr sentinelas. Ao voltarmos para o primeiro barracão vieram ter conosco o Príncipe Jack com outras pessoas por nome Francisco Franque, Príncipe Sam Mamafouca Franque, Mamafouca de Pinta de Cabinda e o Comodoro de Pinta.”<sup>197</sup>

Este trecho é de grande relevância para o reconhecimento geográfico e das relações de poder estabelecidas naquele local, pois ao determinar que foram feitos exames no porto de Cabinda, Gabriel define que o porto é composto por três cidades: a Cidade do Príncipe Jack, Porto Rico e Cidade do Príncipe Sam, que, respectivamente, eram governadas pelo Príncipe Jack, Francisco Franque<sup>198</sup> e o Príncipe Sam. Portanto, os três exerciam cargo de poder no Reino do Ngoyo, todavia, o Príncipe Jack lhe parecia ser o soberano da área total, ou seja, Francisco Franque e o Príncipe Sam eram subordinados ao Príncipe Jack.<sup>199</sup>

Assim como o advogado do autor havia perguntado a relação que os três chefes exerciam sobre os africanos da região de Cabinda, o mesmo questionou ao depoente a respeito dos títulos e cargos que Mamafouca Franque, Mamafouca de Pinta de Cabinda e o Comodoro de Pinta exerciam dentre os naturais de Cabinda. A resposta foi que estes eram imediatos aos seus respectivos chefes, porém Edmund Gabriel não soube dizer qual era o chefe de cada um deles.

O testemunho seguiu, dessa maneira, com a afirmação de Edmund Gabriel de que já havia “saltado em terra” por diversas vezes em Cabinda, conhecendo as três diferentes cidades já mencionadas, além de conhecer com clareza os hábitos e costumes de seus habitantes. Sendo assim, pôde definir com clareza o que eram os barracões e como eles

---

<sup>197</sup> Idem.

<sup>198</sup> Mamafouca Franque seria o Francisco Franque mencionado no início do capítulo, membro de uma das principais famílias de Cabinda e principal fornecedor de escravos para Manoel Pinto da Fonseca em Cabinda.

<sup>199</sup> Idem. Cf. PIRES, *Op. Cit.*

eram em Cabinda, além de conseguir reconhecer quais africanos eram trabalhadores livres e quais estavam sendo preparados para servir de mão de obra escrava nas Américas.

“Os barracões são edificações cobertas de folhas de palmeiras e de uma construção muito ligeira e são sempre cercadas de parapeitos de cerca de dez metros de altura, constituindo as edificações de armazéns para depósito de gêneros. Há igualmente telheiros abertos. Eu vi em alguns d’estes telheiros no dia vinte e três de maio, quando fui à terra com o Capitão Foote, uma quantidade de pretos de ambos os sexos e de todas as idades por meio de grilhões ou correntes presas a volta dos pescoços e dos tornozelos. O barracão que eu chamo do autor [Manoel Pinto da Fonseca] era o segundo mais próximo da praia.

A pessoa a cargo de quem estava disse, na minha presença, ao Capitão Foote, que ele aquele era o Barracão do Fonseca. Eu vi pretos acorrentados e agrilhoados nos três barracões. Depois de visitar o de Fonseca e o terceiro Barracão, o Capitão Foote e eu voltamos para o primeiro Barracão para o qual tínhamos ido ao desembarcar e o qual era o mais próximo da praia.”<sup>200</sup>

A volta à primeira feitoria, como dito anteriormente, tinha o objetivo de estabelecer uma conversa entre os capitães das Marinha inglesa e os chefes locais. Neste encontro estiveram presentes o Príncipe Jack, que se sentou no assento mais a frente, representando sua soberania, o Príncipe Sam e Francisco Franque, que se sentaram em imediatamente atrás, por parte dos chefes africanos. O Capitão Foote, o Tenente Marson, o Tenente Hervast d’Armada, o Tenente Henyon, o Doutor Burton e Edmund Gabriel foram os oficiais ingleses que compareceram, no entanto, também presenciaram a reunião alguns espanhóis e portugueses, que eram agentes das feitorias localizadas na praia de Cabinda.<sup>201</sup>

O encontro, sobretudo, tinha como objetivo articular uma ofensiva contra os traficantes que mantinham barracões de escravos na praia de Cabinda. Sendo assim, os oficiais ingleses apresentaram sua versão de que para arruinar a atividade negreira seria necessária a destruição das feitorias, pois abalaria uma das principais estruturas para a realização desse negócio. Segundo Edmund Gabriel, após a requisição do Capitão Foote aos chefes da região, o Príncipe Jack, Francisco Franque e o Príncipe Sam conversaram entre si por cerca de meia hora, até que o soberano consentiu e ditou o que o escrivão deveria registrar. O documento assinado pelas autoridades locais de Cabinda deu a

---

<sup>200</sup> Idem.

<sup>201</sup> Idem.

autorização necessária aos ingleses para que destruíssem os três barracões que se encontravam na praia: o dos espanhóis Don José Egra e Don Ramon Roberosa e do português Manoel Pinto da Fonseca. Contudo, em compensação ao aceite, os chefes locais exigiram todos os gêneros e mercadorias que estivessem dentro das feitorias.<sup>202</sup> Portanto, a permissão a destruição dos barracões veio apenas um dia antes da ação dos oficiais ingleses.

A partir da apresentação da versão dos fatos feita por Edmund Gabriel, os advogados da acusação e da defesa fizeram perguntas para que pudessem atestar a veracidade do testemunho e clarificar questões que tinham ficado pouco entendidas ao longo do depoimento. Foram diversas indagações feitas pelos advogados, porém, principalmente pelo representante de Manoel Pinto da Fonseca, foram três temas centrais de articulação das perguntas: a elaboração de leis em Cabinda; a soberania do Príncipe Jack; e a tomada dos gêneros e bens móveis por membros da marinha inglesa.<sup>203</sup>

Acerca do primeiro ponto, Edmund Gabriel respondeu que apesar de não ter conhecimento da elaboração de outras leis em Cabinda – além da que foi redigida pelo próprio –, sabe que as normas da região eram feitas a partir da discussão entre as três autoridades locais, tendo o Príncipe Jack a palavra de maior peso. Dessa maneira, o conhecimento de E. Gabriel sobre a formação das leis se deu naquela ocasião, no entanto, não esquece das aprendizagens que teve a partir de conversas com os “naturais” e com os chefes em outros momentos.

A respeito do Príncipe Jack ser a maior autoridade na região, o escrivão do navio *Madagascar* afirmou que sua liderança perante os outros se fez clara no modo em que eles se organizaram na reunião com os oficiais ingleses. Afirmou, também, que os africanos da região sempre o tratavam com respeito, “tirando os chapéus” quando passavam por ele e ajoelhando quando lhe proferissem a palavra. Sua casa era facilmente reconhecida, pois havia “uma grande bandeira vermelha com o seu nome e a casa está situada no centro da cidade e é o mais edifício”<sup>204</sup> e se vestia de forma completamente distinta dos outros, usava, no momento da conversa com os europeus, uma

“capa ou manto vermelhos com uma gorra de pano verde na cabeça, a qual só usam as mamboncas [*sic*] ou chefes, sobre a qual trazia um

---

<sup>202</sup> Idem.

<sup>203</sup> Idem.

<sup>204</sup> Idem.

chapéu armado com plumas e na mão uma bengala com castão de prata. Calçava também sapatos e meias o que nenhum dos outros indígenas usava, mas não posso dizer que ele usava de camisa.”<sup>205</sup>

Quanto ao último ponto, o Edmund Gabriel alegou que não poderia dar respostas mais consistentes pois estava na parte de baixo do navio, na câmara, mais especificamente, durante parte do dia em que ocorreram as destruições dos barracões. Destarte, não pôde verificar a hora de retorno do capitão Foote à embarcação, bem como a volta dos soldados e se os mesmos estavam carregando mercadorias que poderiam pertencer às feitorias.<sup>206</sup>

Esses três temas circularam pela maior parte das perguntas elaboradas ao escrivão da marinha britânica. Suas respostas parecem ter sido sucintas o suficiente para não gerar qualquer divergência na declaração dos réus Foote e Matson e, ao mesmo tempo, completas o bastante para que o assunto se encerrasse. Contudo, o advogado do autor buscou, a todo o momento, promover contradições e duvidar da veracidade das informações que estavam sendo proferidas pelo escrivão, sobretudo, em relação a forma que as leis eram elaboradas na região de Cabinda e a autoridade inquestionável do Príncipe Jack.

Ainda sobre as indagações – e, especialmente, as respostas – do depoente, merecem destaque mais dois pontos mencionados ao longo das respostas, mas que não parecem ter tido relevância ao longo do testemunho. A primeira pergunta diz respeito a existência de negócios lícitos, como urzelas e marfim, no porto de Cabinda. Edmund Gabriel disse que não poderia jurar a inexistência de transação comercial legal na região, no entanto, podia certificar que o tráfico de escravos era a principal atividade desenvolvida, sendo muito superior a qualquer outra.<sup>207</sup> O questionamento, feito por Mr. Willes, advogado do autor, tinha por objetivo ratificar a declaração de Manoel Pinto da Fonseca, na qual afirmou que a razão da empreitada era a busca por produtos lícitos, além de colocar Edmund Gabriel em uma difícil situação para explicar e provar que não havia comércio lícito na região, pois sem a comprovação de que só existiam negócios ilícitos na região, a defesa do traficante poderia se tornar menos complicada.

---

<sup>205</sup> Idem.

<sup>206</sup> Idem.

<sup>207</sup> Idem.

Já o segundo ponto é a resposta dada pelo escrivão à pergunta se ele teria voltado em terra no porto de Cabinda após o dia vinte e três de maio de 1842. A resposta foi de que houve uma tentativa de desembarcar, no entanto, seu bote foi impedido pelos “indígenas”, que disseram “que não tínhamos licença para desembarcar porque era contrário as leis promulgadas pelo Príncipe Jack e pelos chefes”<sup>208</sup>. A proibição de nova entrada dos ingleses na praia de Cabinda após a destruição das feitorias parece ter sido uma represália a ação dos oficiais da marinha britânica, seja por ter arrasado com uma das principais estruturas para a realização da atividade econômica primordial da região, por não ter cumprido com as determinações do documento redigido pelo escrivão ou, até mesmo, pelos chefes terem aceitado as imposições dos ingleses apenas por sentirem estar em desvantagem. Infelizmente, as fontes examinadas até então não permite fazer qualquer afirmação sobre os motivos para tal.

Após a inquirição feita pelos advogados, o depoimento de Edmund Gabriel se encerrou. Apesar de ter sido o único documento que foi encontrado acerca das testemunhas dos réus, as palavras do escrivão foram extremamente detalhistas, sobretudo, em relação à organização das autoridades na praia de Cabinda, já que, como afirmou, não presenciou a destruição dos barracões reclamada na ação judicial.

Lamentavelmente, a documentação disponível no Arquivo Histórico do Itamaraty acerca da apreensão da embarcação *John A. Robb* e da destruição do barracão de Manoel Pinto da Fonseca não está completa. Faltam outros três depoimentos de pessoas que testemunhariam em defesa dos réus John Foote e Henry James Matson, bem como a sentença e a conclusão do julgamento. Dessa maneira, não pode ser demonstrada de a requisição do traficante foi ajuizada como procedente ou não.

Contudo, para os objetivos deste trabalho, creio que a análise feita com os documentos encontrados são esclarecedoras. Ao longo deste capítulo foi examinada a audácia de Manoel Pinto da Fonseca para enfrentar juridicamente dois membros da marinha inglesa, alegando que esses haviam cometido crime contra suas propriedades privadas, já que afirma não haver dispositivos na Convenção de 1826 ou na lei de 1831 que possibilitassem tais medidas. Também puderam ser percebidas nuances sobre o conceito de liberdade defendido entre as duas partes do processo jurídico. Se para o traficante a liberdade de comercializar qualquer mercadoria que renda lucros, inclusive

---

<sup>208</sup> Idem.

pessoas, para os membros da marinha britânica todos os meios eram justificáveis para defender as liberdades individuais.

Ademais, é necessário ressaltar o apelo que tanto réus e autor fizeram às suas nações, buscando, sobretudo, o apoio dos imperadores, os quais eram súditos. Dessa maneira, o processo tomou grandes proporções dentro da política imperial brasileira – e provável que tenha ocorrido no lado europeu, já que o autor foi incansável em notificar e exigir um pedido de reparação e indenização do ministro dos Estrangeiro inglês, o lorde Aberdeen. Até onde as fontes nos permitiram ir, o notável lorde não compareceu ao julgamento, mas após a leitura de uma das cartas escritas pelos advogados de Fonseca, respondeu que o caso deveria ser avaliado calmamente e com todas as provas para que não se tirassem conclusões apressadas, tanto em favor dos réus quanto do autor.<sup>209</sup>

Os fatos ocorreram na primeira metade do ano de 1842, no entanto, a documentação aponta para o ano de 1844 como o início do tribunal do pleito, onde se escutariam as declarações e testemunhos antes da avaliação do caso. É pouco provável que este tenha sido o principal motivo, no entanto, é plausível levantar a hipótese de que fez parte das razões para o bill Aberdeen, promulgado no ano seguinte (ou talvez o mesmo ano) do julgamento, já que o ministro foi acionado por diversas vezes durante o caso e, muitas vezes, associado como o principal culpado por Manoel Pinto da Fonseca, que julgava os acontecimentos como política do Estado imperial britânico. Junto ao bill Palmerston (1839), a formação de sociedades antitráfico, a Tarifa Alves Branco e a reinterpretação unilateral da Convenção de 1826 pelos ingleses – casos que serão discutidos no próximo capítulo –, as dificuldades em juntar provas e condenar negreiros podem ter influído para o ato do ministro britânico.

Como foi demonstrado ao longo do capítulo, o notório traficante da cidade do Rio de Janeiro foi incansável em tentar demonstrar não só sua inocência, mas, especialmente, “a ilegalidade das medidas dos oficiais”, nas palavras de Fonseca. Estampou sua defesa em um dos periódicos mais importantes da época, dentre seus pares negociantes, ou seja, escancarou à sociedade brasileira aquilo de que era acusado e o que denunciava em um contexto de crescente anglofobia, devido à pressão externa.<sup>210</sup> Curiosamente, o ano de

---

<sup>209</sup> Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Comunicado, n. 224, 25 de agosto de 1843, p. 5.

<sup>210</sup> SCANAVINI, João Eduardo Finardi Álvares. *Anglofilias e anglofobias: Percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826 – 1831)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

1844 foi um dos anos mais profícuos em sua atuação como negreiro e a partir de então, entre 1844 e 1850, tomou a dianteira do comércio Atlântico de escravos. Nesse aspecto, diferente do poderia considerar como normal, a causa judicial proporcionou um grande crescimento social e econômico de Manoel Pinto da Fonseca, que se antes era reconhecido pelos negociantes, depois se tornou um dos mais proeminentes negreiros do Império do Brasil.

### **Capítulo 3. Política e tráfico: o processo de abolição do comércio de escravos.**

Ao longo da primeira metade do século XIX, a América portuguesa – e posteriormente, o Império do Brasil – tomou a dianteira do negócio Atlântico de escravos, foram mais de dois milhões de africanos embarcados em direção ao Brasil nesse período, sendo que parte deles nem chegaram a completar a travessia.<sup>211</sup> Apesar de não ser o único polo dinâmico da economia escravista, na cidade do Rio de Janeiro, capital da colônia, do Império português após 1808 e do Império brasileiro depois de 1822, se centralizava grande parte das operações tráfico de escravos.

Contudo, as primeiras décadas deste século também foram de crescimento do abolicionismo, sobretudo no Império britânico, o que levou ao início de negociações e tratados para buscar limitar o fluxo de escravos para as Américas. O fortalecimento do posicionamento britânico, ao longo da década de 1820, levou ao recém-independente Império do Brasil uma questão: acabar com o tráfico ou resistir? Essa indagação foi repetida por diversas vezes pela sociedade brasileira e dentro do Parlamento, provavelmente até mesmo depois da abolição completa com a lei Eusébio de Queirós.

Nesse sentido, o processo de abolição do tráfico de escravos para o império do Brasil se insere em um contexto de mudanças estruturais e conjunturais interna e externa, que gerou intensos debates na sociedade brasileira, sobretudo, dentro do meio político. Sendo assim, o terceiro capítulo desta dissertação se propõe a analisar as questões sociais, econômicas e políticas que estiveram em jogo no período entre 1826 e 1850 e, por conseguinte, levaram a elaboração de duas leis para a proibição de um dos negócios mais lucrativos – senão o mais – do Império.

Apesar de poucas vezes mencionar o objeto desta pesquisa, o traficante Manoel Pinto da Fonseca, este capítulo tem como objetivo construir um panorama da forma como a política brasileira se posicionou acerca da pressão abolicionista externa e a necessidade de mão de obra cativa dentro do Império, o que, por sua vez, permite um melhor entendimento das ações do traficante. Portanto, a análise que se centrou em questões episódicas em outros capítulos, agora dialoga com a conjuntura e estrutura.

---

<sup>211</sup> É sempre necessário fazer a ressalva de que os números gerais utilizados são dados por estimativas da plataforma *slave voyages*. Conferir: ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/estimate>. Acessado em: 03/03/2019.

## *Do reconhecimento à proibição*

No último quartel do século XVIII, a economia da América portuguesa apresentou um grande crescimento econômico em suas duas principais áreas produtivas, ou seja, nas *plantations* agroexportadoras e na produção alimentícia para abastecimento do mercado interno. A criação das Companhias Gerais de Comércio – do Grão-Pará e Maranhão (1755) e de Pernambuco e Paraíba (1759) –, as tentativas de diversificação dos gêneros agrícolas e o reconhecimento legal do comércio de escravos bilateral entre o Rio de Janeiro e Angola na década de 1760 foram medidas da Coroa portuguesa que deram sustentação ao fortalecimento da economia das *plantations*. Além de questões internacionais como a Revolução Industrial e a colapso da produção açucareira em São Domingos, que levou ao estímulo produtivo do algodão no Norte e do açúcar no litoral do Nordeste ao Rio de Janeiro.<sup>212</sup>

Por conseguinte, o crescimento produtivo gerou um vasto aumento populacional, tanto de homens livres quanto de escravos, que acentuou o movimento de povoamento da região de centro-sul brasileira. A insuficiência das *plantations* em produzir gêneros alimentícios para o consumo da crescente população abriu espaço para produtores de trigo, farinha de mandioca, milho, feijão, toucinho, carne-seca, entre outros mantimentos agrícolas e pecuários, que compuseram um mercado interno que interligava as zonas produtivas de Minas Gerais ao Rio Grande do Sul.<sup>213</sup>

Foi nesse contexto que se consolidou uma elite mercantil, centrada no Rio de Janeiro, mas com negócios que relacionavam a colônia americana de Portugal com as outras colônias portuguesas, na Ásia e na África, além da própria metrópole. Ao controlar, além do mercado externo de grosso trato, o comércio de cabotagem e arrematar contratos com a Coroa portuguesa, tal grupo fortaleceu política e economicamente, tornando o Rio de Janeiro uma das cidades mais importantes – se não a mais – de todo o Império português.<sup>214</sup>

---

<sup>212</sup> PARRON, Tâmis. *A Política da escravidão no Império Brasileiro, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 45-47.

<sup>213</sup> FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p.153 - 294.

<sup>214</sup> Idem.

O início do século XIX consolidou o poder dessa elite mercantil situada no Rio de Janeiro, fosse por suas relações comerciais ou pela proximidade cada vez maior com a Coroa portuguesa. Segundo o vice-rei D. Luís de Vasconcelos e Souza, em correspondência de 1804, esses homens de grossa aventura chegaram a fazer empréstimos ao Estado português.<sup>215</sup> Assim, a colônia americana e, especificamente, o Rio de Janeiro, que havia se tornado a praça comercial mais rica do Império e era sede do vice-reinado do Estado do Brasil<sup>216</sup>, se fazia essencial para os anseios do Império ultramarino lusitano. É nessa perspectiva, que é possível entender a escolha do Rio de Janeiro como nova sede da Corte após a invasão das tropas napoleônicas a Portugal.

A chegada da família Real portuguesa no Rio de Janeiro, em 1808, acentuou ainda mais o crescimento econômico da região centro-sul do Brasil e a elite mercantil colonial se destacava dentro do Império.<sup>217</sup> Dessa maneira, a dependência do capital carioca possibilitou fundar no Rio de Janeiro um Império baseado nos interesses desse grupo: o livre comércio, a escravidão e a proteção do tráfico.<sup>218</sup>

Em relação ao livre comércio, o Império britânico, principal aliada da Coroa portuguesa e grande interessada em comercializar diretamente com o Brasil, foi o que mais se favoreceu, sobretudo, através das concessões comerciais e diplomáticas no Tratado de Comércio e Navegação e no de Aliança e Amizade assinados em 1810 e previstos para durarem quinze anos. Com a redução dos impostos para as manufaturas inglesas, o Rio de Janeiro passou a ser um dos principais focos dos produtos britânicos. Contudo, os outros dois pilares da elite mercantil carioca – a escravidão e a proteção ao tráfico de cativos – não eram de interesse dos ingleses, que em 1807 aboliram o tráfico de escravos dentro do seu Império e iniciaram sua cruzada contra tal.<sup>219</sup>

A derrota das tropas de Napoleão Bonaparte em 1814 trouxe os primeiros questionamentos dos negociantes metropolitanos sobre os tratados firmados com a Grã-

---

<sup>215</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 47.

<sup>216</sup> GUIMARÃES, Carlos Gabriel. O rendimento da Capitania do Ouro, *Revista do Arquivo Público Mineiro*. Ensaio. Minas Gerais, v. 45, n. 1, 2009, p. 119-129.

<sup>217</sup> MATTOS, Ilmar Rohllof. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987, p. 76 - 97.

<sup>218</sup> GORESTEIN, Riva. Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830). In: GORESTEIN, Riva e MARTINHO, Lenira Menezes. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Sec. Municipal de Cultura, 1993; FRAGOSO, *Op. Cit.*, p.210-220.

<sup>219</sup> Para entender os interesses ingleses na abolição do tráfico Atlântico: Cf. WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Tradução de Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Editora Americana, 1975; BLACKBURN, Robin. *A queda do Escravismo Colonial, 1776-1848*. Tradução de Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro: Record, 2002.

Bretanha, entendendo que os termos acordados eram plausíveis apenas em tempos de guerra. É verdade que a redução, para 15%, das tarifas alfandegárias para as manufaturas inglesas que entrassem no Brasil dificultavam as possibilidades das para os mercadores portugueses, que pagavam 16% sobre a exportação, tanto o fez que as exportações de Portugal para o Brasil caíram 77,6% entre 1808 e 1813.<sup>220</sup> Contudo, a Coroa lusitana sabia que para renegociar tais questões seria necessário interferir no mais lucrativo dos negócios do Rio de Janeiro: o tráfico de escravos.<sup>221</sup>

Com a sustentação política e econômica do governo joanino pela elite mercantil do Rio de Janeiro era necessário que o Imperador português assegurasse os interesses dela, no entanto, a mobilização da Grã-Bretanha, principal aliada de Portugal, contra o comércio de escravos no Atlântico começou a pôr em conflito os dois pilares de sustentação do Império português, especialmente após a captura ilegal de navios luso-brasileiros pela marinha inglesa. Nesse sentido, em busca de amenizar um provável conflito, D. João VI negociou com a Inglaterra, em 1815, imediatamente após o Congresso de Viena, a convenção que determinou a proibição do tráfico de escravos africanos ao norte da linha do equador, o prazo de dois meses para a regulamentação das penas aos infratores, a renúncia do governo inglês ao pagamento do empréstimo de 600 mil libras feito pelo governo português em 1809 e, ainda, a indenização britânica de 300 mil libras em relação às apreensões ilegais de negreiros entre 1810 e 1814.<sup>222</sup> Assim, garantia os negócios da elite carioca e, ao mesmo tempo, dava uma resposta aos anseios britânicos.

Contudo, a disputa entre o governo de D. João VI e o Império britânico não se encerrou com a assinatura do tratado, pois a monarquia lusitana se recusava a elaborar uma lei que decretasse o fim do negócio negreiro abaixo da linha do equador enquanto o governo britânico não efetuasse o pagamento da indenização. Por outro lado, a Inglaterra

---

<sup>220</sup> BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002, p. 21 - 38

<sup>221</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras. Uma História do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora Unesp, 2014, p. 163 – 183.

<sup>222</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 21 – 38. Cf. PORTUGAL, Tratado de abolição do tráfico de escravos em todos os lugares da Costa da África ao Norte do Equador, entre os muito altos, e muito poderosos senhores o Príncipe Regente de Portugal, e El-Rei do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda : feito em Vienna pelos Plenipotenciarios de huma e outra Corte em 22 de janeiro de 1815, e ratificado por ambas. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1815 jan. 22. Disponível em: <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/1764>

esperava a redação da norma que havia sido acordada em 1815 para que cumprisse com suas obrigações. Diante do impasse, novas apreensões a embarcações portuguesas foram executadas pela Royal Navy até 1817, quando diplomatas do governo joanino ofereceram uma Convenção Adicional ao tratado de 1815. Essa nova convenção, assinada em 28 de julho de 1817, estipulava a montagem de comissões mistas anglo-lusitanas em Serra Leoa e no Rio de Janeiro, que seria responsável por arbitrar as apreensões, e as regras acerca do direito de inspeções em alto-mar e para as capturas de navios contrabandistas, além de definir, claramente, as áreas em que o comércio de escravos era legalizado.<sup>223</sup>

Foi em relação ao lado africano do Atlântico que o acordo revelou maiores alterações, com a redução dos embarques de cativos na região do Golfo do Benim e na Costa do Ouro, principais regiões de abastecimento da escravaria do Nordeste brasileiro, aumentando a dependência da região do Centro-Ocidental africana. Dessa maneira, é possível compreender que a Convenção Adicional de 1817 não foi forjada pelas convicções antiescravistas da Coroa lusitana, mas, pelo contrário, pela ampla e irrestrita defesa do tráfico de escravos no Centro-Sul brasileiro, com centro dinâmico, econômico e administrativo no Rio de Janeiro. Tal ideia se torna explícita ao perceber que após 1815, anualmente, desembarcavam na Corte, ao menos, 20 mil africanos escravizados.<sup>224</sup>

Se por um lado, o governo joanino pareceu demonstrar firmeza para a defesa da elite carioca, por outro mostrou-se pouco atento aos interesses dos portugueses europeus, já que as tratativas acerca do tráfico não interferiram na questão das baixas taxas sobre os produtos ingleses que entravam na antiga colônia. Foi nessa conjuntura que eclodiu a Revolução Liberal do Porto em 1820 e, por conseguinte, a convocação das Cortes de Lisboa, que buscaram o retorno da família Real portuguesa para Lisboa e a reestruturação da condição de colônia do Brasil, respectivamente. Portanto, a questão fundamental para os lusitanos era estabelecer, definitivamente, a sede da monarquia portuguesa na cidade europeia e reafirmar a posição de colônia da América portuguesa.<sup>225</sup>

Entretanto, recuar no *status* econômico, político e administrativo se tornou inaceitável para os brasileiros e portugueses que haviam se enraizado na colônia

---

<sup>223</sup> SANTOS, Guilherme Paula Costa. *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. Dissertação. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de História. São Paulo, 2007, p. 64 -70.

<sup>224</sup> ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acessado em 10/01/2019.

<sup>225</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 51 – 58.

americana. A igualdade política e econômica era crucial; a manutenção do livre-comércio era determinante; e o intenso fluxo de capitais, pessoas e ideias essencial.<sup>226</sup> A intransigência portuguesa frente aos anseios brasileiros levou à impossibilidade de negociação entre portugueses e brasileiros, sendo assim, a disputa pela independência do império português foi a solução encontrada pelos defensores da autonomia brasileira.<sup>227</sup>

Se por um lado a independência econômica, administrativa e jurídica da colônia americana do Império português levou ares de liberdade para a sociedade, por outro viés, colocava em xeque a principal atividade econômica da elite mercantil carioca. Os tratados firmados por D. João VI e o Império britânico em 1810, 1815 e 1817 declaravam os limites legais do comércio Atlântico de escravos, que estavam estritamente ligados às áreas do Império lusitano. Portanto, a emancipação brasileira retirou o aparato diplomático que mantinha os cruzadores ingleses afastados dos navios que faziam a travessia no Atlântico.<sup>228</sup>

Segundo Leslie Bethell, à princípio, a ação da marinha inglesa não foi de confronto aos negreiros, já que a Grã-Bretanha demonstrou-se receosa pelo novo Estado brasileiro, que era o país mais envolvido com o tráfico de escravos e sem nenhuma promessa ou compromisso em aboli-lo. Sem tomar para si os tratados firmados anteriormente a 1822, aqueles que haviam aderido à causa independentista poderiam estabelecer negociações negreiras para o Brasil – mesmo ao norte do Equador – sem interferência legal das autoridades repressivas. Dessa maneira, a bandeira portuguesa entraria em decadência, abrindo espaço para a flâmula brasileira.<sup>229</sup>

Contudo, o movimento da independência também garantiu aos ingleses um forte argumento de barganha para as negociações que estavam por vir. O Foreign Office, órgão responsável pela relação britânica com os países estrangeiros, exigia aos países americanos a abolição do tráfico de cativos para o reconhecimento da emancipação, ou

---

<sup>226</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 49.

<sup>227</sup> Para uma melhor compreensão sobre as disputas da Independência do Brasil Cf. NEVES, Lucia Maria Bastos Pereira das. *Corcundas e Constitucionais: A cultura política da Independência (1820-1822)*. Rio de Janeiro: Revan/FAPERJ, 2003; PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Poder e a Lei: O jogo político no processo de elaboração da lei para inglês ver (1826-1831)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013; PEREIRA, Vantuil. *Ao Soberano Congresso: Direitos do cidadão na formação do Estado Imperial Brasileiro (1822-1831)*. São Paulo: Alameda, 2010; MALERBA, Jurandir. *A independência brasileira: novas dimensões*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2006.

<sup>228</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 58.

<sup>229</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 52

seja, a legitimação da independência brasileira estava nas mãos dos ingleses, especialmente, pelo papel que esta poderia exercer sobre Portugal para tal. Aparentemente, o único temor inglês quanto a essa questão era a consolidação da independência do Brasil junto a de Angola em um mesmo país, ambição que se demonstrou ser mais realista do lado africano do que do lado tupiniquim, sobretudo, pelo vasto fluxo de capitais entre Brasil e Angola, que superavam em cinco vezes o movimento entre o país africano e sua metrópole.<sup>230</sup> Qualquer sinalização de uma união entre o Brasil e Angola seria inaceitável, por diferentes razões, para Portugal e para Inglaterra, porém, tais proposições não seguiram a frente, já que o Brasil estava em posição de “pedir a outras nações um reconhecimento ao qual podem ser apenas as condições que aquelas nações considerem adequadas”.<sup>231</sup>

Com a intenção de angariar o rápido reconhecimento da independência brasileira, na Constituinte de 1823, o deputado José Joaquim Carneiro de Campos – futuro marquês de Caravelas – recomendou a delegação de uma comissão especial para refletir e oferecer a Henry Chamberlain, agente consular britânico radicado no Rio de Janeiro, uma proposta de extinção do tráfico de escravos em um ano. O receio do caos político, econômico e social dessa proposta fez com que ela fosse prontamente recusada, no entanto, o assunto foi levado a um grupo que deliberou, em sessão secreta, o poder de negociação sobre o tráfico de escravos para o poder Executivo, desde que o prazo mínimo fosse de quatro anos, assegurasse o reconhecimento da independência e recebesse o apoio inglês em conservar o regime representativo brasileiro.<sup>232</sup>

Nessa perspectiva, em 1825, George Canning, Ministro do Estrangeiro britânico, enviou a Lisboa e, posteriormente, ao Rio de Janeiro o embaixador Charles Stuart com o objetivo de encaminhar um acordo para o reconhecimento da independência brasileira pela antiga metrópole e acertar as arestas em relação ao tráfico de escravos para o Brasil, dando início pelo reconhecimento dos tratados firmados entre o governo joanino e o Império inglês até 1822. Em Portugal, obteve sucesso em suas tratativas, conseguindo persuadir os portugueses a aceitarem que ele negociasse tal assunto com o governo brasileiro. Stuart desembarcou na capital brasileira no dia 18 de julho e pouco mais de um mês depois assinou o tratado de reconhecimento da independência da antiga colônia

---

<sup>230</sup> ALENCASTRO, Luís Felipe de. “La traite négrière et l’unité nationale brésilienne”. *Revue Française d’Histoire d’Outre-Mer*, n. 244, 245 (1979), p. 395 – 419.

<sup>231</sup> Canning para Wellington, 15 de outubro de 1822. APUD BETHELL, *Op. Cit.*, p. 53.

<sup>232</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 59 – 61; BETHELL, *Op. Cit.*, p. 68 – 69.

portuguesa, com a promessa particular de D. Pedro I de desistir de qualquer desejo de anexação a Angola. Todavia, pouco se avançou quanto a extinção do comércio de escravos, já que as regras do Foreign Office eram claras e rígidas. O embaixador inglês ainda tentou ceder mais do que poderia para que pudesse garantir, o mais rápido possível, a assinatura que aboliria o comércio de africanos, no entanto, para tal, passou por cima das regras definidas e George Canning o retirou das tratativas.<sup>233</sup>

Em maio de 1826 Charles Stuart retornou a Grã-Bretanha sem qualquer avanço nas questões relativas ao tráfico de escravos. Porém, em outubro do mesmo ano, a legação inglesa enviou Robert Gordon, irmão mais jovem do Lorde Aberdeen, que tinha como único e exclusivo objetivo negociar e firmar um tratado, com o governo brasileiro, estipulando o fim do comércio Atlântico de cativos para o recém-formado império. Menos de um mês após sua chegada, se reuniu com Antônio Luís Pereira da Cunha (Marquês de Inhambupe), Ministro dos Negócios Estrangeiros, e José Egídio Álvares de Almeida (Marquês de Santo Amaro), conselheiro de Estado, que acataram a necessidade de cessar o infame comércio, no entanto, pediam o prazo de seis anos para tal, como havia sido discutido nas Câmaras ao longo do ano legislativo de 1826, o que foi prontamente recusado pelo agente inglês.<sup>234</sup>

Outras reuniões ocorreram no mês de novembro, na primeira ocasião os agentes brasileiros pediram que as negociações fossem interrompidas até o retorno das atividades da Câmara, em maio de 1827, pedido que foi recusado, mais uma vez, por Gordon. No segundo encontro, com a autorização do Imperador D. Pedro I e do Conselho de Estado, propuseram abolir o negócio negreiro num período de quatro anos, desde que fossem indenizados pela perda da principal atividade que compunha a receita do Estado brasileiro. Rejeitou-se a ideia de uma compensação financeira ao Estado brasileiro, no entanto, se dispôs a aceitar o prazo de três anos após a ratificação para a abolição, lembrando que no ano anterior o Imperador já havia se comprometido em finalizar tal prática em até quatro anos. Apesar da tentativa de prorrogar o prazo de validade do tráfico de cativos, os plenipotenciários brasileiros entenderam que essa seria uma proposição palpável aos interesses do império, mesmo que encontrassem relutância dentro do

---

<sup>233</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 70 – 78.

<sup>234</sup> *Ibidem*, p. 80 – 82.

parlamento e na sociedade brasileira, sendo assim, no dia 23 de novembro de 1826 foi assinado o tratado anglo-brasileiro contra o comércio Atlântico de escravos africanos.<sup>235</sup>

A Convenção foi ratificada por D. Pedro I e George IV, Imperadores do Brasil e da Grã-Bretanha, respectivamente, no dia 13 de março de 1827. Dessa maneira, o tráfico estava fadado ao término no mesmo dia e mês de 1830. A partir dessa data os súditos brasileiros que fossem capturados realizando o infame comércio Atlântico seriam julgados pelo crime de pirataria por comissões mistas formadas por juízes ingleses e brasileiros.<sup>236</sup> Destarte, menos de um mês após desembarcar no Rio de Janeiro, Robert Gordon garantiu a imposição dos interesses britânicos acerca do tráfico de escravos para o Império do Brasil, recusando a todas as propostas e condições assinaladas pelos agentes brasileiros. A grande problemática de tal questão se dá pelo fato de que o acordo foi discutido e assinado entre novembro e março de 1826 e 1827, ou seja, após o encerramento e antes da abertura das sessões das Câmaras legislativas e, ainda, foram aceitas condições que estiveram fora de pauta das discussões camarárias durante o ano de 1826.

Antes mesmo da chegada de Robert Gordon ao Império do Brasil, em maio de 1826 o deputado José Clemente Pereira, deputado eleito pelo Rio de Janeiro, propôs o controle do comércio intercontinental de escravos. Sua proposição previa o fim do negócio negreiro para o primeiro dia do ano de 1841, portanto, quinze anos. O texto, também, não tipificava o comércio como pirataria, qualificava os africanos apreendidos como “libertos” – e não “livres” –, e, por fim, não previa a reexportação dos africanos trazidos ilegalmente para o país de origem. Todavia, a Comissão de Legislação e de Justiça Civil recusou o prazo por considera-lo dilatado demais, no entanto, retornou ao legislativo que a proposta fosse discutida e refletida para o tempo limite de seis anos, pois acreditava que poderia equilibrar os interesses endógenos e exógenos.<sup>237</sup>

Contudo, a assinatura da Convenção anglo-brasileira colocou abaixo todas as expectativas dos deputados que almejavam um prazo mais amplo para a cessão do tráfico

---

<sup>235</sup> Idem. Anais da Câmara dos Deputados, 22 de maio de 1827, p. 155. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>. Acessado em 05/12/2018

<sup>236</sup> PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Poder e a Lei: O jogo político no processo de elaboração da lei para inglês ver (1826-1831)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013, p. 35.; BRASIL, Coleção de Leis do Império do Brasil - 1826, Página 71 Vol. 1 pt. II. Disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/carlei\\_sn/1824-1899/cartadelei-39883-23-novembro-1826-570862-publicacaooriginal-150298-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/carlei_sn/1824-1899/cartadelei-39883-23-novembro-1826-570862-publicacaooriginal-150298-pe.html). Acessado em: 25/01/2019.

<sup>237</sup> Anais da Câmara dos Deputados, 15 de junho de 1826, II, p. 149. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>. Acessado em: 18/01/2019.

de escravos e, ainda mais grave, colocou em evidência as disputas dentro do parlamento brasileiro, que estava dividido em dois grupos: a base de apoio a D. Pedro I e a “oposição liberal”.<sup>238</sup> O grupo antagonista ao Imperador lançou-se contra a assinatura e ratificação do tratado com a Inglaterra com a justificativa de que haviam sido desrespeitadas questões de suma importância que estavam presentes na Constituição do Império brasileiro de 1824: a soberania nacional e a divisão dos poderes.<sup>239</sup> Entendia-se, portanto, que a abolição do tráfico era assunto a ser tratado internamente, sem a imposição de acordos internacionais, e, especialmente, era matéria própria do corpo legislativo e não do Executivo, o qual havia tomado as rédeas da negociação.

Com a abertura das sessões camarárias de 1827, após quase oito meses de recesso, o clima de tensão política já existente se acentuou, dando à oposição o capital político necessário para angariar apoio daqueles que eram contrários à abolição do tráfico ou à maneira que ela foi costurada. Nesse sentido, a Convenção foi a questão que pautou a grande maioria dos debates na Câmara dos Deputados, local onde se encontrava a maior parte dos parlamentares que formavam a oposição ao governo vigente – enquanto no Senado os apoiadores do Imperador formavam a maioria. A partir dela se discutiram, especialmente, dois temas intrinsecamente relacionados: como fazer (ou não) a abolição e a defesa da soberania nacional.<sup>240</sup>

Pouco depois da abertura das Câmaras, mas já em clima de efervescência política, a Convenção anglo-brasileira foi enviada para a apreciação do parlamento brasileiro, o que não significaria muito em termos práticos, já que segundo a Constituição imperial de 1824 um tratado ratificado não poderia ser alterado por exigência da Câmara.<sup>241</sup> Entretanto, não se pode retirar a importância de tal, pois em tempos de aprendizagem parlamentar, a discussão acerca de uma matéria de suma importância para os rumos do Império se fazia relevante e garantia a manutenção do “jogo político”, por mais tenso que

---

<sup>238</sup> Ainda seria possível elencar um terceiro grupo, que pode ser chamado de “minoridade silenciosa”, pois seu posicionamento nas Câmaras estava relacionado aos seus interesses pessoais, antes de qualquer outro motivo. No entanto, com o objetivo de tornar a análise mais simplória, já que esta discussão não se faz como prioritária neste trabalho, creio que a divisão em dois grupos seja satisfatória. Para exames mais complexos e completos acerca das Câmaras no Primeiro Reinado Cf. BASILE, Marcello. “O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840)”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II: 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009; PEIXOTO, *Op. Cit.*; PEREIRA, *Op. Cit.*

<sup>239</sup> BRASIL. Constituição (1824). Constituição política do império do Brasil. Rio de Janeiro, 25 de mar. de 1824. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao24.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao24.htm). Acessado em: 18/01/2019.

<sup>240</sup> RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850)*. Campinas-SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000, p. 101 – 107.

<sup>241</sup> *Ibidem*, p. 104 – 105.

ele o fosse. Da Câmara dos Deputados, o tratado foi submetido à Comissão de Diplomacia e Estatística, que foi formada pelos deputados Luiz Augusto May (MG), Raimundo José da Cunha Mattos (GO), Luís Paulo Araújo Bastos (BA), Marcos Antônio de Souza (BA) e Romualdo Antônio de Seixas (PA), que emitiram seu juízo no dia 16 de junho de 1827.<sup>242</sup>

A resposta da Comissão foi positiva aos termos acordados pela Convenção anglo-brasileira, o único ponto que sofreu críticas e sugestões de mudança foi a questão acerca da delimitação do contrabando como pirataria após 1830. Assim, o colegiado recomendou o estabelecimento de uma nova diretriz que regulamentasse a execução da pena de pirataria, pois entendiam que os súditos brasileiros, que cometessem tal crime, deveriam ser submetidos a tribunais mistos, contendo brasileiros e ingleses, e não por tribunais puramente estrangeiros. Contudo, é necessário destacar, que o parecer sobre o tratado saiu vitorioso pela margem mínima, ou seja, por três votos contra dois, o que demonstra o acirramento das tensões políticas durante o Primeiro Reinado (1822 – 1831) e, especialmente, a acentuada divisão dentro da Casa parlamentar. Os votos contrários à contemplação do acordo foram de Raimundo José da Cunha Matos e Luiz Augusto May.<sup>243</sup>

Cunha Mattos, português que aderiu à causa da Independência brasileira, tinha vasta experiência na África, onde ascendeu na administração imperial e ocupou cargos de ajudante de ordens do governador (1806), provedor da Fazenda e da Alfândega (1811) e governador interino (1816) nas ilhas de São Tomé e Príncipe, portanto, conviveu, diretamente, com a ascensão do comércio de escravos para o Brasil. Visitou o Rio de Janeiro durante o Congresso de Viena, provavelmente para aconselhar o governo de D. João VI contra os interesses britânicos de abolição do tráfico, participou da repressão aos revoltosos de 1817 em Pernambuco e, em 1822, se enraizou no Brasil. Foi promovido a governador de Armas de Goiás pelo Imperador, mas largou o cargo para se dedicar à Câmara nas duas primeiras legislaturas.<sup>244</sup> Segundo Tâmis Parron, acreditava ser mais capacitado para deliberar sobre tal matéria do que seus pares, devido sua intensa vivência, no entanto, mostrou-se prolixo e exaustivo em seus argumentos contrários à abolição do

---

<sup>242</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 64 - 65.

<sup>243</sup> *Idem.*

<sup>244</sup> BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario bibliographico brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, v. VII, 1902, p. 112-114.

comércio Atlântico de cativos, que se basearam em três vertentes: Recursos Aduaneiros; *Barbárie Vs. Civilização*; e o *paternalismo liberal* do sistema escravista brasileiro.<sup>245</sup>

O deputado acreditava que a abolição definitiva – e repentina – do comércio de escravos levaria o império à uma crise sem precedentes e de difícil assimilação, pois atingiria as principais, senão todas, atividades econômicas. Para Cunha Matos, o acordo com a Inglaterra colocava em risco não só os negociantes brasileiros, fossem os de cativos ou não, que já se encontravam em desvantagem aos europeus, mas também a agricultura e nas atividades marítimas brasileiras, pois o tráfico era a principal escola de formação de tripulações, que eram de grande importância para os mercadores de produtos lícitos. Sendo assim, a ausência do tráfico levaria, em pouco tempo, à ausência de mão de obra escrava nas lavouras e livre nos navios mercantes. Soma-se a esses fatores a questão da arrecadação do Império brasileiro que seria afetada gravemente, pois grande parte delas provinham do desembarque e revenda dos escravos – sendo, no ano de 1823, responsável por quase 70% das arrecadações tributárias do Império.<sup>246</sup>

A outra linha de argumentação traçada pelo deputado Cunha Matos apontava para a defesa do tráfico e da escravatura, pois eram práticas de benevolência e caridade dos civilizados que levavam o conhecimento, a cortesia, a polidez e a ilustração aos povos “bárbaros”. Assim, tais práticas, na ótica do deputado, deveriam ser festejadas, pois ao retirar um africano de seu continente e trazê-lo para o Império brasileiro, o afastava de uma vida de “[...] Guerra, caça, pesca, danças, cânticos e pouca agricultura”<sup>247</sup>, portanto, “selvagem”. Ainda, questionou seus pares na Comissão: “É melhor que os pretos escravos sejam sacrificados na África do que serem conduzidos para o Brasil, onde podem vir a ser muito menos desgraçados?”<sup>248</sup>

Por fim, em sua última linha de argumentação, Cunha Matos defendia que as instituições do tráfico e do cativeiro possibilitavam, através da Constituição de 1824, aos escravos perspectivas de ascensão social para os escravos e, sobretudo, aos seus filhos, que nascidos no império brasileiros, seriam agraciados com os direitos dos cidadãos

---

<sup>245</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 64 - 72.

<sup>246</sup> *Ibidem*, p. 66.

<sup>247</sup> Anais da Câmara dos Deputados, 2 de julho de 1827, p. 14. Disponível em : <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>. Acessado em 19/01/2019.

<sup>248</sup> *Idem*.

brasileiros, bem como seus netos, que teriam a chance de garantir a cidadania plena – civil e política –, caso detivessem as condições censitárias necessárias.<sup>249</sup>

Nesse sentido, é possível perceber que a argumentação seguida pelo deputado de Goiás se desenvolvia, antes, em questões práticas e menos filosóficas acerca da moralidade do cativo. Ainda, sua perspectiva religiosa católica se faz evidente, sobretudo, na argumentação referente à “barbárie” do povo africano. É necessário ressaltar, que o tribuno não se enquadrava como um opositor ferrenho do imperador, sua alegação se fazia por convicção de que a defesa do tráfico e do cativo eram necessários aos interesses do Império.<sup>250</sup>

O outro membro da Comissão de Diplomacia e Estatística da Câmara dos Deputados, que votou contrariamente ao acordo assinado entre os Imperadores brasileiro e britânico, foi Luiz Augusto May. Diferentemente do anterior, pautou sua argumentação em cima de questões jurídicas e apontando as incoerências da forma que o acordo foi articulado com a Constituição de 1824. O §8º do art. 102 da Carta afirmava que, em relação a convenções e tratados internacionais, cabia ao Poder Executivo

“fazer tratados de aliança ofensiva e defensiva, de subsídio e comércio, levando-os depois de concluídos ao conhecimento da Assembleia Geral, quando o interesse e segurança do Estado o permitirem. Se os tratados concluídos em tempos de paz [...] envolverem cessão ou troca de território do Império, ou de possessões a que o Império tenha direito, não serão ratificados sem terem sido aprovados pela Assembleia Geral”<sup>251</sup>

Nesse sentido, o trecho garantia o monopólio do Poder Executivo na condução dos tratados bilaterais, dando permissão para consulta posterior no Parlamento.

Entretanto, Augusto May, na própria Comissão, buscou reinterpretar o texto e dividiu os tratados que o artigo se refere em três grupos: os concluídos e ratificados sem consulta ao Legislativo; os que deviam passar por consulta parlamentar após a conclusão e antes da ratificação; aqueles cuja ratificação dependia de consulta e aprovação da

---

<sup>249</sup> Idem.

<sup>250</sup> PEIXOTO, *Op. Cit.*, p. 75.

<sup>251</sup> BRASIL. Constituição (1824). Constituição política do império do Brasil. Rio de Janeiro, 25 de mar. de 1824. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao24.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao24.htm). Acessado em: 08/12/2019.

Câmara. Assim, a Convenção Anglo-Brasileira poderia ser categorizada em algum dos dois últimos grupos, no qual a apreciação da Câmara se colocava como uma exigência.<sup>252</sup>

A reinterpretção do parágrafo da Constituição foi adotada por membros da oposição ao Imperador, com o objetivo de minar sua base política. Bernardo Pereira de Vasconcelos, Antônio Francisco de Paula de Holanda Cavalcanti de Albuquerque, Francisco de Paula Souza e Melo, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, Miguel Calmon Du Pin e Almeida e José Clemente Pereira, para citar apenas algumas das mais célebres figuras políticas do período, se utilizaram dos fundamentos inaugurados por Augusto May na Comissão e, em diferentes formas, se mostraram contrário a Convenção anglo-brasileira de 1826.<sup>253</sup>

A forte argumentação de Cunha Mattos e Augusto May, porém, foi insuficiente para questionar a ratificação do imperador, logo, o prazo de 13 de março de 1830 para a abolição do comércio atlântico de cativos continuava vigente. Todavia, é válido ressaltar que a razão em que May e os outros tribunos se basearam para serem contra a Convenção não foi empregada de forma ingênua. A tramitação na Câmara dos Deputados do projeto de Lei da Responsabilidade Ministerial, aprovada em julho de 1826, que tipificava crimes contra a nação cometidos por gabinetes ou ministros, em seu primeiro artigo instituiu que poderiam ser incriminados de “traição” os homens do Estado que, através de “tratados”, atentassem contra a monarquia, contra o Imperador e contra a “independência, integridade, defesa, dignidade ou interesse da nação”, além dos casos em que “usurpa[ssem] qualquer das atribuições do Poder Legislativo ou Judiciário, portanto, era uma clara tentativa de marcar e fortalecer ao imperador D. Pedro I, que cada vez mais se desgastava.<sup>254</sup>

Posteriormente a aprovação na Câmara Baixa, a Lei de Responsabilidade passou para o Senado, onde pedaços foram cortados e remendados, retirando, do primeiro artigo, os termos “interesse” e “dignidade” e transferindo para outra categoria o crime de

---

<sup>252</sup> Anais da Câmara dos Deputados, 2 de julho de 1827, p. 10-11. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>. Acessado em 08/07/2018. Cf. Anais da Câmara dos Deputados, 19 de julho de 1826, p. 239-242. Disponível em: <http://imagem.camara.gov.br/diarios.asp?selCodColecaoCsv=A>. Acessado em 08/07/2018 ; e PARRON, *Op. Cit.*, p. 64-80.

<sup>253</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 79 – 78.

<sup>254</sup> Anais da Câmara dos Deputados, 29 de julho de 1826, p. 366. Cf. também: SCANAVINI, João Eduardo Finardi Álvares. *Anglofilias e Anglofobias: Percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826-1837)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003. *Passim*.

usurpação, deixando as penas mais brandas.<sup>255</sup> Tal costura foi de suma importância para defender o marquês de Inhambupe, Senador e Conselheiro de Estado, que junto ao diplomata inglês Robert Gordon acertou as regras da Convenção anglo-brasileira antes da assinatura do imperador.

Ao mesmo tempo em que as disputas políticas acerca do tráfico de escravos borbulhavam no âmbito parlamentar, o clima não era diferente dentre aqueles que atuavam e dependiam do intenso fluxo de escravos proveniente do comércio com a África. A ampliação do movimento antitráfico e do fortalecimento do posicionamento britânico, ao longo da década de 1820, colocavam a extinção do negócio Atlântico de cativos como uma questão de tempo para toda a sociedade brasileira – de todas as camadas sociais. No entanto, em grande medida, os primeiros que seriam afetados com tal proibição seriam os principais traficantes da praça comercial do Rio de Janeiro, sobretudo, por sua lucratividade. Assim, a ruptura do tráfico de negros representaria, para os grandes mercadores do ramo e, portanto, de homens de grande poder político e econômico – muitas vezes credores do próprio império –, a perda de uma grande parte de seus rendimentos<sup>256</sup>, ainda que os investimentos do período mostrassem características de diversificação.<sup>257</sup>

Nessa perspectiva, a tensão acerca da abolição rondava àqueles que procuravam e vendiam escravos, o que, por conseguinte, alavancou em grande escala a demanda por cativos, bem como de seus preços. Porém, foi, a partir do ano de 1825, com o início das discussões pelo reconhecimento da Independência do Império brasileiro com a Grã-Bretanha, que condicionou o ato com a resolução rápida e em curto prazo da questão do comércio de africanos, como mencionado anteriormente, que houve um aumento significativo de tais números como demonstram o gráfico 4 e a tabela 7.<sup>258</sup>

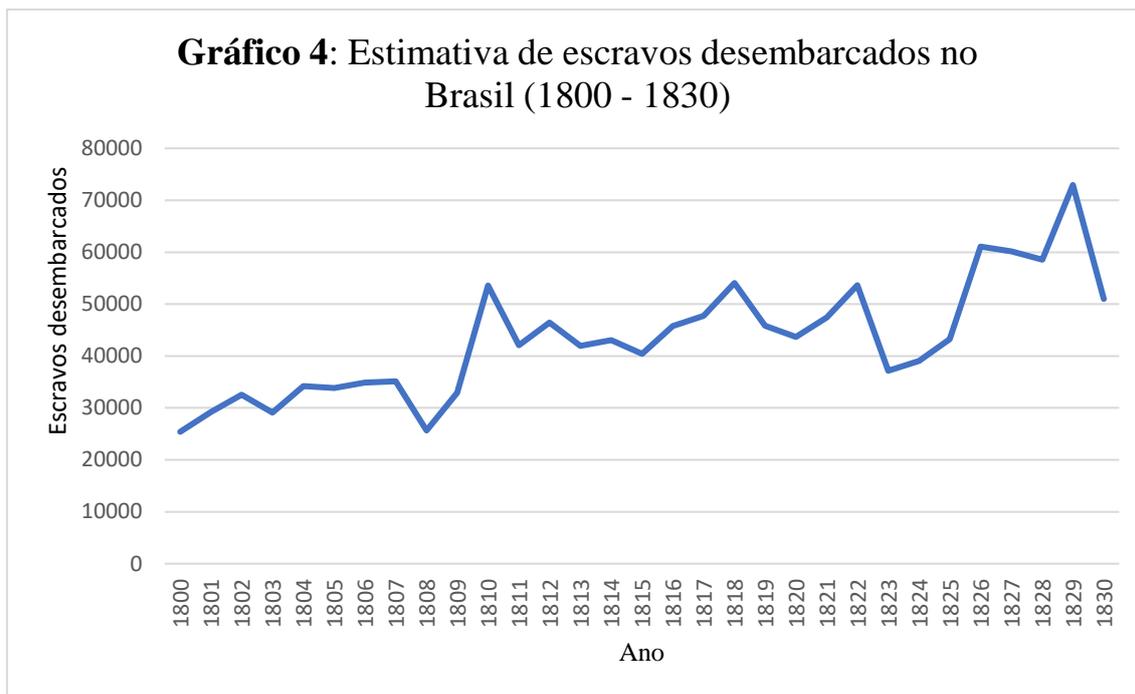
---

<sup>255</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 77. Cf. sobre a disputa da inconstitucionalidade ou não do Tratado Anglo-Brasileiro de 1826: PEIXOTO, *Op. Cit.*, p. 70-73.

<sup>256</sup> FLORENTINO, *Op. Cit.*, p. 163 – 183.

<sup>257</sup> FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1996, p. 25 – 53.

<sup>258</sup> Cf. BETHELL, *Op. Cit.*, p. 155; PARRON, *Op. Cit.*, p. 64.



Fonte: ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/estimate>.

A partir da leitura do gráfico pode-se perceber o quanto as medidas contrárias à manutenção do comércio da escravatura para o Império brasileiro levaram os negociantes negreiros a intensificarem suas atividades. Do ano seguinte da Independência ao ano da proibição determinada pela Convenção anglo-brasileira os números de especulações traficantes e de cativos desembarcados nos portos brasileiros não parou de subir – com exceção do ano de 1828. Portanto, o medo da ruptura do fluxo contínuo de mão de obra africana gerou um vigoroso crescimento na demanda (gráfico 4), assim como de seu preço (tabela 7), que, por conseguinte, também elevaram, ainda mais, a lucratividade das operações negreiras.

Ainda, é relevante mencionar que sendo a instituição da escravidão enraizada na sociedade brasileira, através de uma cultura escravista, na qual o cativo significava, antes, posse e *status* social, pode-se compreender que a preocupação com o fim da fonte contínua de escravos se fez por todas as camadas da sociedade. Todavia, a necessidade produtiva das *plantations* de açúcar e algodão, especialmente, do centro-sul brasileiro, além dos primeiros sinais positivos do plantio cafeeiro no Vale do Paraíba podem ser identificados como os principais agentes em busca da mão de obra vendida pelos traficantes.<sup>259</sup>

<sup>259</sup> MARQUESE, Rafael e TOMICH, Dale. “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II:*

**Tabela 7:** Preços dos Escravos africanos adultos (12 – 55 anos), por sexo, no meio rural, 1800 – 1830

<b>Anos</b>	<b>Homens</b>	<b>Mulheres</b>
<b>1800 – 1802</b>	91\$000	79\$000
<b>1805 – 1807</b>	93\$000	85\$000
<b>1810 – 1812</b>	111\$000	83\$000
<b>1815 – 1817</b>	99\$000	85\$000
<b>1820 – 1822</b>	141\$000	126\$000
<b>1825 – 1827</b>	153\$000	139\$000
<b>1830</b>	365\$000	333\$000

Fonte: MANOLO, Florentino. *Em costas negras. Uma História do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora Unesp, 2014, p. 232.

Nessa conjuntura, é necessário apontar que o negócio negreiro era uma atividade concentrada nas mãos de poucos, mesmo que sua realização dependesse de uma vasta gama de pessoas direta e indiretamente. Segundo o estudo de Manolo Florentino, entre 1811 e 1830, apenas dezessete empresas foram responsáveis por 52% de todas as especulações negreiras com destino ao Rio de Janeiro, tendo, cada uma delas, ao menos, uma viagem por ano.<sup>260</sup> É possível identificar dois fatores principais para tal concentração que são os custos da expedição e o alto risco dos negócios. Em relação ao primeiro, os gastos com compra ou aluguel de embarcação, equipagem com profissionais e instrumentos especializados, além de mercadorias para serem trocadas na África.<sup>261</sup> Já em relação ao segundo, o roubo de carga, a pirataria em alto mar e a alta taxa de mortalidade tornavam o comércio Atlântico de negros uma atividade pouco atrativas para investidores

1831-1889. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 341-374.; Cf. também: MANOLO, *Op. Cit.*, p. 35 – 42.

<sup>260</sup> FLORENTINO, *Op. Cit.*, p. 159 – 160.

<sup>261</sup> *Ibidem*, p. 161.

com pouco capital de investimento – apesar dos altos lucros quando a especulação conseguisse chegar ao fim.

Contudo, especialmente em conjunturas específicas de expansão da demanda por cativos, como a que passou o Brasil nos últimos cinco anos da década de 1820, é preciso apontar para o papel estrutural da participação de especuladores e especialistas no trato negreiro. Como demonstrado no gráfico 4 e tabela 7, a partir de 1825, o mercado de escravos apontou uma subida substancial na compra dos africanos e em seus valores, portanto, as margens de lucro se fizeram mais dilatadas, o que gerou, por conseguinte, a entrada de novos investidores no ramo. Entretanto, não se pode acreditar que estes agentes que adentraram no negócio em momento de crescimento eram meros aventureiros com pouco conhecimento acerca dos meandros do tráfico, já que essa era uma atividade altamente especializada, profissionalmente e geograficamente, envolvendo uma vasta rede de pessoas, desde a captação de cativos no interior do território africano até a venda deles na praça comercial do Rio de Janeiro. Sem esquecer da necessidade de relações enraizadas com mercadores do litoral da África.<sup>262</sup>

Como apontado nos capítulos anteriores, é nessa vasta rede de trabalhadores do tráfico de escravos ao longo da década de 1820 que podemos identificar o início da participação de Manoel Pinto da Fonseca no tráfico de escravos, objeto mais específico deste trabalho, apesar de seu destaque na atividade somente se dar a partir da segunda metade da década seguinte. Tal apontamento tem como objetivo identificar que o comércio Atlântico de africanos durante o seu período lícito e, sobretudo, nos últimos cinco anos de vigência legal, foi uma espécie de laboratório para o aprendizado dos meandros do tráfico, em ambos os lados do oceano que separa o Brasil do continente africano, para aqueles que viriam a ocupar o lugar dos negreiros após a proibição do trato de cativos e reorganizá-lo em escala sistêmica.

A assinatura do tratado entre os Impérios brasileiro e o inglês também gerou reações na imprensa escrita, que havia crescido substancialmente no contexto da Independência.<sup>263</sup> Nesse meio, é possível identificar uma extensão dos debates realizados dentro da Câmara dos Deputados e no Senado, já que grande parte dos parlamentares também eram redatores de periódicos. Assim, as publicações refletiam as tensões e as

---

<sup>262</sup> Idem.

<sup>263</sup> Cf. NEVES, Lúcia Maria Bastos Pereira das. “A ‘guerra das penas’: os impressos políticos e a Independência do Brasil”. *Tempo*, Rio de Janeiro, n. 4, v. 8, dez. 1999.; SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Mauad, 1999, p. 43 – 59.

articulações políticas costuradas dentro do parlamento brasileiro tanto pela defesa da abolição quanto da manutenção do comércio de cativos.<sup>264</sup>

Entretanto, segundo o historiador Alain Youseff, os jornais mais críticos ao fim do tráfico de escravos, como a *Aurora Fluminense* (redigido por Evaristo da Veiga) e *Malagueta* (redigido por Luiz Augusto May), mudaram seu foco de argumentação em 1828. Ao compreender que não se era possível alterar os rumos do comércio de cativos através da crítica ao Imperador ou ao acordo firmado, os juízos seriam feitos pela omissão do Estado brasileiro acerca de medidas que pudessem diminuir os males que o fim do tráfico causaria para a sociedade, questão que era unanimidade entre ambos os lados da disputa sobre o tráfico.<sup>265</sup>

Diante das inúmeras críticas e poucas defesas, o Imperador D. Pedro I sofreu um forte golpe em sua imagem com a assinatura do tratado que previa a abolição do tráfico de escravos para o ano de 1830. Até mesmo parlamentares que eram contrários ao tráfico de escravos se colocaram em oposição ao governo, em razão da forma em que se foi acordada a Convenção anglo-brasileira. Além disso, como evidenciado pelos periódicos, a ausência de propostas para combater os problemas econômicos derivados da extinção do comércio de cativos, criou uma grande insatisfação dentre parlamentares, proprietários de terras e escravos e os principais negociantes do Império, que tinham no infame comércio a sua maior fonte de rendimentos. Dessa forma, o Imperador cada vez mais perdia as bases de sustentação de seu governo.

Contudo, apesar da abolição do tráfico de escravos ser o ponto nevrálgico da oposição ao Imperador, essa não era a única questão que colocava sua posição em dúvida e questionamentos. O Império do Brasil passava, também, com frequência, por crises econômicas, monetárias e sociais que agravavam a efervescência política, além da instabilidade da paz no território, em função da Independência, da Confederação do Equador (1824) e da Guerra da Cisplatina (1824 – 1828), que acumularam volumosas dívidas, devido aos custos das expedições militares.

A conjuntura internacional, ao mesmo tempo, também não era favorável às economias do Império brasileiro. A reestruturação de agriculturas exportadoras das Américas após Independências e o reestabelecimento da paz no Continente Europeu

---

<sup>264</sup> YOUSSEF, Alain. *Imprensa e escravidão: Política e tráfico negreiro no império do Brasil* (Rio de Janeiro, 1822 – 1850). 2010. 300f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. p. 90 – 105.

<sup>265</sup> *Ibidem*, p. 95.

determinaram uma acentuada queda de preços nos principais artigos agrícolas de exportação do Brasil, que eram fundamentais para a composição das rendas do Estado, como o açúcar e o algodão. Soma-se a isso a adoção de uma política monetária frouxa pelo governo através de seu principal Banco, o Banco do Brasil, gerando uma inflação de até 250% entre 1821 e 1830, enquanto os países europeus e os Estados Unidos adotavam medidas deflacionárias.<sup>266</sup> Por outro lado, não pode-se esquecer que este é o período em que se tem os primeiros sinais de avanços do café no Vale do Paraíba e a estruturação dos cafezais na região, que seria responsável por produzir a maior parte do produto que foi a principal commodity brasileira do século XIX.

Nesse cenário político, econômico e social de tensão e críticas constantes a D. Pedro I, o Imperador sucumbiu e no dia 07 de abril de 1831 abdicou do trono do Império brasileiro em nome de seu filho, cujo ainda não tinha completado cinco anos de idade, deixando José Bonifácio como o tutor de Pedro de Alcântara, assim, o governo em mãos de uma regência. Dessa maneira, os grupos de oposição ao primeiro Imperador brasileiro sagraram-se vitoriosos e apontaram a direção das reformas que buscariam implantar. A partir de então, as ideias que delinearam a oposição, que embora não tivesse um programa unificado, começariam a convergir para uma lógica de menor centralização do Poder, buscavam a supressão do Poder Moderador, do Conselho de Estado e o mandato vitalício no Senado; a criação de assembleias legislativas provinciais; e eleições provinciais para os cargos de magistrados e presidentes de província.<sup>267</sup> Tais pretensões culminaram na Lei da Regência de 14 de julho de 1831, determinando que qualquer acordo internacional deveria passar por apreciação prévia na Assembleia. Além disso, definira, juridicamente, que o tráfico de escravos era matéria *interna corporis* do Legislativo.<sup>268</sup>

Não obstante, a euforia do momento se deu por um curto período de tempo, já que rapidamente se fizeram presentes, no bojo do grupo articulador da oposição, as diferenças entre os projetos de nação. Assim, a frágil aliança entre *liberais moderados* e *liberais exaltados*, se desfez. A diferença que se estabeleceu entre os dois grupos que lideraram a oposição pode de ser sintetizada através do significado que cada grupo tomou da abdicação. Entendendo o 07 de abril como uma revolução que, em razão do sentimento da liberdade e independência, expulsou os rastros portugueses que se mantinham no

---

<sup>266</sup> PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. “Os simples comissários” (*negociantes e política no Brasil Império*). Niterói-RJ: Editora da UFF, 2014, p. 153 – 180.

<sup>267</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 80 – 81.

<sup>268</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 79-81.

Brasil, que, a partir de então, esperava pela maioria do seu futuro monarca, Pedro de Alcântara. Pelo lado dos *exaltados*, acreditava-se que esse período marcaria o início de mudanças significativas na estrutura política e social do país.<sup>269</sup> Já os *moderados* compreendiam a abdicação como o ponto de chegada das disputas que foram travadas entre os partidários e opositores do antigo Imperador. Sendo assim, após a abdicação, era momento de consolidar as reformas que tanto haviam almejado nas discussões e oposições ao modo de governo de D. Pedro I, respeitando o regime monárquico constitucional, essas mudanças deveriam ser feitas de forma legal, sem profundas mudanças na hierarquia social ou sem desestabilizar a ordem.<sup>270</sup>

A resolução da questão do tráfico de escravos não estava fora de cogitação para os parlamentares após a abdicação de D. Pedro ao trono brasileiro, lembrando que a temática e, principalmente, a forma como ela foi tratada pelo antigo Imperador foram responsáveis por dar à oposição o capital político necessário para pressionar o governo. Dessa maneira, após o 07 de abril de 1831, os grupos que compunham o parlamento entendiam que era necessário resolver, o mais depressa possível, a posição do Império do Brasil em relação ao comércio Atlântico de cativos, que, em teoria, desde o dia 13 de março de 1830 estava proibido pela Convenção anglo-brasileira de 1826, porém, não se pode negligenciar o acordo, já que no ano em que começou sua vigência, o número de escravos desembarcados no Brasil sofreu a primeira queda desde a Independência (gráfico 4).

Nesse sentido, foi apresentado ao Senado um projeto de lei, com o objetivo de delinear a questão do infame comércio, no último dia maio de 1831, menos de dois meses após a abdicação do Imperador e pouco antes da promulgação da Lei da Regência. A proposta foi elaborada pelo marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta. Português, filho de coronel e neto de contratador de diamantes, teve suas primeiras instruções em Mariana e fez estudos complementares no Colégio dos Nobres, em Lisboa, e, ainda, frequentou a Academia de Marinha, em Portugal. Foi nomeado major do Estado-Maior e ajudante de ordens do governador de Angola e posteriormente foi para Salvador, onde casou com a filha de um comerciante local de grosso trato. Uniu-se a causa da Independência do Brasil e firmou no núcleo próximo de D. Pedro I, sendo enviado à Londres para negociar com George Canning, principal nome do Foreign Office, pelo

---

<sup>269</sup> MATTOS, Ilmar Rohloff de. “O gigante e o espelho.” In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II: 1831-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 16 – 20.

<sup>270</sup> BASILE, *Op. Cit.*, p. 72 – 84.

reconhecimento dela. A partir de sua trajetória, entendia-se que o marquês de Barbacena era um dos nomes mais alicerçados para a discussão da questão do tráfico.<sup>271</sup>

Dessa maneira, o projeto de abolição do tráfico de escravos para o Brasil elaborado por Caldeira Brant deteve forte apelo de seus companheiros do Senado, mesmo com algumas oposições, como a do *caramuru* visconde de Alcântara, João Inácio da Cunha, que tentavam associar a proposta como uma continuação do projeto estabelecido pelo ex-Imperador na Convenção de 1826. Todavia, com certa rapidez, o texto foi aprovado e enviado à Câmara dos Deputados, onde a lei ficou conhecida como Lei Feijó, devido à conjuntura política do momento e a tentativa de afastar qualquer associação entre o projeto e a Convenção acordada entre D. Pedro I e George IV da Grã-Bretanha.<sup>272</sup>

O marquês de Barbacena compreendia ser indispensável uma nova articulação para regulamentar o fim do tráfico de negros para o Império brasileiro e justificou sua proposta através da ausência de apoio, de parlamentares e da sociedade, ao tratado internacional, já que

“[...] o povo está persuadido de que o Brasil foi forçado a ceder aos ingleses na abolição da escravatura para conservar com eles em harmonia, mas que o governo consentiria nessa abolição fechando os olhos ao contrabando [...]”<sup>273</sup>

É interessante ressaltar que, assim como os parlamentares na Comissão de Diplomacia e Estatística da Câmara dos Deputados de 1827, o marquês de Barbacena, em seus discursos, recorreu aos temas da *humanidade* e *filantropia* para embasar a necessidade de acabar com o comércio de escravos para o Brasil e, mais do que isso, afirmou que o combate ao infame comércio seria resultado da postura combativa da nação brasileira e não de pressões estrangeiras.<sup>274</sup> Com tal atitude, o Senador conseguia impor ao seu projeto a defesa das ideias do “novo tempo” e assegurar a soberania do Estado Imperial brasileiro no tocante às questões que lhes eram próprias.

A partir de tal proposta, até mesmo o tribuno Raimundo José da Cunha Matos, que durante a Comissão organizada pela Câmara dos Deputados se posicionou como um obstinado defensor da manutenção do comércio de negros para o Império brasileiro,

---

<sup>271</sup> SISSON, Sebastián Auguste. *A galeria dos brasileiros ilustres (os contemporâneos)*. São Paulo : Martins Editora, Vol. II, 1948, p. 57 – 69. Cf. CALÓGERAS, João Pandiá. *O marquês de Barbacena*. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1936.

<sup>272</sup> PEIXOTO, *Op. Cit.*, p. 192 – 223.

<sup>273</sup> Anais do Senado, 15 de junho de 1831, p. 365.

<sup>274</sup> PEIXOTO, *Op. Cit.*, p. 217-218.

mudou o tom de suas falas durante o processo de apreciação da lei proposta pelo senador marquês de Barbacena. O deputado entendia, a partir de então, que era o momento certo do governo interromper o desembarque de cativos em seu território

“[...] pois que assim o exige a humanidade; enquanto à nação, nenhum lucro direto tira destas introduções clandestinas e, se indiretamente algum interesse percebe, nem por isso deixa de atacar as leis da humanidade e o interesse direto da nação.”<sup>275</sup>

Todavia, não deixava de lembrar suas críticas ao

“[...] monstruoso artigo do tratado [*anglo-brasileiro de 1826*] a este respeito, que expunha os cidadãos brasileiros a serem julgados e a sofrer penas de um tribunal estrangeiro, artigo que fora muito censurado e que o orador não sabia por que fatalidade havia caído no esquecimento.”<sup>276</sup>

Da mesma maneira, a imprensa *moderada e exaltada*, principal veículo de propagação das críticas ao antigo Imperador e ao tratado por ele ratificado, se silenciou, não tendo referência a nenhum artigo de jornal que defendesse a manutenção do “tráfico de carne humana” – termo utilizado no período – escrito entre 1830 e meados da mesma década.<sup>277</sup> A folha de Evaristo da Veiga, a *Aurora Fluminense*, que fez forte oposição ao acordo de 1826, agora afirmava que “nada pod[ia] ser mais funesto do que os esforços para africanizar o Brasil”.<sup>278</sup> Junto a ele, jornais como *A Nova Luz Brasileira*, o *Jurujuba dos Farroupilhas* e, ainda, o *Jornal do Commercio* se voltaram contra a continuação do infame comércio, cada um à sua maneira, uns de forma mais enérgica e outros com maior cautela.<sup>279</sup>

Nessa perspectiva, respondendo aos anseios de opositores e partidários do antigo Imperador, no dia 07 de novembro de 1831, o texto foi aprovado e se estabeleceu como a primeira lei nacional que suprimia o trato negreiro. Em seu primeiro artigo a lei proposta pelo marquês de Barbacena mostra a sua pretensão de finalizar, de vez, com o tráfico de escravos ao afirmar que “todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres”<sup>280</sup>. Além disso, todos os envolvidos no comércio atlântico

---

<sup>275</sup> Anais da Câmara dos Deputados, 13 de maio de 1831, p. 29.

<sup>276</sup> Idem.

<sup>277</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p.81.

<sup>278</sup> YOUSSEF, Alain El e MARQUESE, Rafael de Bivar. *O problema da escravidão em periódicos brasileiros da década de 1830: Jornal do Comércio, Diário da Bahia, O Justiceiro, O Sete de Abril e O Catão*. Fapesp. Relatório de Iniciação Científica. São Paulo: DH/FFLCH/USP, 2006.

<sup>279</sup> Idem.

<sup>280</sup> Lei de 7 de novembro de 1831. IN: *Coleção de Leis do Império do Brasil de 1831*. Parte I. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875, p. 182. A lei também se encontra disponível em: [http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei\\_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-37659-7-novembro-1831-564776-publicacaooriginal-88704-pl.html). Também é preciso destacar a diferença entre as categorias de “libertos”

de africanos, desde o comerciante até o marinho, sofreriam com processo criminal, o que, representava punição mais severa do que as penas que poderiam ser executadas pelas comissões mistas, prevista na Convenção anglo-brasileira.<sup>281</sup> Outro ponto interessante a destacar da Lei de 1831 é a tentativa de associar a população contra o tráfico de escravos. Para tal, no artigo 5º determinava que “todo aquele que der notícia, fornecer os meios de se apreender qualquer número de pessoas importadas como escravos [...] receberá da Fazenda Pública a quantia de trinta mil réis por pessoa apreendida”<sup>282</sup>. Dessa maneira, a Lei buscava, em troca de valores monetários, angariar a simpatia e o esforço da população no embate contra o comércio de cativos.

Foram nesses termos que se desenhou a Lei de 1831, reconhecida por parte da historiografia como “*lei para inglês ver*”.<sup>283</sup> Contudo, é interessante apontar para a rapidez – e, talvez, pressa – a qual ela foi subjugada e aprovada no parlamento brasileiro. É pouco provável aferir que os opositores à Convenção, simplesmente, tivessem mudado suas convicções acerca do tráfico de cativos logo após a abdicação do primeiro Imperador. Dessa maneira, é possível compreender que a questão se pautou, sobretudo, em relação à maneira a qual o acordo foi tratado pelo chefe do governo brasileiro – com sessões secretas, no período em que as Casas legislativas estavam em recesso – e, também, pelo artigo em que possibilitava a punição de súditos brasileiros por pirataria e, portanto, seu julgamento em tribunais estrangeiros.

---

e “livres” que a Constituição de 1824 definiu, sendo o primeiro termo para escravos cujo alcançaram, de uma forma ou outra, a liberdade, enquanto os “livres” eram aqueles que não tiveram as marcas do cativo, recebendo, assim, as possibilidades de alcançar a cidadania política. Cf. MAMIGONIAN, Beatriz. Os direitos dos libertos africanos no Brasil oitocentista: entre razões de direito e considerações políticas. *História (São Paulo)*, v.34, n.2, jul./dez. 2015. p. 188. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-90742015000200181&script=sci\\_abstract&tlng=pt;](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-90742015000200181&script=sci_abstract&tlng=pt;) MATTOS, Hebe. “Racialização e cidadania no Império do Brasil”. In: CARVALHO, José Murilo de; NEVES, Lucia Bastos Pereira das (orgs.). *Repensando o Brasil do oitocentos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

<sup>281</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p.87

<sup>282</sup> Lei de 7 de novembro de 1831. *Op. Cit.*

<sup>283</sup> A bibliografia em relação a discussão sobre a efetividade da lei é extensa, sendo assim, creio não ser necessário repeti-la. Para diferentes perspectivas Cf. PEIXOTO, *Op. Cit.*; BETHELL, *Op. Cit.*; RODRIGUES, *Op. Cit.*

### *Ações e reações: Da lei de 1831 a lei de 1850*

Mesmo após sua promulgação, a lei de novembro de 1831 ainda foi amplamente debatida pelo poder legislativo, que a partir de então se concentrava em determinados artigos e não em sua concepção. A atuação das comissões mistas anglo-brasileiras e, especialmente, o artigo em que se refere à reexportação dos africanos ilegalmente importados. Em relação a última, o primeiro governo regencial considerava a reexportação como arriscada, pois entendia se os africanos livres fossem reenviados à África, eles seriam novamente aprisionados pelos “bárbaros” e, assim, vendidos como escravos novamente.<sup>284</sup> Já em relação às comissões mistas, a estratégia do governo brasileiro foi tentar minar a legitimidade delas não enviando um juiz brasileiro, no entanto, os navios brasileiros eram sistematicamente aprisionados e julgados em Serra Leoa, mesmo sem a presença do mesmo, que somente foi enviado em meados de 1833.<sup>285</sup>

Se, apesar de todas as discordâncias, a proibição do tráfico de africanos para o Império brasileiro a partir de 1830 foi temida pelos seus contemporâneos que tinham no comércio Atlântico de escravos seus principais rendimentos e, mesmo que em pequena proporção, demonstrou uma queda no número de desembarque de cativos em terras tupiniquins, a lei nacional elaborada e promulgada em 1831, que previa a cessão do trato negreiro, veio com a intenção de arrasar de vez tal negócio. Os últimos anos da década de 1820 foram marcados pelo deslocamento do capital traficante tradicional das atividades negreiras para outras atividades que pudessem render maiores lucros com maior segurança, já que o movimento Atlântico, como já mencionado, era um investimento de alto risco. Dessa maneira, tais investimentos foram redirecionados para negócios imobiliários e de seguros, bem como as estruturas e embarcações foram vendidas para àqueles que, à despeito da lei, tentariam cruzar o oceano com o carregamento de escravos.<sup>286</sup>

---

<sup>284</sup> Anais da Câmara dos Deputados, Relatório da Secretaria de Estado referente às comissões mistas. 10 de maio de 1833, I, p. 330.

<sup>285</sup> RODRIGUES, *Op. Cit.*, p. 109.

<sup>286</sup> FLORENTINO, *Op. Cit.*, passim.

**Tabela 8:** Estimativa do desembarque de escravos no Brasil, por regiões específicas (1827 – 1835)

<b>Ano</b>	<b>Amazônia</b>	<b>Bahia</b>	<b>Pernambuco</b>	<b>Sudeste do Brasil<sup>287</sup></b>	<b>Não especificado</b>
<b>1827</b>	1.735	15.343	7.838	34.494	739
<b>1828</b>	585	6.866	4.666	46.226	238
<b>1829</b>	495	16.297	7.879	48.278	-
<b>1830</b>	1.793	7.204	6.024	34.659	1.322
<b>1831</b>	167	1.000	4.011	1.000	-
<b>1832</b>	-	3.300	1.713	4.000	-
<b>1833</b>	-	3.600	301	9.000	-
<b>1834</b>	-	3.600	700	13.800	-
<b>1835</b>	534	5.200	1.400	30.000	-
<b>1836</b>	-	2.900	3.500	46.000	437
<b>1837</b>	-	4.119	6.650	46.000	-
<b>Totais</b>	5.309	69.429	44.682	313.457	2.736

Fonte: ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>.

De acordo com a tabela 8, é possível identificar a redução do desembarque de cativos em todas as regiões do Brasil a partir de 1830, com o início da vigência da Convenção, mas foi em 1831 que os números foram reduzidos a poucos milhares e na região da Amazônia quase se extinguiu o tráfico de escravos.<sup>288</sup> Entretanto, gradativamente, observa-se o recrudescimento do comércio Atlântico na região sudeste do Império brasileiro, com destaque para o Rio de Janeiro, onde se localizava o polo dinâmico da economia escravista do centro-sul e se manteve assim com a proibição, mesmo que os desembarques tivessem se dissipado da capital para outras regiões litorâneas da Província, como mencionado no primeiro capítulo.

<sup>287</sup> O desembarque de escravos feito na região “Sudeste do Brasil” diz respeito, especialmente, aos portos do Rio de Janeiro.

<sup>288</sup> É importante mencionar, que com o advento da abolição do tráfico negreiro, os dados se reduziram e ocorreu uma tendência para a diminuição dos vestígios do mesmo, portanto, é pouco provável que esses números estejam aquém da realidade. Todavia, as estimativas cedidas pela base de dados *slave voyages* se mostra como uma fonte razoável e de grande confiabilidade para a historiografia, sendo assim, se faz necessária apenas uma ressalva a uma possível variação entre os números reais e estimados no período em que o tráfico se tornou ilegal.

Ao verificar o período entre 1827 (ascensão do tráfico pelo receio de sua proibição) e 1837 (rearticulação do comércio negreiro após a norma de 1831) pode-se verificar as mudanças na taxa de desembarque de cativos no Império brasileiro. É necessário constatar que houve um hiato, de três a quatro anos, em que o comércio de escravos se manteve em baixa no Rio de Janeiro e que, em grande medida, ele não se reativou da mesma forma nas outras regiões, mesmo que fossem tradicionais receptoras de escravos, como a Bahia. Para verificar os motivos que levaram a perda da capacidade importadora de mão de obra cativa dessa região, bem como a queda geral do desembarque, é preciso identificar fatores como resistência escrava, economias regionais e os efeitos do abolicionismo inglês, sem esquecer da conjuntura política brasileira. Como o objetivo deste capítulo é examinar o contexto histórico que permitiu a entrada e ascensão de Manoel Pinto da Fonseca no comércio Atlântico de escravos após 1831, creio que não seja profícuo focar nos processos específicos de outras regiões que não a Corte.

Não obstante, ao menos, é preciso mencionar duas revoltas escravas que, de certa forma, abalaram as convicções escravistas e aprofundaram as discussões acerca do tráfico de escravos. A primeira delas é a Revolta de Carrancas, ocorrida em 1833, em Minas Gerais, na freguesia que dá o nome ao movimento, a segunda é uma das mais – se não a mais – famosas rebeliões articuladas pelos cativos, a Revolta dos Malês, eclodida em 1835, em Salvador. Uma questão estrutural que não se pode deixar de apontar é que em ambos os locais das revoltas a concentração da população escrava era altíssima, alcançando 60% e 42%, respectivamente em Carrancas e Salvador, e, ainda, outro fator importante é a taxa de cativos africanos de esta porcentagem. No caso da freguesia mineira, 56,25% da população escrava era composta por africanos e, na capital baiana, 63% dos cativos nasceram na África.<sup>289</sup>

No caso da primeira, o plantel de escravos do deputado Gabriel Francisco Junqueira se rebelou e matou seu filho no entorno da fazenda Campo Alegre e seguiu em direção à fazenda Bela Cruz, se juntando com outros escravos para executar seu pai (José Francisco Junqueira, proprietário da fazenda), mãe, filha, genro e dois netos, totalizando nove membros da família assassinados pelo levante. A repressão à rebelião foi violenta, cinco

---

<sup>289</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 94 – 95.

escravos foram mortos e mais de doze condenados ao enforcamento exemplar, na praça pública de São João del-Rei.<sup>290</sup>

A segunda revolta juntou cerca de seiscentos escravos, que lutaram no centro de Salvador por cerca de três horas, com o propósito de alcançar a área rural, onde encontrariam outros cativos que se juntariam ao levante, diminuindo a desvantagem numérica. A repressão ao movimento se organizou rapidamente e atuou de forma impiedosa, fuzilando setenta escravos e punindo através da morte, tortura e degredo cerca de quinhentos cativos.<sup>291</sup>

As duas revoltas, claramente, refletem uma parte pequena da agência escrava nesse período do Império brasileiro, no entanto, foram levantes que balançaram as estruturas de suas localidades e ampliaram o debate acerca do tráfico e da própria escravidão dentro das Casas legislativas, à despeito dos motivos que levaram a eclosão de cada um deles.<sup>292</sup> Após a Revolta de Carrancas, o Poder Executivo levou ao Legislativo uma proposta com medidas para fortalecer a segurança pública, as medidas eram: centralização da Guarda Nacional com a nomeação de comandantes e majores pelos presidentes de províncias e pelo governo; aumento das guardas municipais para minimizar as tarefas da Guarda Nacional; controle da imprensa; e punições rigorosas a escravos que se levantassem contra a ordem. Tal projeto passou por discussões na Câmara e no Senado, porém, foi a Revolta dos Malês que acelerou a deliberação e sua promulgação.<sup>293</sup>

Na Bahia a revolta escrava também gerou movimento no âmbito legislativo. Em maio de 1835, a Assembleia Provincial da Bahia enviou à Câmara dos Deputados no Rio de Janeiro, uma representação pedindo o envio imediato dos africanos para a África e o término de qualquer comércio do Império brasileiro com o continente africano. E,

---

<sup>290</sup> ANDRADE, Marcos Ferreira de. “Rebelião escrava na Comarca do Rio das Mortes, Minas Gerais: o caso de Carrancas”. *Afro-Ásia*, n. 21-22 (1998 – 1999), p. 45 – 82.

<sup>291</sup> REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês (1835)*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986, p. 87 – 169.

<sup>292</sup> A Revolta de Carrancas é vista pela historiografia como o ápice das tensões entre as facções políticas do pós-Abdicação. Assim, seus efeitos e, sobretudo, o pacote de leis é uma tentativa de evitar a restauração e a associava ao “problema dos escravos africanos”. Cf. ANDRADE, *Op. Cit.*; ANDRADE, Marcos Ferreira de. “A pena de morte e a revolta dos escravos de Carrancas: a origem da lei nefanda (10 de junho de 1835)”. *Tempo, Revista do Departamento de História da UFF*, v. 23, 2017, p. 264 – 269. GRADEN, Dale T., “An Act ‘Even of Public Security’: Slave Resistance, Social Tensions, and the End of the International Slave Trade to Brazil, 1835 – 1856”. *Hispanic American Historical Review*, v. 76, n. 2 (May 1996), p. 249 – 282.;

<sup>293</sup> RIBEIRO, João Luiz. *No meio das galinhas as baratas não têm razão: a lei de 10 de junho de 1835. Os escravos e a pena de morte no Império do Brasil, 1822 – 1889*. Rio de Janeiro: Renovar, 2005, Livro I, p. 43 – 67.

paulatinamente, propostas mais radicais foram veiculadas, como um projeto de lei para abolir a escravidão e o contrabando de cativos, ainda em 1835.<sup>294</sup> O historiador Tâmis Parron, ainda, listou mais cinco projetos de lei que foram apresentados por diferentes deputados (um baiano, dois pernambucanos, um paulista e um mato-grossense) que, de diferentes maneiras, davam coro ao pensamento antitráfico e antiescravista e buscavam resolver a questão do tráfico e da escravidão no Império do Brasil.<sup>295</sup>

É certo que durante os primeiros anos da década de 1830 a pauta antitráfico esteve em voga. Parecia que a defesa pela manutenção do comércio Atlântico de escravos havia se esvaído com a lei de 1831, pois pouca – ou nenhuma – publicação em jornais e periódicos tinha o objetivo de interceder em favor do infame comércio, bem como nas falas de deputados e senadores. Portanto, é possível perceber, no início da regência, uma expressiva tendência de ações e discursos contra o tráfico de escravos por aqueles que tinham vozes no parlamento e na imprensa, preocupados – ou temerosos – com o “problema da escravidão africana”.

Contudo, hoje sabemos que o tráfico de escravos não foi abolido por completo após a lei de 1831. O cenário da luta antitráfico foi se alterando após os primeiros sinais de crescimento da produção cafeeira no Vale do Paraíba, que, por conseguinte, levou a um novo crescimento na demanda pela mão de obra africana no Rio de Janeiro e, também, a entrada de Pedro de Araújo Lima do Partido do Regresso no comando da Regência Uma imperial.

Para compreender as razões que levaram à rearticulação do tráfico de escravos em escala sistêmica no Rio de Janeiro após a lei de 1831, antes, é necessário analisar a inserção do Império brasileiro no mercado mundial através da produção cafeeira. E para tal, o conceito da *Segunda Escravidão*<sup>296</sup> se faz como um importante instrumento explicativo do processo histórico no qual, no segundo quartel do século XIX, a escravidão se fortaleceu e não sucumbiu aos interesses abolicionistas ingleses no Sul dos Estados Unidos, Cuba e o Rio de Janeiro, com o objetivo de suprir a ausência dos cultivos tradicionais e a crescente demanda mundial de algodão, açúcar e café, respectivamente.

---

<sup>294</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 97.

<sup>295</sup> *Ibidem*, p. 97 – 100.

<sup>296</sup> TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.; MARQUESE, Rafael e SALLES, Ricardo (org.). *Escravidão e Capitalismo Histórico no século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.; MUAZE, Mariana e SALLES, Ricardo (org.). *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão*. Rio de Janeiro: Faperj/7Letras, 2015.

Além disso, é válido ressaltar que a expansão de tais produtos está diretamente ligada ao avanço das tecnologias provenientes da Revolução Industrial e da expansão do capitalismo.<sup>297</sup>

O cultivo do café no Império do Brasil, além do diminuto capital necessário com maquinário e do grande volume de capital na região entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, encontrou vantagens em relação a plantação do açúcar e do algodão, devido às condições geográficas de relevo e solo, sobretudo, no Vale do Paraíba. Dessa maneira, o Rio de Janeiro continuou como centro dinâmico da economia e, em direção ao seu porto, as estradas terrestres e, futuramente, férreas, foram se construindo. Ademais, na conjuntura internacional, o açúcar enfrentava forte concorrência da produção Antilhana, já que ela abastecia os principais mercados europeus (Inglaterra e França), e o algodão teria como principal barreira a vasta produção algodoeira do sul dos Estados Unidos. Por outro lado, a cafeicultura havia entrado em decadência nos países de produção tradicional, como Suriname e a Jamaica – esse, que sofreu com o repentino fim do tráfico de escravos para as colônias britânicas em 1808 – dando espaço para a emergência de novos cultivadores. Ainda, é preciso ressaltar a importância da abertura irrestrita dos mercados, garantindo ao Brasil uma boa posição dentre seus principais compradores – Inglaterra, França e Estados Unidos, onde o consumo do grão aumentou 980% entre 1821 e 1842.<sup>298</sup>

No caso específico dos Estados Unidos, em 1832 o governo estadunidense retirou os impostos sobre a entrada de café no país, para baratear os custos do consumo do café pelos operários – lembrando que grão possui características estimulantes, ou seja, servia como matriz energética para os trabalhadores. Dois anos depois, em disputa com a Espanha, os norte-americanos sobretaxaram a entrada dos produtos cubanos em seus portos, sobretudo, o café e o açúcar. Sendo assim, a produção cafeeira brasileira ganhou espaço nos Estados Unidos, aumentando, em apenas quatro anos, a exportação do grão de 43 mil toneladas métricas para 60 mil. A rápida expansão na demanda, certamente, reanimou as perspectivas de lucro dos principais agentes econômicos do Rio de Janeiro, que sabiam da necessidade da mão de obra escrava para suprir a alta demanda do produto no mercado mundial.<sup>299</sup>

---

<sup>297</sup> Ibidem, p. 83.

<sup>298</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 93.

<sup>299</sup> TOMICH, Dale W. e MARQUESE, Rafael. “O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Império do Brasil (1808 – 1889)*. V. II. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

Junto a questão do *boom* sobre a demanda do café brasileiro no mercado externo, é válido ressaltar que entre a plantação e a colheita do café, há um período de dois a três anos. Portanto, por volta de 1834, estavam prontas para a colheita as mudas de café que foram cultivadas no último ano de tráfico lícito. E, ainda, há a questão física de que para a colheita é necessária uma maior quantidade de trabalhadores disponíveis. Dessa maneira, não só a demanda, mas também a capacidade de ofertar o café pode ser entendida como um motor para as mudanças que viriam nos últimos anos da década de 1830.<sup>300</sup>

A fim de exemplificar as mudanças proporcionadas pelo cultivo do café no Vale do Paraíba, principal região do plantio cafeeiro com base na mão de obra escrava africana, é válido lembrar do estudo de Stanley Stein, que a respeito da região de Vassouras, afirmou que ela se transformou, em apenas duas gerações

“de uma terra inculta atravessada por uma ou duas trilhas de mulas e esparsamente colonizada por alguns fazendeiros e proprietários de estações de trem secundárias para uma municipalidade de extensas fazendas de café com cerca de trinta e cinco mil habitantes livres e escravos”<sup>301</sup>

Nessa perspectiva, a rápida expansão produtiva do café no Império do Brasil gerou espanto, até mesmo, nos contemporâneos que diziam, ainda em 1835, “Quem poderia ter imaginado, há quase 40 anos atrás, que um produto nem mesmo mencionados nos círculos comerciais do Rio de Janeiro tornar-se-ia, gradativamente, o mais exportado da Província?”<sup>302</sup>

A explosão do café como principal produto da economia exportadora brasileira se mostrou como uma formidável surpresa, também, na porcentagem que ele representava na exportação. Se entre 1821 e 1830 venda do café para o exterior representou, no máximo, 21% das exportações imperiais, na década seguinte, tal valor nunca foi menor do que 38%, chegando a atingir 53% na contagem do ano comercial de 1837/1838.<sup>303</sup> Nesse sentido, o florescer da produção cafeeira, junto ao crescimento pela demanda do produto no mercado mundial e o aumento das possibilidades de lucro da elite mercantil

---

<sup>300</sup> Idem.

<sup>301</sup> STEIN, Stanley J. *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850 – 1900*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990, p. 27.

<sup>302</sup> Ibidem, p. 27 – 27.

<sup>303</sup> ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO CAFÉ. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café: Instituto do Café, 1977, p. 179.

centralizada no Rio de Janeiro levou a rearticulação da defesa política pela manutenção do tráfico e da escravidão.

Essa mudança se inicia já em 1834, concomitantemente ao alvorecer da cafeicultura, quando o Império brasileiro, ou ao menos o eixo Rio de Janeiro e Minas Gerais, polo dinâmico da economia imperial, estabilizaram as disputas políticas e sociais dos primeiros anos da regência. A organização da Guarda Nacional, a morte de D. Pedro, a desarticulação do grupo *restaurador* e, principalmente, a aprovação do Ato Adicional. A última, dentro do quadro político brasileiro, representou uma vitória dos *liberais*, garantindo maior autonomia para as Províncias por meio da Assembleia Legislativa Provincial, instaurada em cada uma delas. Além disso o Ato Adicional foi responsável por preparar o Império para sua primeira eleição do Poder Executivo, ao escolher um único Regente.<sup>304</sup>

Dessa maneira, ainda em 1834, se realizou a primeira eleição para Regente do Império do Brasil. Dois grupos se formaram para o pleito: um formado pelo Padre Diogo Feijó (SP) e Evaristo da Veiga (MG) e outro composto por Honório Hermeto Carneiro Leão (MG) e Holanda Cavalcanti (PE). E, devido à importância da pauta, o tráfico de escravos não ficou de fora de pauta. Controverso – ou não –, Feijó, nas páginas de seu periódico, *O Justiceiro*, proferiu discursos em favor da supressão da norma de 1831.<sup>305</sup> É certo que nessa conjuntura, tal posicionamento garantiu muitos votos para Feijó, que terminou por vencer a eleição.

Contudo, ao contrário de seu posicionamento pró-contrabando na corrida eleitoral pela Regência, o regente Feijó não atuou em favor do tráfico de escravos, mas através de seus ministros e gabinetes reforçou as medidas de repressão ao tráfico. Manuel Alves Branco, ministro dos Negócios Estrangeiros, assinou junto à Grã-Bretanha Artigos Adicionais (1835) à Convenção anglo-brasileira de 1826, facilitando a captura de navios suspeitos de atuar no comércio ilícito de escravos. Além disso, Alves Branco ainda enviou o marquês de Barbacena – autor da lei de 1831 – para Londres, buscando negociar a maior repressão ao tráfico em troca de um novo acordo comercial. Outra medida adotada pelo gabinete do regente se deu através de Francisco Gê Acaiaba de Montezuma (Bahia), que

---

<sup>304</sup> BRASIL, Lei n. 40 – 03 de outubro de 1834. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/legislacao/PublicacaoSigen.action?id=540900&tipoDocumento=LEI-n&tipoTexto=PUB>. Acessado em: 10/02/2019.

<sup>305</sup> CALDEIRA, Jorge. *Diogo Antônio Feijó*. São Paulo: Editora 34, 1999, p. 151 – 154.

na Secretaria da Justiça, ampliou as regulamentações da lei de 1831. A medida determinou que os navios detidos por serem suspeitos de realizar o tráfico de escravos deveriam ser inspecionados não só pelos juízes de paz, mas também por dois peritos da Marinha, do guarda-mor da alfândega e do promotor público.<sup>306</sup>

Coube ao grupo derrotado a articulação de novos discursos e práticas em defesa do tráfico de escravos. Honório Hermeto Carneiro Leão e Bernardo Pereira de Vasconcellos, líderes políticos de Minas Gerais, junto a Joaquim José Rodrigues Torres e Paulino José Soares de Souza, ambos notórios chefes políticos no Rio de Janeiro, foram as principais lideranças da agenda pró-contrabando. Esses quatro foram responsáveis por criar o Regresso, núcleo dirigente do Partido Conservador, ao menos nas décadas de 1840 e 1850. Definiram suas estratégias de ação em duas frentes: 1) busca pela reinterpretação do Ato Adicional (1834) e a reforma do Código de Processo Criminal (1832); 2) a defesa total e irrestrita do contrabando de escravos e a garantia da propriedade escrava ilícita. Depois de traçados, tais objetivos foram amplamente sustentados nos jornais, no parlamento, na elaboração de leis, livros e publicações em favor de suas posições.<sup>307</sup>

Já em 1834 apareceu uma primeira proposta de abolição da norma instituída em 1831. Vereadores da região de Bananal, na fração paulista do Vale do Paraíba, enviaram uma representação à Assembleia Geral, sugerindo a não aplicabilidade da lei e sua supressão.<sup>308</sup> A sugestão foi ignorada, bem como a proposta de Bernardo Pereira de Vasconcellos, no ano seguinte, de revogação da lei de 1831. O deputado mineiro atrelou a escravidão e o tráfico aos “costumes” e “interesses” da nação, fossem eles públicos ou particulares, associando, assim, o comércio de escravos ao avanço do Estado brasileiro.<sup>309</sup>

Contudo, foi em 1836 que a *Política do Contrabando*<sup>310</sup> ganhou espaço dentro do parlamento brasileiro, nos jornais e na opinião pública geral. Nesse ano a campanha

---

<sup>306</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 133 – 134.

<sup>307</sup> Idem.

<sup>308</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 87.

<sup>309</sup> Anais da Câmara dos Deputados, 24 de julho de 1835, p. 109.

<sup>310</sup> Tal como Tâmis Parron, entendo que no Brasil houve uma *Política do contrabando* (1835-1850), união de discursos e práticas na qual o contrabando era força que guiava e dava coesão a política escravista. Influenciado pela teoria da *Política da Escravidão* que historiadores norte-americanos identificaram para os EUA no século XIX, é necessário ressaltar que a diferença entre essas teorias se dá através do contexto histórico de cada um desses países. PARRON, *Op. Cit.*, p. 137-156; ESTEFANES, Bruno Fabris; PARRON, Tâmis; YOUSSEF, Alain El. “*Vale Expandido: contrabando negreiro, consenso e regime representativo no Império do Brasil*”. In: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da segunda escravidão*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2015, p. 143;

favorável à revogação da lei de 1831 e a reabertura do tráfico de escravos ganhou expressão articulada. As Câmaras Municipais de Valença e Barra Mansa, no Rio de Janeiro, e de Barbacena, em Minas Gerais, enviaram representações pedindo ao parlamento que reconsiderasse a efetividade da lei de 1831, argumentando, tal qual Cunha Mattos, na Comissão da Câmara dos Deputados em 1827, ou Bernardo Pereira de Vasconcellos, nas páginas de seu jornal *O Sete d'Abril*, que a manutenção do fluxo contínuo de escravos para o Império do Brasil necessário e atendia aos interesses econômicos da nação.<sup>311</sup>

Apesar de em 1835 Bernardo Pereira de Vasconcellos (MG) ter sua sugestão ignorada pelo parlamento, se tornou incansável na busca pela reabertura do comércio de escravos sob a forma de contrabando. Através de seu periódico e discursos no parlamento brasileiro sustentou sua argumentação de que o tráfico era uma questão de interesse da nação e sua proibição um entrave para o progresso, além da norma de 1831 interferir, diretamente, sobre uma questão que era costumeira à sociedade. Nesse sentido, as manifestações de Vasconcellos garantiram, sobretudo, um apoio massivo dos cafeicultores do Vale do Paraíba, que viam no fluxo contínuo de cativos para o Império do Brasil uma necessidade para o avanço da economia cafeeira. Essa associação se torna evidente na proposta de anulação da lei de 1831 enviada à Assembleia Provincial do Rio de Janeiro, enviada pelos líderes do Regresso e seus aliados nas câmaras municipais do Vale do Paraíba, que se utilizava da mesma linha de argumentação exposta pelo deputado mineiro.<sup>312</sup>

É necessário demonstrar, também, que não só membros da oposição buscaram a revogação da lei de 1831. Até mesmo o marquês de Barbacena, autor da norma de novembro de 1831, elaborou um texto substitutivo ao que havia escrito anos antes. A diferença fundamental é a retirada do primeiro artigo, o qual determinava que os africanos traficados ilegalmente seriam considerados livres, e a substituição pela determinação de que estava expressamente proibido o comércio Atlântico de escravos. Em síntese, tal proposta tinha duas vertentes, sendo a primeira a anistia aos crimes cometidos até 1837, ou seja, os africanos livres que adentraram o Império do Brasil entre a 1831 e 1837 estariam sujeitos à manutenção de sua condição de escravo, e a segunda é a retirada dos compradores, portanto fazendeiros, da alcunha de criminosos, já que na nova proposta

---

<sup>311</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 137 – 142.

<sup>312</sup> Biblioteca Nacional. *O Sete d'Abril*. 23 de dezembro de 1837. Cf. YOUSSEF, *Op. Cit.*, p. 58 – 59.

apenas traficantes, membros da tripulação e auxiliares do desembarque seriam passíveis de punição. Dessa maneira, torna-se indiscutível que a proposta de substituição da lei de 1831 era uma manobra para atender às reivindicações dos proprietários de terra e escravos, especialmente dos cafeicultores do Vale do Paraíba.<sup>313</sup>

Nesse contexto de disputa sobre a revogação da lei e o crescimento da oposição ao regente Diogo Feijó, que buscou reforçar os meios de supressão ao tráfico de escravos, o Império brasileiro, ainda, estava cercado por revoltas e insurgências que colocavam mais pressão sobre o padre-regente. A inabilidade política para confrontar a situação e a incapacidade de resolver as rebeliões, como a Cabanagem (Grão-Pará), Balaiada (Maranhão), Sabinada (Bahia) e Farroupilha (Rio Grande do Sul), para citar algumas delas, levou o regente à renúncia do cargo em setembro de 1837.<sup>314</sup>

Poucos dias depois, no dia 19 do mesmo mês, Pedro de Araújo Lima, futuro marquês de Olinda, opositor do antigo regente, assumiu a regência do trono brasileiro e formou um gabinete com membros do Partido do Regresso. Os Ministérios da Justiça e do Império foram assumidos por Bernardo Pereira de Vasconcellos, o da Marinha por Joaquim José Rodrigues Torres, dos Estrangeiros por Antônio Peregrino Maciel Monteiro, da Guerra por Sebastião do Rego e Miguel Calmon du Pin assumiu o Ministério da Fazenda, com a formação deste gabinete, o “tempo saquarema”<sup>315</sup>, como definido pelo historiador Ilmar de Mattos, havia começado. E com ele a reabertura sistêmica do tráfico de escravos (gráfico 5).

É certo que o gabinete formado pelo regente Pedro Araújo Lima tinha como um de seus principais objetivos a reabertura do tráfico de escravos sob a forma de contrabando para atender à classe senhorial. Nesse aspecto vale destacar duas nomeações, a de Bernardo Pereira de Vasconcellos e de Joaquim José Rodrigues Torres, ambos líderes regressistas, sendo o segundo, ainda, membro do núcleo saquarema, que futuramente dirigiria o Império. O primeiro foi nomeado para o comando de dois ministérios, o do Império e o da Justiça, e como vem sendo dito ao longo deste trabalho, o ministro mineiro tinha um forte posicionamento contrário à lei de 1831, porém, com a ocupação do cargo baixou o tom em defesa do contrabando, já que poderia ser enquadrado na Lei de Responsabilidade. Assim, o estímulo ao tráfico Atlântico era feito por medidas que

---

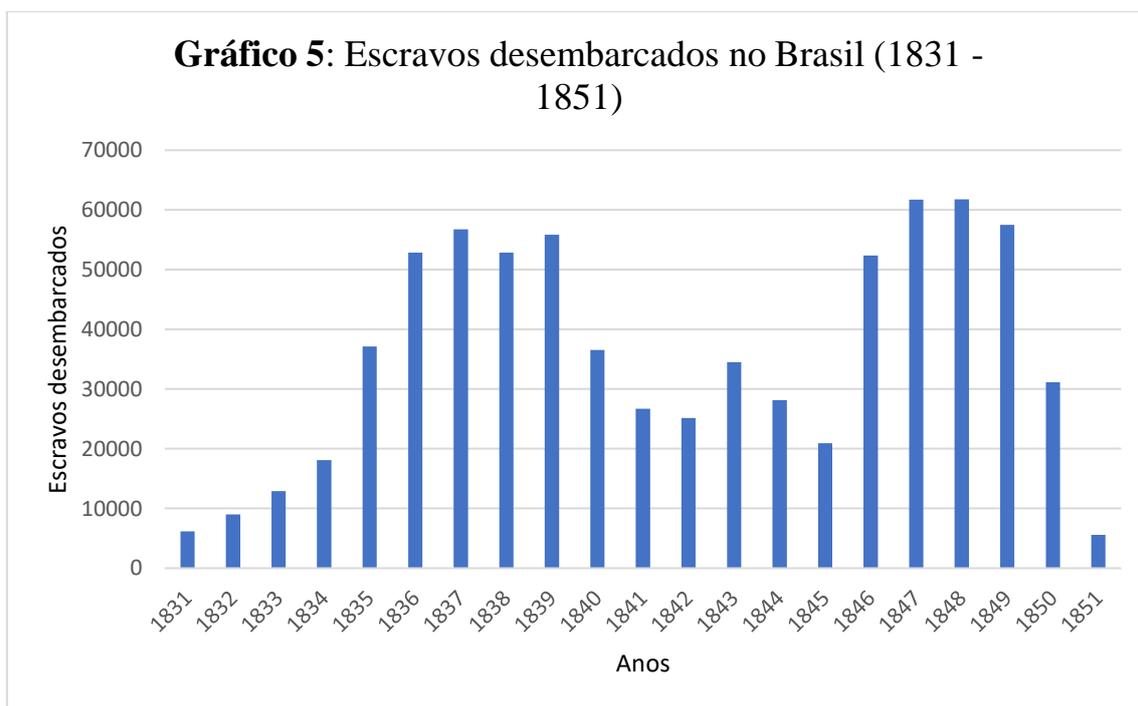
<sup>313</sup> RODRIGUES, *Op. Cit.*, p. 110 – 112.

<sup>314</sup> MOREL, Marco. *O período das Regências (1831 – 1840)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.

<sup>315</sup> MATTOS, *Op. Cit.*

facilitavam o desembarque de cativos na costa brasileira, bem como reduzia as chances de apreensão.<sup>316</sup>

O outro caso a ser mencionado é o de Joaquim José Rodrigues Torres (visconde de Itaboraí, em 1854), fazendeiro, matemático e político, além de um dos nomes mais populares da Província fluminense, foi nomeado ao Ministério da Marinha. A questão é que desde a Regência de Feijó, todos os ministros que ocuparam tal ministério eram homens de alta patente da Armada ou oficiais do Exército e dessa vez um fazendeiro, símbolo da luta pela reabertura do comércio ilícito de cativos africanos, ocupou uma posição de grande importância para a repressão do tráfico de escravos. Dessa maneira, rapidamente, a oposição buscou pressionar o ministro da Marinha, no entanto, com toda sua habilidade política, o ministro se esquivou de qualquer posicionamento e afirmou que o papel fundamental da força naval, naquele momento, era a pacificação e reestabelecimento da ordem nas províncias insurgentes.<sup>317</sup>



Fonte: ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/estimate>.

<sup>316</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p 149 - 150.

<sup>317</sup> *Idem*.

No gráfico 5 pode-se perceber que a partir de 1835 o comércio de escravos foi reaberto, sob a forma de contrabando. Entre 1836 e 1839, ao mesmo tempo do recomeço dos discursos parlamentares e petições em favor da anulação da lei de 1831, o desembarque de escravos na costa brasileira foi surpreendente, alcançando novamente o patamar que havia se instaurado ao longo das primeiras décadas do século XIX, depois de alguns anos de retração em resposta à lei de proibição do tráfico de escravos para o Império do Brasil. Por outro lado, entre 1840 e 1845 há uma sensível queda nesses números, que possivelmente ocorreu pelo aumento da repressão inglesa ao tráfico de escravos, sobretudo após a proibição do tráfico de escravos para Portugal. Por fim, entre 1846 e 1849, uma nova alavancada nas estimativas acerca do desembarque de escravos para o Império brasileiro, dessa vez, pode-se imaginar que, assim como no período entre 1827 e 1831, havia uma iminência da proibição, portanto, era necessário trazer o máximo de cativos possível antes que houvesse uma nova norma que determinasse o impedimento à atividade negreira.

Dessa maneira, é possível perceber que a reabertura do comércio Atlântico de escravos está relacionada a proteção que o parlamento daria aos fazendeiros e traficantes, mesmo que esses ainda fossem passíveis de punição de acordo com a lei. Portanto, a coesão do grupo regressista quanto a questão do tráfico de escravos e a chegada dele ao Poder Executivo, através do regente Pedro de Araújo Lima, foram decisivas para o crescimento do contrabando até que outra sequência de episódios e alterações conjunturais e estruturais determinassem o encerramento completo da atividade atlântica.

Durante o período do contrabando, entre 1831 e 1850, desembarcaram no Império do Brasil cerca de 738 mil escravos, sendo 574 mil enviados em direção ao sudeste brasileiro, ou seja, a região Rio-Vale-Minas, o que representa 78% de todos os cativos que foram trazidos ilegalmente para a costa do Atlântico sul. É necessário mencionar que os outros 22% de escravos desembarcados nesse período foram para outras regiões, como Bahia e Pernambuco, tradicionais compradores de cativos africanos, e foram de suma importância para o dinamismo econômico regional. Contudo, devido ao destaque à região centro-sul deste trabalho, esses dados permitem ratificar a argumentação que está sendo elaborada ao longo do trabalho: o centro-sul brasileiro, com destaque para a região que compreende o Rio de Janeiro, o Vale do Paraíba e Minas Gerais, se destaca, desde finais do século XVIII como a principal área de dinamismo econômico do Brasil e sua centralidade está atrelada, diretamente, às atividades relacionadas à escravidão, fosse o

tráfico, a agropecuária de abastecimento interno ou a cafeicultura, o que leva à resistência da região a proibição, mas, principalmente, coloca a Corte imperial, devido às características de concentração de atividades políticas, administrativas e mercantis, como um local promissor e lucrativo para sediar as operações do contrabando de escravos. Nesse sentido, essas características junto a questões específicas, como a cumplicidade de autoridades e a dispersão dos portos, como verificado no primeiro capítulo, permitem a ascensão de novos agentes do tráfico de escravos ao longo do contrabando, sendo um deles Manoel Pinto da Fonseca, objeto mais amplo deste trabalho.

Nessa conjuntura interna de avanço do cultivo cafeeiro e defesa irrestrita do trato negreiro alavancado pelo Partido do Regresso, notórios membros oposição, antigos aliados do ex-regente Feijó, como Francisco Jê Acaiaba de Montezuma e o marquês de Barbacena, não perderiam o comando do Império sem disputar. Questionaram e pressionaram os partidários da base do governo por não deliberarem sobre a proposta do primeiro, que previa a apreensão de navios suspeitos de realizar o tráfico de escravos, mesmo sem cativos dentro da embarcação, e dar poder aos juízes de paz para averiguar as tais embarcações.<sup>318</sup>

Em agosto de 1840, foi dado o Golpe da Maioridade, com o objetivo primordial de cessar a reforma conservadora do Código de Processo Criminal, manobra política liderada pela oposição ao Regresso, que acabava com o período da Regência e coroava D. Pedro II como imperador do Império do Brasil. Dessa maneira, junto ao novo imperador, os liberais retomavam o poder Executivo, perdido em 1837, formando o “Gabinete Maiorista”, integrado pelos irmãos Antônio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva e Martim Francisco Ribeiro de Andrada (SP), Antônio Paulino Limpo de Abreu (MG), os irmãos Antônio Francisco de Paula de Holanda Cavalcanti de Albuquerque e Francisco de Paula Cavalcanti de Albuquerque (PE) e Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho (RJ).<sup>319</sup> Apesar da expectativa pelo reforço das medidas antitráfico, poucas foram as medidas efetivas de ampliação da repressão ao comércio de africanos, as pautas acerca da temática e da lei de 1831, tão aclamadas pelos liberais que formavam o Partido do Progresso, foram sendo arrastadas para discussão posterior, até que no início de 1841 o

---

<sup>318</sup> Ibidem, p. 144.

<sup>319</sup> SABA, Roberto. “As ‘eleições do cacete’ e o problema da manipulação eleitoral no Brasil monárquico”. *Almanak*. Guarulhos, n. 02, 2º semestre de 2011, p. 126 – 145.

gabinete fosse dissolvido e o Regresso voltasse ao alto escalão da política imperial brasileira.

Nessa perspectiva, pode-se compreender o período entre 1837 e 1852 a partir da análise de Ilmar de Mattos, que ao se utilizar do aparato teórico de Antônio Gramsci e, sobretudo, do conceito de *hegemonia*, aponta que os conservadores (o Partido do Regresso e depois Partido Conservador) dirigiram incontestavelmente o Estado imperial brasileiro, entendendo “dirigir” não como o controle do Executivo, mas a construção de um consenso em relação à manutenção da ordem no Estado (centralização do Poder), do território nacional e a defesa irrestrita da escravidão e seus meios de reprodução (ao menos, desse segundo, até 1850).<sup>320</sup>

Para a construção desse consenso é de preciso destacar a importância de duas reformas feitas pelo Regresso em 1840 e 1841, que foram, respectivamente, a Interpretação do Ato Adicional de 1834 e a Reforma do Código de Processo Criminal de 1832. A Interpretação do Ato Adicional definiu que cabia às Assembleias Provinciais apenas regular sobre a polícia e a economia local – não incluindo a polícia judiciária, além de limitar aos Presidentes de Províncias a prerrogativa de nomear, suspender e demitir somente aos funcionários provinciais cuja função estava ligada ao legislativo. Dessa forma, a Lei de Interpretação reduziu os poderes das Assembleias Provinciais, garantindo ao poder central uma maior dominação acerca dos cargos e funções estabelecidos dentro das Províncias.<sup>321</sup> Já a Reforma do Código de Processo Criminal, em síntese transferiu dos juízes de paz – magistrados não togados – as funções policiais, pré-processuais e processuais para os novos cargos de delegados e subdelegados, nomeados pelos presidentes de província ou pelo governo central; colocou a magistratura togada (promotores, juízes municipais, juízes de órfãos e juízes de direito) sob rígido controle dos ministros da Justiça e do Império, que podiam removê-los dos cargos; e, ainda, criou o cargo de chefe de política para cada província, que era designado pelo Executivo.<sup>322</sup>

Dessa maneira, as reformas, em conjunto, foram responsáveis pela reorganização político-institucional do Império brasileiro. Com os objetivos destacados pelo historiador

---

<sup>320</sup> MATTOS, *Op. Cit.*, p. 121 – 181.

<sup>321</sup> DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX*. São Paulo: Globo, 2005, p. 125 – 154.

<sup>322</sup> GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997, p. 82 – 100. Cf. também: FIGUEIRAS JR. Araújo. *Código do processo do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1874, p. 162 – 231. YOUSSEF, ESTEFANES e PARRON, *Op. Cit.*, p. 145 - 147

Ilmar de Mattos, como posto acima, a Interpretação do Ato Adicional e a Reforma do Código de Processo Criminal garantiram a manutenção do território nacional, a centralização do poder e a autoridade da Coroa em relação ao parlamento. Assim, mesmo com a alternância entre liberais e conservadores do Executivo, o grupo conservador e, especialmente, os saquaremas – fração Fluminense da classe senhorial –, mantiveram a direção do Estado Imperial brasileiro ao longo da década de 1840.<sup>323</sup>

Com a derrota dos liberais na política interna brasileira, a maior força contra o tráfico ilícito de escravos veio de fora, com a histórica opositora a tal negócio: a Grã-Bretanha. Em 1839, foram fundadas duas instituições com a intenção de extirpar o comércio de escravos realizado no Atlântico, foram elas: a Society for the Extinction of the Slave Trade and for the Civilization of Africa, fundada por Thomas Fowell Buxton, e a British and Foreign Antislavery Society, de Joseph Sturge. A estratégia da primeira era introduzir o cristianismo e o comércio lícito no continente africano, enquanto a da segunda voltava seus olhos para as Américas e buscava o banimento universal da escravidão. A organização das agremiações levou ao arranjo da World Antislavery Convention, em Londres, ainda em 1839, onde se reuniram defensores da pauta antitráfico, sobretudo do, da Inglaterra, França e Estados Unidos.<sup>324</sup>

A partir desse movimento internacional contra o tráfico de escravos, o Império britânico negociou, no mesmo ano, tratados com o Chile, Venezuela, Uruguai, Confederação Argentina e Haiti, bem como, pela primeira vez, negociou acordos, similares aos feitos nas Américas, com regiões do continente africano. Posteriormente, em 1841, ainda conseguiram a assinatura do México e do Texas nas tratativas contra o negócio negreiro. Nesse, também, acordaram a “convenção das cinco nações”, a qual foi assinada pela Inglaterra, França, Áustria, Prússia e Rússia, que, dentre outras medidas, classificava o tráfico Atlântico de africanos como pirataria.<sup>325</sup>

O avanço da diplomacia britânica contra o tráfico de escravos no Atlântico também levou a ampliação de medidas para a supressão do mesmo, o que criou entraves para Portugal e Brasil. Ainda em 1839 o parlamento britânico aprovou o bill Palmerston, que

---

<sup>323</sup> MATTOS, *Op. Cit.*, p. 97 – 181

<sup>324</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 197. Cf. TEMPERLEY, Howard. *British Antislavery, 1833 – 1870*. Londres: Longman, 1972, p. 168 – 193.

<sup>325</sup> É necessário destacar que apenas a França não ratificou a assinatura. ELTIS, David. *Economic Growth and the ending of the transatlantic slave trade*. Nova York/Oxford: Oxford University Press, 1987, p. 87 – 89.

submeteu todos os navios suspeitos de realizar a atividade negreira com a bandeira portuguesa ou sem nacionalidade a tribunais do Almirantado britânico, ou seja, seriam julgados como se fossem propriedades de súditos de Sua Majestade britânica.<sup>326</sup> Ao mesmo tempo, a Secretaria das Relações Exteriores do Império inglês reinterpreto a Convenção anglo-brasileira de 1826, dando autorização aos cruzadores ingleses para apreenderem quaisquer embarcações brasileiras que estivessem apenas equipadas para o tráfico e, posteriormente, levar os responsáveis para o julgamento nas comissões mistas do Rio de Janeiro ou Serra Leoa, portanto, através de uma medida unilateral, a Inglaterra impôs a aceitação dos Artigos Adicionais de 1835, que fora mencionado.<sup>327</sup>

Tais medidas surtiram efeitos imediatos no Atlântico. Se entre 1831 e 1838, os cruzadores britânicos capturaram apenas um negreiro com a bandeira do império na costa africana, por outro lado, entre 1839 e 1840 foram quatorze embarcações aprisionadas e, se estender a amostragem para até 1842, foram cento e cinquenta navios apreendidos.<sup>328</sup> É necessário mencionar que as incursões britânicas contra o infame comércio se faziam, sobretudo, na costa da África, sendo o litoral brasileiro responsabilidade do próprio governo. Nesse aspecto, ao verificar o reforço dos métodos adotados pela diplomacia britânica contra o negócio negreiro junto ao gráfico 5, se torna mais verossímil a queda de cerca de 30 mil no período de apenas três anos. Ainda, pode-se ressaltar que a embarcação *John A. Robb*, analisada no capítulo anterior, foi aprisionada nesse contexto de expansão da repressão inglesa ao tráfico.

Esse aumento exponencial de aprisionamentos refletiu diretamente na forma como o Império brasileiro tratava a comissão mista. Após os aprisionamentos entre 1839 e 1842, foram enviados pelo gabinete saquarema, pela primeira vez, um juiz e um árbitro para trabalharem na comissão mista de Serra Leoa, eram eles, respectivamente, José Hermenegildo Frederico Niterói e Joaquim Tomás do Amaral. As instruções para o trabalho eram claras: não aceitar a interpretação do tratado de 1826 estabelecida pelo Foreign Office. Dessa maneira, os oficiais brasileiros foram enviados para fazer contrapeso às decisões britânicas que estavam sendo tomadas em Serra Leoa.<sup>329</sup>

---

<sup>326</sup> ALEXANDRE, Valentim. Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834 – 51). *Análise Social*, vol. XXVI (111), 1991 (2º), p. 317 – 326.

<sup>327</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 166 – 190.

<sup>328</sup> ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acessado em 20/02/2019.

<sup>329</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 206.

É interessante mencionar que, nesse contexto, surgem novas propostas de combate à instituição da escravatura. Uma delas é a de David Turnbull que apresentou ao lorde Palmerston um plano de combate ao tráfico diferente, ao invés de atacar o comércio de escravos pela oferta, buscava minar o comércio de escravos pela demanda. A proposta consistia na aplicação das leis locais pela Comissão Mista e na presunção da liberdade, fazendo com que os proprietários provassem a legalidade e a propriedade do cativo. Assim, segundo Turnbull, a propriedade escrava se desvalorizaria e, por conseguinte, a demanda seguiria o mesmo ritmo. Além disso, o plano tinha como intenção reduzir os gastos britânicos com a *Royal Navy*, que mantinha operações e cruzadores constantes no Atlântico para coibir a atividade negreira. Todavia, o lorde Palmerston, bem como a Antislavery Society, sabiam que era um plano impraticável, apesar da mudança do foco da oferta para a demanda.<sup>330</sup>

Em 1842, após um curto período de tempo para a organização do poder por D. Pedro II, o lorde Aberdeen enviou ao Império do Brasil uma missão especial, chefiada por Henry Ellis, cunhado de lorde Ripon. O líder da missão não tinha instruções concretas, porém, tinham por objetivo persuadir o governo imperial a aceitar a abolição da escravatura em troca de melhores condições para o açúcar brasileiro no mercado britânico e a busca pela ratificação, pelo imperador, dos Artigos Adicionais de 1835. Caso não conseguissem um acordo quanto a primeira questão, a estratégia seria prorrogar o tratado comercial já existente, que tinha previsão de término para o mesmo ano.<sup>331</sup>

O aumento da pressão diplomática e militar britânica contra o comércio de escravos no Atlântico despertou reações no Brasil. Durante toda a década de 1840, as propostas de abolição do tráfico e da própria escravatura sofreram pesadas críticas dentro do império, fosse no meio parlamentar ou nos escritos. O historiador Leslie Bethell afirmou que a imprensa e a opinião pública brasileiras, independente se seguiam tendência liberal ou conservadora, foram “absurdamente violentas e impertinentes” acerca das tratativas que Ellis trouxe. Dessa maneira, ficou claro para o líder da missão inglesa que o trabalho escravo era compreendido como uma necessidade pelos brasileiros, mesmo que ainda “estivessem indispostos a afrontar a opinião mundial esclarecida defendendo o sistema escravista”. Portanto, a troca oferecida pelos ingleses de abolição do cativo por

---

<sup>330</sup> MAMIGONIAN, Beatriz. *Africanos livres. A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, p. 183 – 184.

<sup>331</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 266.

vantagens no mercado açucareiro inglês ainda era muito menor do que o Império pretendia aceitar.<sup>332</sup>

Inicialmente Ellis parecia que conseguiria avançar nas negociações, já que a pasta dos Negócios Estrangeiros estava sob comando do liberal Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho (RJ), que já havia se posicionado claramente contra o contrabando, no entanto, já em janeiro de 1843, foi substituído por Honório Hermeto Carneiro Leão (MG), uma das principais lideranças dos conservadores, o que levou ao entrave nas conversas. Apesar do posicionamento abertamente favorável ao tráfico de cativos anteriormente, pelo cargo que ocupava elas foram amenizadas, mas sua atuação nas tratativas dificultou qualquer possibilidade de acordo, já que exigia um acordo com grandes vantagens econômicas, que dificilmente seriam conquistadas. Ainda, ao longo das conversações, ironizou a emancipação dos cativos feita nas colônias britânicas, já que foram apenas “algumas centenas de milhares de escravos, numas poucas coloniazinhas”, enquanto afirmava que no Império brasileiro a população escrava era mais numerosa que a livre. Além disso, impossibilitou qualquer discussão acerca da abolição da escravatura no país, já que isso era questão interna e para o futuro.<sup>333</sup>

Apesar dos ataques e da ironia do ministro brasileiro, é possível arriscar dizer que a paciência para definir novos acordos comerciais com o Império britânico e com a manutenção da repressão no Atlântico foram se esgotando. O resultado disso foi, em 1844, a execução de uma política aduaneira soberana, conhecida como “Tarifa Alves Branco”, e a simples notificação à Grã-Bretanha da finalização da Convenção de 1826, no início do ano seguinte. Em relação à primeira, Bernardo Pereira de Vasconcellos levantou a falta de habilidade política do ministro da Fazenda Manuel Alves Branco, que “elevou cegamente os direitos [ingleses] a mais da metade do que anteriormente se pagava há de influir muito nas relações comerciais, que grandes fortunas hão de ser abaladas?”.<sup>334</sup> Dessa forma, Vasconcellos previa uma retaliação britânica, fosse no âmbito comercial ou no negreiro.

O encerramento das comissões mistas anglo-brasileiras, tanto do Rio de Janeiro quanto a de Serra Leoa, mesmo que previstas no Convênio de 1826 para o ano de 1845,

---

<sup>332</sup> Ibidem, p. 267.

<sup>333</sup> Mesmo que duvidosa, a afirmação de Honório Hermeto Carneiro Leão era uma forma de demonstrar ao oficial britânico a força da instituição da escravatura no país. Cf. Ibidem, p. 268.

<sup>334</sup> Anais do Senado, 02 de julho de 1845.

foi vista pelo Foreign Office como uma afronta aos interesses antiescravistas, já que os membros do Partido Conservador buscaram dificultar qualquer tratativa para extensão do acordo. Todavia, é certo, que a atuação das comissões não conseguiu alcançar seu objetivo principal de abolir o tráfico de escravos através da pressão militar-jurídica. Na verdade, os resultados passaram bem longe disso.<sup>335</sup>

A comissão mista sediada no Rio de Janeiro encerrou as atividades em setembro de 1845, com um balanço de quarenta e três navios levados a julgamento, vinte e dois condenados como boa presa, quinze absolvidos, dois entregues ao governo brasileiro para serem julgados, três devolvidos por não poderem ser julgados e, ainda, um caso sem veredito. Por outro lado, a comissão sediada em Serra Leoa teve resultados mais favoráveis, especialmente se os analisar em conjunto com os julgamentos feitos pela comissão anglo-portuguesa. Assim, entre 1819 e 1845, foram arbitrados 279 casos, tendo 262 condenações e dezessete em restituição dos navios aos proprietários. Em números gerais, essas apreensões significaram o resgate de somente 2,8% dos africanos embarcados em direção às Américas – taxas menores que a de morte durante a travessia.<sup>336</sup>

Como antevisto, as decisões unilaterais do governo brasileiro levaram a retaliações do Império britânico. Em agosto de 1845, o parlamento inglês aprovou o bill Aberdeen (sinônimo do que foi o bill Palmerston para o tráfico português), que autorizava a *Royal Navy* a abordar e aprisionar navios envolvidos no contrabando mesmo que sem escravos e que eles fossem julgados pelo crime de pirataria nos tribunais do Almirantado britânico. Nesse jogo de ação e reação, o bill do lorde Aberdeen gerou dois efeitos imediatos: o primeiro, de cunho interno, foi a imposição de uma regulamentação sem que ela passasse pelo crivo da Assembleia brasileira e o segundo, de alcance internacional, foi a adesão da França e Portugal no combate ao tráfico de escravos.<sup>337</sup>

Em relação a mais uma interferência britânica em assuntos que parlamentares brasileiros julgavam se de sua competência, segundo afirma o historiador Tâmis Parron, “o bill completou o programa escravista saquarema, ao pôr qualquer homem público

---

<sup>335</sup> MAMIGONIAN, *Op. Cit.*, p. 212 – 213. Cf. ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org>

<sup>336</sup> Idem.

<sup>337</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 219 – 220.; FERREIRA, Roquinaldo. “Brasil e Angola no tráfico ilegal de escravos, 1830 – 1860”. In: PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio Sombra. *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, o. 150 – 160.

contrário ao tráfico negreiro em posição francamente insustentável”.<sup>338</sup> Sendo assim, através da lei que autorizava os britânicos a julgarem os negreiros brasileiros pelo crime de pirataria, formou-se no Império do Brasil um consenso em torno da defesa do contrabando: salvaguardar o infame comércio se tornou a defesa da soberania brasileira frente à crescente pressão internacional, liderada pelo Império britânico.

Nesse aspecto é de suma importância, ao menos, apontar que as diferenças entre liberais e conservadores se faziam claras, mesmo que ambos amparassem a manutenção do tráfico, ou diminuíssem as suas críticas, como forma de contrapeso à repressão. Como estamos demonstrando exaustivamente, a posição dos conservadores era a de reabertura irrestrita do contrabando. Por outro lado, os liberais, dispersos e pouco articulados ao longo da década de 1840, eram contrários buscavam formas de argumentar contra a presença dos africanos e defendiam a imigração de colonos europeus, na tentativa de embranquecer e civilizar a nação brasileira. Entretanto, seu raio de ação foi minado pela forte articulação dos saquaremas e dos fazendeiros do Vale do Paraíba, que ditavam as regras do jogo político.<sup>339</sup>

Quanto à reação internacional, o apoio irrestrito de Portugal e França no embate contra o comércio Atlântico de escravos brasileiro a partir da bill Aberdeen, levou o Império brasileiro ao isolamento diplomático. É necessário mencionar que o suporte francês e lusitano não foram mera formalidade, os governos direcionaram parte considerável de suas forças navais para a luta. Entre 1845 e 1860, 40% dos navios que passaram pelo porto de Luanda eram cruzadores, dos quais metade eram ingleses, um quarto português, 15% francês e o restante dos Estados Unidos.<sup>340</sup> Ainda, é preciso dizer que nesse período, o isolamento brasileiro na defesa do tráfico de escravos veio ao mesmo tempo em que a atividade era quase que toda destinada ao Império, já que com a insurgência escrava de La Escalera, em Cuba, no ano de 1844, o tráfico de escravos sofreu uma busca queda em seus números – de 10 mil escravos desembarcados anualmente, no início da década de 1840, para 1.500 entre 1845 e 1848.<sup>341</sup>

---

<sup>338</sup> Idem.

<sup>339</sup> Ibidem, p. 207 – 208.

<sup>340</sup> FERREIRA, *Op. Cit.*, p. 150 – 160.

<sup>341</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 221. A redução acentuada no desembarque de escravos em Cuba levou, por conseguinte, ao aumento da capacidade do Recôncavo Baiano em absorver a mão de obra escrava. Dessa maneira, o aumento de cativos nos engenhos da Bahia fez crescer a produtividade da região, a tornando mais competitiva. Soma-se a essa questão, a equidade das taxações entre o *slave-grown sugar* e o *free-grown sugar* no mercado britânico, o que favoreceu a produção do Recôncavo. Cf. BETHELL, *Op. Cit.*, p. 222 – 231.; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *Le commerce des vivants: traite d'esclaves et "Pax lusitana"*

As tentativas de negociação levadas à mesa pelo ministro dos Negócios Estrangeiros Limpo de Abreu, membro do Partido Liberal, após o bill de 1845 sempre levantaram a ideia proposta pelos conservadores: buscar a regulação da imigração de africanos como colonos livres. Contudo, o governo inglês era absolutamente contrário a tal proposição, mesmo com a apresentação de uma proposta que reconhecia o Ato de Aberdeen, em 1847. O problema era que em contrapartida, o ministro brasileiro exigia três condições: a inviolabilidade das águas brasileiras; poder de indenização das comissões mistas; e a finalização do tratado quando o governo brasileiro se instaurasse por completo na costa africana para suprimir o comércio de escravos.<sup>342</sup>

Enquanto o imbróglio entre os governos dos Impérios brasileiro e britânico não ajustavam seus acordos, a repressão ao comércio de cativos aumentava. Entre 1845 e 1850 mais de quatrocentos tumbeiros com a bandeira do Império do Brasil foram apreendidos na costa africana.<sup>343</sup> Tal situação traz à tona a problemática que o tráfico de escravos se tornou para o Brasil, que, cada vez mais se isolava diplomaticamente, já que além da Inglaterra Portugal, França e Estados Unidos haviam se disposto a perseguir as embarcações com pavilhão de D. Pedro II, além de criar entraves em relações econômicas que poderiam servir ao tráfico – como a proibição de venda e consignação de embarcações americanas para o negócio negreiro, mencionado no primeiro capítulo.

Junto aos efeitos da bill de Aberdeen e o isolamento diplomático brasileiro, questões internas ao Império brasileiro voltaram a levar o debate sobre a manutenção do contrabando para o parlamento. A eclosão de movimentos escravos de resistência ao cativeiro, balançava a política imperial. A cada revolta eram retomados discursos contra o infame comércio e contra os africanos, mas a Conspiração de 1848, analisada por Robert Slenes, parece ter sido mais profícua em retomar as discussões pelo fim do comércio Atlântico de escravos.

A Conspiração de 1848, assim como a Revolta dos Malês (1835), não ocorreu, pois foi descoberto por autoridades policiais de Vassouras (RJ), mas também levantou o medo dos senhores pela elaboração de um plano de execução de senhores e feitores. Em síntese,

---

*dans l'Atlantique sud*. Paris: Université de Paris X, 1986, p. 490.; DRESCHER, Seymour. *The mighty experimente: free labour versus slavery in British emancipation*. Oxford: Oxford University Press, 2014, p; 158 – 178.

<sup>342</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 254 – 264.

<sup>343</sup> ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <https://slavevoyages.org/voyage/database>. Acessado em: 22/02/2019.

o esquema foi traçado e difundido por uma sociedade de cativos, dividida em grupos de cinquenta e hierarquizada a partir dos símbolos da etnia *kongo* da África Central, e tinha como método o envenenamento de senhores e feitores, com o objetivo de a partir da morte dos brancos, fosse coroado um líder africano. Segundo o historiador Robert Slenes, formou-se dentre os escravos da região do Vale do Paraíba, os quais a maior parte eram embarcados pelo Congo, Angola e Benguela, uma “identidade escrava”, que tinha raiz na cultura *kongo* e seguiam uma estrutura religiosa da África Central, cujo os cultos tinham como função atacar as doenças ou mazelas sociais, além de fortalecer um indivíduo ou grupo em momentos de crise. Dessa maneira, o historiador propõe que o plano era uma resposta dos escravos da região do Vale do Paraíba ao momento entendido como de crise.<sup>344</sup>

Os efeitos dos planos revoltosos de 1848 não são unanimidade dentro da historiografia. Robert Slenes e Beatriz Mamigonian acreditam que a Conspiração de 1848 detiveram valor substancial na retomada das discussões acerca de uma lei que proibisse efetivamente o comércio de escravos.<sup>345</sup> Por outro lado, Jeffrey Needell e Tâmis Parron, de diferentes maneiras, apontam, respectivamente, que o gabinete saquarema estava mais preocupado com a questão do Rio da Prata; e que a projetada revolta poderia ter surtido efeito naquele ano, mas não em 1850.<sup>346</sup>

É factível apontar que o projeto de Conspiração teve efeitos práticos, ao menos, para àquele ano. O gabinete liberal de 31 de maio de 1848, chefiado por Paula Souza, determinou a apreensão de navios e suspendeu qualquer tratativa, pelos plenipotenciários brasileiros em Londres, de buscar um acordo sobre a imigração de colonos africanos e, ainda, retomou à sessão do Conselho de Estado e apresentou na Câmara dos deputados o projeto de lei de 1837, elaborado pelo marquês de Barbacena, cujo previa uma anistia aos crimes cometidos até o momento e a reformulação de pontos da lei de 1831, como mencionado anteriormente. Contudo, a força desse movimento entrou em conflito com a direção estabelecida pelos saquaremas, que conseguiram barrar o prosseguimento da

---

<sup>344</sup> SLENES, Robert W. “A árvore de Nsanda transplantada: Cultos Kongo de aflição e identidade escrava no Sudeste brasileiro (século XIX)”. In: LIBBY, Douglas cole; FURTADO, Júnia (orgs.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006, p. 273 – 314. Cf. também: SLENES, Robert W. “Malungu, Ngoma vem!: África coberta e descoberta no Brasil”. *Revista da USP*, São Paulo, n. 12, 1992, p. 48 – 67.

<sup>345</sup> Idem.; MAMIGONIAN, *Op. Cit.*, p. 216 -223.

<sup>346</sup> NEEDEL, Jeffrey D. *The party of order. The conservatives, the State, and slavery in the Brazilian Monarchy, 1831 – 1871*. Califórnia: Stanford University Press, 2006, p. 138 – 155.; PARRON, *Op. Cit.*, p. 230 – 244.

proposta na Câmara, com 32 votos contra 29, mesmo que não estivessem efetivamente no governo.<sup>347</sup>

A volta dos saquaremas ao poder não tardou e em 27 de setembro de 1848 formou-se um novo gabinete ministerial. José da Costa Carvalho assumiu a pasta do Império, Joaquim José Rodrigues Torres a Fazenda, Eusébio de Queirós a Justiça, Manuel Vieira Tosta na Marinha, Manuel Felizardo de Sousa e Melo na Guerra e o visconde (futuro marquês) de Olinda Pedro de Araújo Lima nos Estrangeiros. Apoiados, no Conselho de Estado, pelos líderes conservadores Bernardo Pereira de Vasconcelos e Honório Hermeto Carneiro Leão, o gabinete desarticulou as medidas tomadas pelos liberais, voltando a tentar negociar com o governo britânico a possibilidade de trazer africanos como colonos livres para o Império e, ainda, buscavam apoio internacional contra os ataques que os navios negreiros brasileiros sofriam na costa da África.<sup>348</sup>

Dessa maneira, a tensão entre o Império brasileiro e o Império inglês se fazia constante, no entanto, foi com a chegada da esquadra inglesa no Rio da Prata, em operações contra Manuel Rosas, que o governo brasileiro entrou em alerta, devido à proximidade de cruzadores ingleses das águas nacionais brasileiras. Com o fim da operação no Rio da Prata, em meados de 1849, as embarcações britânicas se direcionaram à Costa brasileira, onde apreenderam cinco negreiros e bloquearam parcialmente o porto de Santos durante o ano. No ano seguinte, fizeram três apreensões apenas em janeiro, o mais alto número de detenções de embarcações negreiras, durante um mês, na costa brasileira pela *Royal Navy* em pouco mais de uma década.<sup>349</sup>

A atuação da Marinha inglesa em águas territoriais levou o gabinete saquarema, formado em 1848, a avaliar as formas que poderia enfrentar tais atitudes do governo britânico. Coincidência ou não, em outubro de 1849, visconde de Olinda foi forçado a se aposentar, sendo substituído por Paulino José Soares de Sousa na Fazenda.<sup>350</sup> Todavia, somente em 12 de fevereiro de 1850, após o aumento da repressão inglesa nas águas brasileiras, que o novo ministro dos Negócios Estrangeiros acionou ao agente brasileiro na capital inglesa que o governo imperial se dispôs a passar uma nova lei de abolição do tráfico de escravos para o Império brasileiro. Portanto, ao tentar esticar ao máximo a corda

---

<sup>347</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 279.

<sup>348</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 235 – 236.

<sup>349</sup> BETHELL, *Op. Cit.*, p. 351 – 353.

<sup>350</sup> *Ibidem*, p. 354.

que assegurava a independência e a paz do Império brasileiro, o gabinete saquarema precisou agir rápido após o rompimento dela, com o início da ação beligerante em águas brasileiras.

Nessa perspectiva, com o objetivo de evitar um conflito bélico com a Inglaterra, no fim de março de 1850, o governo brasileiro retomou a questão da abolição do tráfico de escravos, porém, dessa vez, ela seria rápida e com poucas possibilidades de evasão. A proposta apresentada pelos saquaremas tinha como base o projeto de 1837, de autoria do marquês de Barbacena, que fora discutido em 1848. Ao recuperar tal projeto de lei, os saquaremas visavam diminuir o tempo para retaliações da *Royal Navy* e uma nova articulação dos traficantes, já que a proposta já estava aprovada pelo Senado e tinha sido discutida poucos anos antes pela Parlamento, além de buscar demonstrar aos ingleses a intenção de finalmente abolir o tráfico de escravos.<sup>351</sup> Rapidamente o Conselho de Estado deu o aval e logo Eusébio de Queirós foi à Câmara dos Deputados, em sessão secreta, para estabelecer o teor da lei que entraria em pauta.<sup>352</sup>

Não obstante, também era necessário convencer e apaziguar os ânimos dentro da Câmara dos Deputados, a qual era formada, em grande medida, por grandes proprietários de terras e escravos ou seus representantes, e tinham pouco apreço pela pauta do encerramento do fluxo contínuo de mão de obra escrava para o Império do Brasil. O ministro dos Negócios Estrangeiros, Paulino José Soares de Sousa foi o membro do governo responsável por falar perante a Câmara para que conseguisse o apoio necessário para a aprovação da lei. Para tal, prestou esclarecimentos acerca das questões diplomáticas envolvendo o Brasil e Inglaterra sobre o tráfico de escravos, além de demonstrar que a pauta abolicionista era uma questão nacional para os britânicos e, ainda, buscou articular que apesar de discordar da forma pela qual estava sendo feita, a abolição do tráfico era necessária para a defesa do território e da economia nacional.<sup>353</sup>

Assim, o projeto de 1837, ressuscitado e atualizado de acordo com as demandas dos parlamentares, sobretudo os conservadores, foi aprovado – com a supressão do artigo que previa a revogação da lei de 1831 – e, posteriormente, promulgado em 04 de novembro de 1850. A lei, conhecida até hoje pelo nome do ministro da Justiça que o decretou,

---

<sup>351</sup> PARRON, *Op. Cit.*, p. 238.

<sup>352</sup> RODRIGUES, José Honório (org.). *Atas do Conselho de Estado*. Brasília/Senado Federal, v. III, 1842 – 1850, 1978, p. 247 – 267.; Anais da Câmara dos Deputados, 12 de julho de 1850, p. 176.

<sup>353</sup> Anais da Câmara dos Deputados, 15 de julho de 1850, p. 198 – 208.

Eusébio de Queirós, diferentemente de sua antecessora, previa que os apresamentos poderiam ocorrer “antes do desembarque, ou no ato dele, ou imediatamente depois em armazéns e em depósitos nas costas e portos”, no entanto, se “esquecia” acerca dos compradores e detentores de africanos importados de forma ilegal.<sup>354</sup>

Nesse sentido, a lei de 04 de novembro de 1850 proibiu definitivamente o tráfico de escravos para o Império do Brasil. Através de questões endógenas e, sobretudo, exógenas, sua elaboração e promulgação se tornaram urgente para um país cada vez mais isolado diplomaticamente. A partir dela, o governo brasileiro se dedicou expressivamente, em conjunto ao Império britânico, em cessar a atividade negreira, fosse na vigilância da costa ou nas praias de desembarque, as autoridades estavam atentas a tal comércio. Além disso, a alteração da forma como tramitavam os processos judiciais dos envolvidos com o tráfico de escravos após 1850 foi uma forma de centralizar a repressão, reduzindo as possibilidades para autoridades vendidas aos traficantes.

A partir de 1850 se reativou a Auditoria Geral de Marinha, que era um tribunal sediado em diversas capitais provinciais litorâneas e com uma sede feral na Corte, tendo o Conselho de Estado como tribunal de segunda instância.

“os cargos de auditores de marinha seriam ocupados por juízes de direito, designados pelo governo; na falta de designação especial, o cargo caberia ao juiz de direito que fosse chefe de polícia; se este fosse desembargador, serviria o juiz de direito da primeira vara do crime e, em último caso, o juiz municipal”<sup>355</sup>

Apenas em caso de impossibilidade de condução das presas a um dos portos que sediavam as auditorias regionais, a função de elaborar o processo recairia sobre a autoridade local.<sup>356</sup>

Dessa alteração é válido destacar duas questões, a primeira é a presença do Conselho de Estado como segunda instância de julgamento, o que abre precedente para avaliar que a atividade negreira não era só caso de polícia, mas também era uma questão política, já que o Conselho era uma instituição que abrigava os principais líderes de ambos os partidos. Já a segunda questão diz respeito à centralização que foi elaborada com a retomada da Auditoria Geral de Marinha, pois a indicação do Poder central ao cargo de juiz de direito, reduz as chances de articulação dos traficantes com as autoridades de

---

<sup>354</sup> MAMIGONIAN, *Op. Cit.*, p. 242.

<sup>355</sup> RODRIGUES, *Op. Cit.*, p. 130 – 131.

<sup>356</sup> *Idem.*

vigilância – questão que era de suma importância para a imagem do governo no pós-1850. Entretanto, não se pode acreditar que subitamente o tráfico tenha sido desarticulado, pois interesses locais e autoridades corruptas ainda, além de traficantes, ainda atuavam nos litorais brasileiros.

É necessário mencionar, por fim, que quem estava sujeito aos tribunais da Auditoria eram, sobretudo, os traficantes de escravos. Como mencionamos anteriormente, a lei Eusébio de Queirós fez silêncio quanto aos compradores e proprietários da escravaria ilícita, portanto, eram os negociantes de cativos que assumiam toda a culpa e possível penalidade da travessia atlântica. As penalidades a serem impostas estavam no artigo 4º da Lei de 04 de novembro de 1850 e retomavam as condenações previstas na lei de 07 de novembro de 1831 e ao Código Criminal do Império, sendo as mais severas o desterro e o degredo. Notórios traficantes do período do contrabando foram sentenciados à pena de expulsão do Império brasileiro, como: Vitório Emanuel Paretto (1851); Manoel Pinto da Fonseca, José Bernardino de Sá e Thomaz da Costa Ramos – o Maneta – (1852); e Antônio Avellar (1853).<sup>357</sup>

Manoel Pinto da Fonseca, como já mencionado, saiu do Império brasileiro ainda em 1851, antes de receber seu julgamento, mas quando constava na lista de suspeitos das autoridades brasileiras de ter relação com o tráfico de escravos. É de se supor que o tempo entre a proibição e a sentença de expulsão (1852) tenha sido dilatado por duas razões: a) a ausência de provas concretas pode ter influenciado na demora para seu julgamento, mesmo que três de suas embarcações tenham sido apreendidas entre 1850 e 1851; b) A importância que Manoel Pinto da Fonseca adquiriu dentro da “boa sociedade” imperial pode ter garantido a ele que se retirasse do país antes que as autoridades tivessem de busca-lo, evitando, assim, um desgaste maior de sua imagem. Contudo, examinar as associações do negreiro junto à boa sociedade é tema para outro trabalho.

Desde a reabertura sistêmica do contrabando, todos os passos eram avaliados, fossem as necessidades de mão de obra interna ou a pressão exercida pelas nações abolicionistas. Durante toda a década de 1840, o Império brasileiro buscou minimizar e prolongar a problemática do tráfico internacionalmente, até que em 1845 o Ato de Aberdeen decretou uma intensificação na vistoria dos navios com o pavilhão imperial no

---

<sup>357</sup> PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. “José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da Província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850”. *Tempo. Revista do Departamento de História da UFF*, v. 16, 2011, p. 285 – 312.

Atlântico, resultando no aumento expressivo das apreensões de navios negreiros. A partir de então, até o ano de 1850, as disputas internacionais se acirraram, bem como internamente se construíam movimentos de escravos e livres, que colocavam a manutenção do comércio Atlântico de escravos não mais como uma solução para a lavoura, mas como um problema a ser administrado.

A lei de 1850, portanto, foi resultado de questões internas e externas, que, com pesos diferentes, influenciaram nas medidas adotadas pelo governo brasileiro. Todavia, para minar o tráfico seus artigos previram uma centralização das autoridades responsáveis, além de colocá-lo como uma questão política, a ser julgada em segunda instância pelo Conselho de Estado. Nesse aspecto e não só pela existência da lei (visto que já existia uma desde 1831), é possível compreender a redução do desembarque de escravos no litoral brasileiro de forma rápida, que reduziu de cerca de 58 mil escravos em 1849 para 5 mil em 1851 e menos de mil nos anos posteriores.<sup>358</sup>

Ao resgatar o processo de abolição do tráfico de escravos ao longo do segundo quartel do século XIX, foi buscado desenvolver uma análise acerca das questões políticas, internas e externas, que permitiram a atuação de Manoel Pinto da Fonseca no tráfico de escravos, sob a forma de contrabando, a partir da segunda metade da década de 1830 e, ao mesmo tempo, quais foram as problemáticas que levaram à proibição e, por conseguinte, a saída e expulsão do negreiro do Império brasileiro. Nesse sentido, por mais que o capítulo mencione poucas vezes o negreiro, seu objetivo principal era construir o panorama econômico, político e social em que o traficante ganhou espaço e se tornou um dos principais negociantes de cativos do período da ilegalidade.

---

<sup>358</sup> ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/estimate>. Acessado em: 05/03/2019.

## Considerações finais

Manoel Pinto da Fonseca foi o objeto central deste trabalho. Buscar compreender quem foi ele, sua notoriedade dentre os principais negociantes da praça comercial do Rio de Janeiro e sua participação no comércio Atlântico de escravos foram os objetivos que deram início a reflexão que foi construída ao longo dessa dissertação. A partir delas, foi possível gerar outras indagações e, até mesmo, levantar algumas hipóteses, ainda a serem comprovadas.

Ao analisar os negócios estabelecidos por Manoel Pinto da Fonseca ao longo dos vinte e seis anos de sua estadia no Império do Brasil (1825 – 1851), pôde ser testada a hipótese de Manolo Florentino, o qual o tráfico no período do contrabando foi guiado por novos traficantes que substituíram aqueles que eram tradicionais na operação, no entanto, eles tinham o mínimo de conhecimento dos meandros do comércio com a África, já que era um negócio de alta especialização.<sup>359</sup> A trajetória de Manoel Pinto da Fonseca possibilitou aferir sobre esta ideia e, ainda, supor que sua notoriedade no trato negreiro se deu, sobretudo, pelas relações construídas anteriormente – como a associação com Francisco Franque, mencionada no segundo capítulo.

Além disso, verificamos uma forte conexão entre os negócios lícitos e ilícitos. As mercadorias que chegavam ao porto do Rio de Janeiro, direcionadas à Manoel Pinto da Fonseca eram, sobretudo, produtos que seriam utilizados no tráfico, fosse para a manutenção da tripulação e da escravaria ao longo da viagem Atlântica ou para as operações financeiras de *joint stocks*, que garantiam o lucro completo dos negreiros antes mesmo que suas embarcações saíssem em direção ao continente africano.

Essa ramificação lícita dos negócios foi de suma importância para a defesa de Pinto da Fonseca nos momentos em que sofreu com represálias das autoridades, fossem brasileiras ou estrangeiras. Como visto anteriormente, o traficante foi teve sua assinatura na Alfândega do Rio de Janeiro suspensa por suas atividades ilícitas, mas as relações construídas com outras firmas, de mercadorias legais e ilegais, da Corte fizeram que tal imbróglio fosse reconsiderado, até que o futuro ministro da Fazenda, Manoel Alves Branco se posicionasse em seu favor. Não foi diferente a reação dos pares de Manoel

---

<sup>359</sup> FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*. Uma História do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX). São Paulo: Editora Unesp, 2014, p. 163 – 183.

Pinto da Fonseca quando de seu processo judicial contra os capitães John Foote e Henry Matson, sob a alegação de terem apreendido uma barca consignada a seu favor e destruído seu barracão em Cabinda. As listagens de mercadorias lícitas presentes na embarcação e na feitoria, bem como dos documentos de liberação da expedição, foram de grande relevância para a construção de sua defesa.

Ainda, ao longo do último capítulo, foram discutidas questões pertinentes à conjuntura e estrutura específicas do Império brasileiro ao longo do segundo quartel do século XIX. Sem esta verificação, não seria possível entender a dimensão do que foi o tráfico de escravos para a sociedade brasileira do pós-1831, bem como a importância dos agentes que realizaram tal negócio, já que em uma análise menos atenta às nuances da política e economia imperial levaria à interpretação de que a primeira lei de abolição do comércio de escravos havia sido promulgada já fadada ao fracasso. Da mesma forma, foi preciso resgatar estudos que se dedicaram a compreender a mudança na direção do Executivo brasileiro e a hegemonia construída pelo Partido do Regresso para entender a ampla defesa do tráfico de escravos, mesmo em um momento de aumento da pressão diplomática pelo fim de tal negócio.

Nesse sentido, o terceiro capítulo tem um objetivo que, ao mesmo tempo, é auxiliar e fundamental. É auxiliar por não se tratar do objeto de central da pesquisa, a participação de Manoel Pinto da Fonseca no contrabando de escravos africanos. É fundamental, pois sem entender as questões políticas, econômicas e sociais que estavam em jogo ao longo das décadas de 1830 e 1840 seria impossível justificar a importância deste trabalho, que foi analisar o tráfico de escravos através da ação de um único agente.

Portanto, seguindo a orientação metodológica de análise, explicitada por Emília Viotti, este trabalho buscou construir uma abordagem histórica que combina processos de longa duração, envolvendo mudanças estruturais, situações conjunturais e uma sucessão de episódios.<sup>360</sup> Dessa forma, os dois primeiros capítulos apontaram para o âmbito do episódico, com a descrição de fatos e levantamento de análises próprias ao negociante Manoel Pinto da Fonseca, enquanto o último se propôs a analisar os processos de média e longa duração.

---

<sup>360</sup> COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala a Colônia*. (5ª Ed.). São Paulo: Edusp, 2012. p. 29.

## Anexos

### **Anexo I – Abaixo assinado em defesa de Manoel Pinto da Fonseca.**

**Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Correspondencias n. 13, 15 de Janeiro de 1840, p. 2, c. 2 e 3**

“Pede-se-nos a publicação do seguinte:

O abaixo assignado, negociante estabelecido nesta praça, tendo servido de assignante da alfândega, e tendo por fiadores Antonio José Moreira Pinto e José Pereira da Rocha Paranhos, foi sem a menor causa suspenso; e como hum semelhante procedimento seja offendido ao seu credito e de seus fiadores, elle roga ao Illustríssimo Srs. Negociantes nacionaes e estrangeiros, que delle melhor conhecimento tem, hajão de declarar se elle e seus fiadores sempre tem gozado e continuão a gozar de confiança e inteiro credito nesta praça, ou se há algum motivo pelo qual qualquer delles tenha desmerecido na opinião de que tem gozado.

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1839. – (Assignado) *Manoel Pinto da Fonseca*.

Pela minha parte affirmo e attesto que os Srs. Antonio José Moreira Pinto, José Pereira da Rocha Paranhos e **Manoel Pinto da Fonseca**, são todos negociantes desta praça, estabelecidos nella, gozando de grande credito e conceito, sem que jamais tenha apparecido o menor motivo de suspeita contra qualquer delles; e por ser esta a pura verdade, mandei passar o presente que assignei.

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1839. – (Assignado) *Manoel Lopes Pereira Bahia*.

Affirmamos e attestamos o mesmo. – (Assignados) Domingos Carvalho de Sá, Joaquim Antonio Ferreira, José Francisco de Mesquita, Finnie irmãos e C., Samuel Phillips e C., José Antonio Alves de Carvalho, Thomé Ribeiro de Faria, Maxwell Wright e C., Filippe Nery de Carvalho, Miller Le Coq e C., Joaquim José Pereira de Faro Filho, Manoel Machado Coelho, Francisco José Guimarães Salles, Balthazar Jacome de Abreu e Sousa, Emery e C., Antonio Tavares Guerra, João Pedro da Veiga, João Teixeira Guimarães, Francisco José da Rocha Filho, Cairns Astley e C., Naylor irmãos e C.,

Tiberghien irmãos e Isler, Avrial irmãos, Muter irmãos, F. Le Breton e C., João Pereira de Andrade, Durham Price e C., John Moore e C., Léon Javal, Riédy Mantigneux e C., Ramberg, Schleiden e Topken, James M. Grouther Junior e C., Antonio Alves da Silva Pinto, Stockmeyer, Lallemand e C., Phipps irmãos e C., Forbes Valentin e C., Francisco Carlos de Magalhães, Carruthers e C., por proc. de James Dalglish e C., Hutton Read, Antonio Maria Navarro Ferreira de Carvalho, Platt e Reid, José Maria de Sá, Priaulx Tupper e C., Steel e Manton, Antonio José da Rocha Pereira, André de Luzaur, Diogo Birkhead, Joaquim Coelho de Oliveira, Souto Dovey e Benjamin, Ignacio Gomes Cardia, Antonio Ribeiro Barbosa, Carvalho e Rocha, por proces. de Clegg e irmão, Watter Guilherme Mayor, Antonio José Ferreira de faria, Joaquim Antonio Pinheiro, J. M. de Mendia, Hogg Adam e C., João Ignácio de Carvalho, Guilherme Harrison e C., Tavel e Ziese, Watson Spence e C., Hutton Brown e C., José Bernardido de Sá, Antonio Ferreira de Amorim e C., Francisco Daireaux, Manoel José da Silva, Clere Lenoir, E. Barroil, João Bernardes Machado, José Antonio de Oliveiraq e Silva, José Antonio de Figueiredo Junior, Farie Jaffray e C., Henrique Hildyard e C., A. F. Ciesterfield, Joaquim Pereira de Faria, Jorge José de Sousa, João José Pereira de Azurar, Eduardo Johnston, Faro Vergueiro e C., Kames Andre, José Antonio Marques Braga, Francisco Gonçalves de Aguiar, Antonio de Aranaga, Joaquim Chicola, Luiz Alves Pinto Bastos, E. Fearon, Rostron Duytton e C., Terrisse e C, Plowes Filho e C., Freeland Ker Collings e C., João Baptista Lopes Gonçalves, Mackay Miller e C., Vincente José de Oliveira, José de França Ferreira, Leire e Guimarães, José Justino Pereira de Faria e sobrinho, Antonio Ferreira Alves e C., Manoel Martins Vieira, José Antonio da Costa Junior. Manoel Augusto Ferreira de Almeida, Antonio Ferreira de Sousa e C., Seixas e C., João Gonlaçalves Pereira, José Viriato de Feiras, Antonio Tertuliano dos Santos, Manoel Cornelio dos Santos, Benjamin José Dias, Blass e Tesché, Mello e Mirandas, Ferreira Lage e Amarante, José Nunes Pereira Pacheco, Paulo José Alves, Antonio Rodrigues Coelho, Joaquim Luiz Soares, José Maria Claro Ribeiro, Manoel Gomes Ferreira, Francisco Machado Coelho, José da Rosa Salgado, João Gomes Netto, Moreira Pinto e Maia, Manoel José Rabello e C., por proc. de A. B. Agironi e C., L. Labbé, João Francisco de Pinho, Pinto e Santos, Viuva Ferreira Pinto e C., Getulio Bonifácio, Antonio José Peixoto, Joaquim Antonio Ferreira da Silva, João Santiago Barros, Lassalle Lagarde e C., Manoel José de Araujo Costa, Manoel José Monteiro, D. Troyon, Thibaud Boez e C., Andrié Kuezi e C., Antonio de Loureiro Sanjurjo, Antonio José Moreira Guimarães, Antonio Moreira Coelho, Schroeder e C., Domingos Fernandes Alves e C., por proc. de Guilherme Petty e C.,

Eduardo Petty, Antonio Luiz Fernandes Pinto, Melitão Maximo de Sousa, José Bento de Ataujo Barbosa, Custodio de Sousa Pinto, Joaquim José da Rocha e sobrinho, Moon irmãos e C., João Ventura Rodrigues, Luiz Antonio Alves de Carvalho, Francisco Coelho de Oliveira, C. D. Klingeelhoefer e C., José Green e C., Warre Rainsford e C., João Pinto dos Reis, Jeronimo Francisco de Feiras Calas, J. Tully e C., José Ribeiro Monteiro, Domingos José Teixeira, Francisco José Pereira das Neces, João Francisco Vieira Braga, Joaquim de Mattos Costa, Manoel Maria Bregaro, Antonio da Cunha Barbosa Guimarães, Hamann e C., Last Ballard e C., Buxaréu Romaguera e C.”

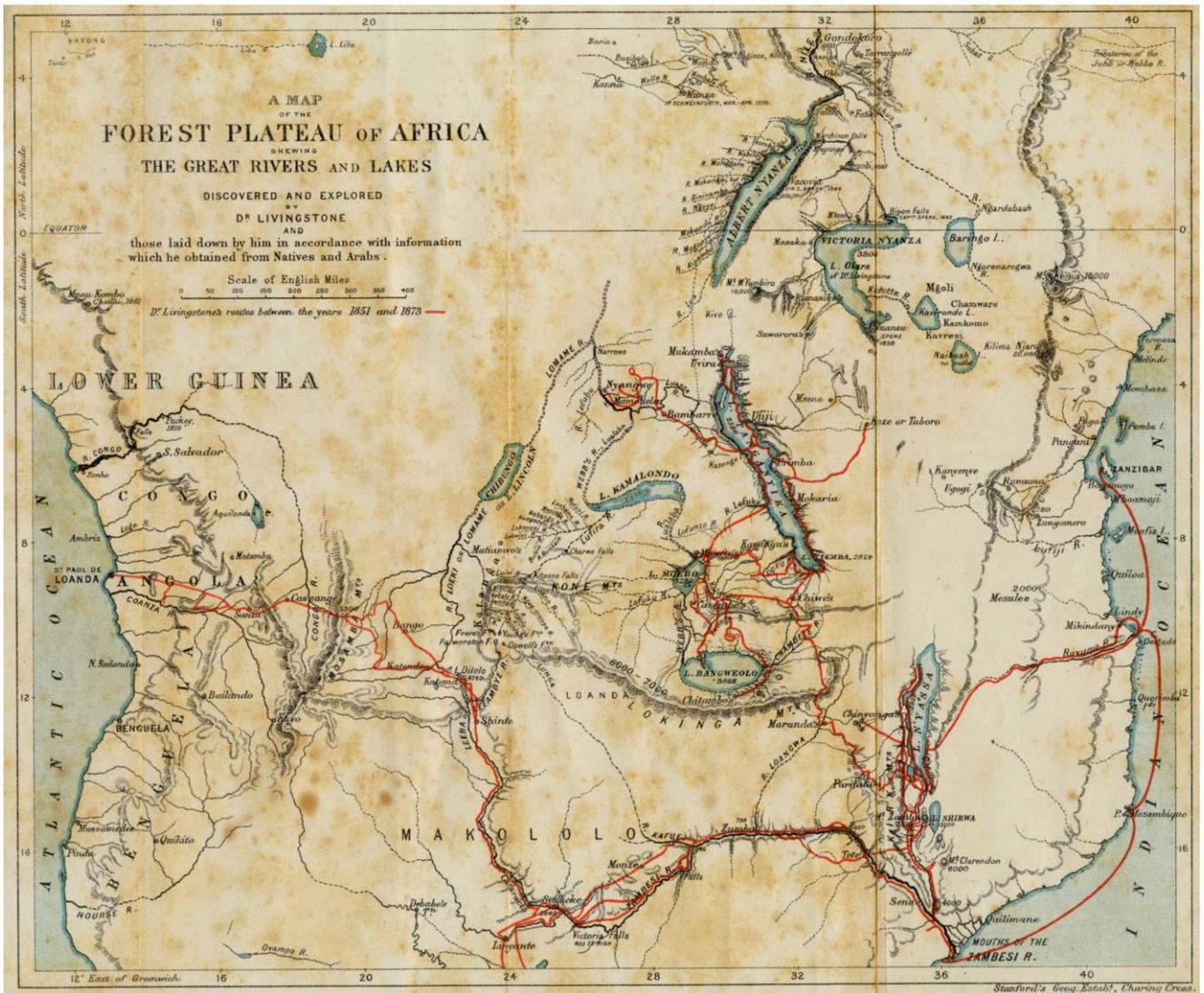
**Anexo II – Tabela com a relação de todas as expedições negreiras organizadas por Manoel Pinto da Fonseca**

<b>Embarcação</b>	<b>Ano</b>	<b>Local de aquisição</b>	<b>Escravos embarcados</b>	<b>Local de desembarque</b>	<b>Escravos desembarcados</b>	<b>Bandeira</b>	
Especulador	1837	Senegâmbia	490	Rio de Janeiro	444	Portugal	
Formiga	1840	Santa Helena	307	Pernambuco	277	Portugal	
Garnofil	1841	Quilimane	600	Rio de Janeiro	491		
Convenção	1841	Meta original frustrada: apreensão pela marinha britânica					
Bela União	1842	Quilimane	664	Rio de Janeiro	362		
Alexandre	1843	Rio Congo	415	Campos	380		
Raia Mariabu	1843	Cabinda	596	São Sebastião	540		
Espadarte	1844	Cabinda	425	Cabo Frio	380	Brasil	
Agnes	1844	Cabinda	447	Cabo Frio	400	EUA	
Ganaflite	1844	Cabinda	600	Cabo Frio	420	EUA	
Montevideano	1844	Cabinda	800	Cabo Frio	750	Brasil	
Kentucky	1844	Cabinda	543	Cabo Frio	450	EUA	
Empreendedor	1844	Cabinda	555	Sudeste do Brasil	495	Brasil	
Isabel	1844	Meta original frustrada: apreensão pela marinha britânica					
Ventura	1844	Quilimane	630	Cabo Frio	400	Brasil	
Aventureiro	1844	Quilimane	72	Sudeste do Brasil	65	Brasil	
Garrafinha	1844	Gabão	442	Cabo Frio	400	Brasil	
Empreendedor	1845	Cabinda	561	Rio de Janeiro	500	Brasil	
Triunfo da Figueira	1845	Cabinda	425	Sudeste do Brasil	380	Brasil	
Kentucky	1845	Quilemane	602	Cabo Frio	545	Brasil	
Uncas	1845	Cabinda	680	Freetown	625		
Pons	1845	Cabinda	913	Costa do Barlavento	763	EUA	
	1846	Cabo Lopez	319	Sudeste do Brasil	263		
Francis Ann	1846	Cabinda	149	Sudeste do Brasil	126	EUA	
Malaga	1846	Meta original frustrada: apreensão pela marinha francesa					EUA
Herald	1848	Ambriz	1150	Cabo Frio	1110	EUA	
Tolerante	1849		607	Ilha Grande	550	Brasil	
Antipático	1849		1034	Sudeste do Brasil	851		
Resolução	1850	Serra Leoa	680	Sudeste do Brasil	600		
Hanibal	1850	Quilimane	811	Sudeste do Brasil	700	EUA	
Rivoad Revoma	1850	Quilimane	489	Sudeste do Brasil	400		

Rival	1850	Rio Congo	717	Sudeste do Brasil	620	EUA
Velha de Deus	1850	Rio Congo	533	Sudeste do Brasil	480	
Sagaz	1850	Cabinda	850	Cabo Frio	700	
Astrea	1850	Ambriz	820	Campos	750	
Astro	1850	Cabinda	667	Campos	600	
Rolha	1850		231	Sudeste do Brasil	208	
Encantador	1850	Meta original frustrada: apreensão pela marinha brasileira				
Ann D Richardson	1850	Meta original frustrada: apreensão pela marinha britânica				
Encarnación	1850	Benguela	862	Sudeste do Brasil	831	
	1851		588	Sudeste do Brasil	484	
Tentativa	1851	Quilimane	700	Sudeste do Brasil	485	Brasil

Fontes: ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. National Archives. Foreign Office. CAPELA, José. Dicionário de negreiros em Moçambique, 1750 – 1897. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007.

### Anexo III – Mapa de viagem de David Livingstone



Fonte: Gutenberg Project. A map of the forest plateau of Africa showing the great rivers and lakes discovered and explored by David Livingstone and those laid down by him in accordance with information which he obtained from natives and arabs. Vol. II, 1873. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Map\\_livingstone\\_travels\\_africa.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Map_livingstone_travels_africa.jpg)

## Referências Bibliográficas

### *Fontes primárias*

Alvará de 24 de novembro de 1813. Coleção das leis brasileiras, desde a chegada da corte até a época da Independência – 1811 a 1816, vol. 2.

Anuário Estatístico do Café. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café: Instituto do Café, 1977.

Arquivo Histórico do Itamaraty, III – Coleções Especiais; 33 – Comissões Mistas Brasil Grã-Bretanha (tráfico de negros), Lata 19, Maço 1, Embarcação *John A. Robb*.

Arquivo Nacional, *Movimentação de Portugueses no Brasil, 1808 – 1842*.

\_\_\_\_\_. Africanos. Avisos dos Ministros do Estrangeiro, Guerra, Império e Marinha. Série Justiça, IJ6-470.

\_\_\_\_\_. Série Justiça – IJ6 – 470.

\_\_\_\_\_. Série Justiça – IJ6 – 525. ALCOFORADO, Joaquim Paula Guedes. História sobre o Infame Negócio d’Africanos d’África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853.

Biblioteca Nacional. *Diário do Rio de Janeiro*.

\_\_\_\_\_. *Jornal do Commercio*.

\_\_\_\_\_. *O Sete d’Abril*.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario bibliographico brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, v. VII, 1902

BRASIL. Anais da Câmara dos Deputados

\_\_\_\_\_. Carta de Lei de 23 de novembro de 1826. In: Coleção de Leis do Império do Brasil – 1826, página 71, Vol. 1, pt. II.

\_\_\_\_\_. Constituição (1824). Constituição política do império do Brasil. Rio de Janeiro, 25 de mar. de 1824.

\_\_\_\_\_. Lei de 7 de novembro de 1831. IN: *Coleção de Leis do Império do Brasil de 1831*. Parte I. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1875, p. 182.

\_\_\_\_\_. BRASIL, Lei n. 40 – 03 de outubro de 1834.

ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org>.

Gutenberg Project. *A map of the forest plateau of Africa showing the great rivers and lakes discovered and explored by David Livingstone and those laid down by him in accordance with information which he obtained from natives and arabs*. Vol. II, 1873.

MATSON, Henry J. *Remarks on the slave trade and african squadron*. London: James Ridgway, 1848.

PORTUGAL, Tratado de abolição do traffico de escravos em todos os lugares da Costa da África ao Norte do Equador, entre os muito altos, e muito poderosos senhores o Principe Regente de Portugal, e El-Rei do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda : feito em Vienna pelos Plenipotenciarios de huma e outra Corte em 22 de janeiro de 1815, e ratificado por ambas. Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1815 jan. 22.

National Archives. Correspondence with the British commissioners at Sierra Leone, Havana, Rio de Janeiro, Surinam, Cape of Good Hope, Jamaica, Loanda, and Boa Vista, relating to the slave trade. From January 1 to december 31, 1845. London: William Clowes and Sons, 1846.

\_\_\_\_. Coleção do Foreign Office.

### ***Livros e artigos***

ALENCASTRO, Luís Felipe de. “La traite négrière et l’unité nationale brésilienne”. *Revue Française d’Histoire d’Outre-Mer*, n. 244, 245, 1979.

\_\_\_\_. *Le commerce des vivants: traite d’esclaves et “Pax lusitana” dans l’Atlantique sud*. Paris: Université de Paris X, 1986.

ALEXANDRE, Valentim. Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834 – 51). *Análise Social*, vol. XXVI (111), 1991 (2º).

ANDRADE, Marcos Ferreira de. “A pena de morte e a revolta dos escravos de Carrancas: a oridem da lei nefanda (10 de junho de 1835). *Tempo, Revista do Departamento de História da UFF*, v. 23, 2017.

\_\_\_\_. “Rebelião escrava na Comarca do Rio das Mortes, Minas Gerais: o caso de Carrancas”. *Afro-Ásia*, n. 21-22 (1998 – 1999).

BASILE, Marcello. “O laboratório da nação: a era regencial (1831-1840)”. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II: 1831-1870*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de escravos, 1807-1869*. Tradução de Luís A. P. Souto Maior. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2002.

BLACKBURN, Robin. *A queda do Escravismo Colonial, 1776-1848*. Tradução de Maria Beatriz de Medina. Rio de Janeiro: Record, 2002.

CALDEIRA, Jorge. *Diogo Antônio Feijó*. São Paulo: Editora 34, 1999.

CALÓGERAS, João Pandiá. *O marquês de Barbacena*. São Paulo : Companhia Editora Nacional, 1936.

CAMPOS, Thiago Pessoa. *A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c. 1830 – c. 1888)*. Tese (Doutorado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Departamento de História, 2015.

\_\_\_\_\_. “A ‘delação Alcoforado’ e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café (c.1831 – 1853): notas de pesquisa”. In: 8º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil meridional, 2017, Porto Alegre.

CAPELA, José. *Dicionário de negreiros em Moçambique, 1750 – 1897*. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007.

CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. Revista de História, São Paulo, n. 167, p. 223 – 260, dec. 2012, p. 227 – 231.

CONRAD, Robert Edgard. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. Brasiliense: São Paulo, 1983.

DOLHNIKOFF, Miriam. *O pacto imperial: origens do federalismo no Brasil do século XIX*. São Paulo: Globo, 2005.

ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987.

\_\_\_\_\_. “African and European relations in the last century of the transatlantic slave trade”. In: PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Oliver (edited by). *From slave trade to empire: Europe and the colonization of black Africa 1780s – 1880s*. London and New York: Routledge, 2004.

ESTEFANES, Bruno Fabris; PARRON, Tâmis; YOUSSEF, Alain El. “*Vale Expandido: contrabando negreiro, consenso e regime representativo no Império do Brasil*”. In: MUAZE, Mariana; SALLES, Ricardo. *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da segunda escravidão*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2015.

FERREIRA, Roquinaldo. “Brasil e Angola no tráfico ilegal de escravos, 1830 – 1860”. In: PANTOJA, Selma e SARAIVA, José Flávio Sombra. *Angola e Brasil: nas rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999.

\_\_\_\_\_. *Dos sertões ao Atlântico: Tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1996.

FILHO, João Carlos Escoteguty. “Disputando a direção: escravidão, civilização e ordem no império do Brasil (1838 – 1850). In: SALLES, Ricardo (org.). *Ensaio Gramscianos. Política, escravidão e hegemonia no Brasil imperial*. Curitiba: Editora Prismas, 2017.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras. Uma História do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Editora Unesp, 2014.

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

GORESTEIN, Riva. Comércio e Política: o enraizamento de interesses mercantis portugueses no Rio de Janeiro (1808-1830). In: GORESTEIN, Riva e MARTINHO, Lenira Menezes. *Negociantes e Caixeiros na Sociedade da Independência*. Rio de Janeiro: Sec. Municipal de Cultura, 1993.

GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens a extinção do tráfico*. 3ª ed. São Paulo: Alfa ômega, 2005.

GRADEN, Dale T., “An Act ‘Even of Public Security’: Slave Resistance, Social Tensions, and the End of the International Slave Trade to Brazil, 1835 – 1856”. *Hispanic American Historical Review*, v. 76, n. 2 (May 1996).

GRAHAM, Richard. *Clientelismo e política no Brasil do século XIX*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1997.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. “O comércio inglês no império brasileiro: a atuação da firma inglesa Carruthers & Co., 1824 – 1854. In: CARVALHO, José Murilo de (org.). *Nação e cidadania no império: novos horizontes*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

\_\_\_\_\_. A presença inglesa no império brasileiro: a firma Edward Johnston & Co. e o comércio exportador, 1842 – 1852. **Tempo**, Niterói, v. 21, n. 37, p. 187 – 207, junho 2015.

\_\_\_\_\_. O rendimento da Capitania do Ouro, *Revista do Arquivo Público Mineiro*. Ensaio. Minas Gerais, v. 45, n. 1, 2009

HORNE, Gerald. *O sul mais distante. Os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. Tradução: Berílio Vargas. São Paulo: Companhia das Letras, 2010

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

MALERBA, Jurandir. *A independência brasileira: novas dimensões*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2006.

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

\_\_\_\_\_. Os direitos dos libertos africanos no Brasil oitocentista: entre razões de direito e considerações políticas. *História (São Paulo)*, v.34, n.2, jul./dez. 2015.

- \_\_\_\_\_. e GRINBERG, Keila (org.) "Dossiê – 'Para inglês ver?' Revisitando a Lei de 1831." *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 29, n.os 1/2/3, Jan/Dez 2007.
- MARQUES, Leonardo. *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776 -1867*. Connecticut: Yale University Press, 2016.
- MARQUESE, Rafael e SALLES, Ricardo (org.). *Escravidão e Capitalismo Histórico no século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.
- \_\_\_\_\_. e TOMICH, Dale. "O Vale do Paraíba escravista e a formação do mercado mundial do café no século XIX". In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II: 1831-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- MARTIN, Phyllis. "Family strategies in nineteenth-century Cabinda". In: *the Journal of African History*, vol. 28, nº 1, 1987.
- MATTOS, Hebe. "Racialização e cidadania no Império do Brasil". In: CARVALHO, José Murilo de; NEVES, Lucia Bastos Pereira das (orgs.). *Repensando o Brasil do oitocentos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- MATTOS, Ilmar Rohloff. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987.
- \_\_\_\_\_. "O gigante e o espelho." In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (orgs.). *O Brasil Imperial, Volume II: 1831-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- MILLER, Joseph. "Imports at Luanda, Angola, 1785 – 1823". In: LIESANG, G & PASCH, H & JONES, A. *Figuring African Trade: Proceedings of the symposium on the quantification and structure of the import and export and long distance trade in Africa, 1800 – 1913*. Berlim: Dietrich Reimer Verlag, 1989
- \_\_\_\_\_. *Way of Death: Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730 – 1830*. Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1988.
- MOREL, Marco. *O período das Regências (1831 – 1840)*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2003.
- MUAZE, Mariana e SALLES, Ricardo (org.). *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão*. Rio de Janeiro: FAPERJ/7Letras, 2015.
- NEEDEL, Jeffrey D. *The party of order. The conservatives, the State, and slavery in the Brazilyan Monarchy, 1831 – 1871*. Califórnia: Stanford University Press, 2006.
- NETO, Luiz Costa-Lima. *Teatro, tráfico negreiro e política no Rio de Janeiro imperial (1845 – 1858). Os casos de Luiz Carlos Martins Penna e José Bernardino de Sá*. Revista ArtCultura, Uberlândia-MG, v. 19, p. 107 – 124, jan. – jun., 2017.
- NEVES, Lucia Maria Bastos Pereira das. *Corcundas e Constitucionais: A cultura política da Independência (1820-1822)*. Rio de Janeiro: Revan/FAPERJ. 2003.
- \_\_\_\_\_. "A 'guerra das penas': os impressos políticos e a Independência do Brasil". *Tempo*, Rio de Janeiro, n. 4, v. 8, dez. 1999.

O'BYRNE, William R. *Biographical Dictionary: comprising the life and services of every living officer in her majesty's navy from the rank of admiral of the fleet to that of lieutenant, inclusive*. London: John Murray, 1849.

PARRON, A *Política da escravidão no Império Brasileiro, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PEIXOTO, Rafael Cupello. *O Poder e a Lei: O jogo político no processo de elaboração da lei para inglês ver (1826-1831)*. 2013. 263f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.

PEREIRA, Vantuil. *Ao Soberano Congresso: Direitos do cidadão na formação do Estado Imperial Brasileiro (1822-1831)*. São Paulo: Alameda, 2010.

PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. “José Gonçalves da Silva: traficante e tráfico de escravos no litoral norte da Província do Rio de Janeiro, depois da lei de 1850”. *Tempo. Revista do Departamento de História da UFF*, v. 16, 2011.

PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. “*Os simples comissários*” (*negociantes e política no Brasil Império*). Niterói-RJ: Editora da UFF, 2014.

PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. Dissertação. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2006.

REIS, João José. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês (1835)*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1986.

RIBEIRO, João Luiz. *No meio das galinhas as baratas não têm razão: a lei de 10 de junho de 1835. Os escravos e a pena de morte no Império do Brasil, 1822 – 1889*. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

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

\_\_\_\_\_. *O infame comércio. Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800 – 1850)*. Campinas-SP: Editora da UNICAMP/CECULT, 2000.

RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte* Relações e política brasileiro – africana. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1961.

SABA, Roberto. “As ‘eleições do cacete’ e o problema da manipulação eleitoral no Brasil monárquico”. *Almanak*. Guarulhos, n. 02, 2º semestre de 2011.

SANTOS, Guilherme Paula Costa. *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. Dissertação. Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de História. São Paulo, 2007.

SANTOS, Maria Emilia Madeira. “Abolição do tráfico de escravos e reconversão da economia de Angola: um confronto participado por ‘brasileiros’”. In: *STVDIA*, Lisboa, nº 52, 1994.

SCANAVINI, João Eduardo Finardi Álvares. *Anglofilias e Anglofobias: Percursos historiográficos e políticos da questão do comércio de africanos (1826-1837)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

SISSON, Sebastián Auguste. *A galeria dos brasileiros ilustres (os contemporâneos)*. São Paulo : Martins Editora, Vol. II, 1948.

SLENES, Robert W. “A árvore de Nsanda transplantada: Cultos Kongo de aflição e identidade escrava no Sudeste brasileiro (século XIX)”. In: LIBBY, Douglas cole; FURTADO, Júnia (orgs.). *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2006.

\_\_\_\_\_. “Malungu, Ngoma vem!: África coberta e descoberta no Brasil”. *Revista da USP*, São Paulo, n. 12, 1992.

SODRÉ, Nelson Werneck. *História da Imprensa no Brasil*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

STEIN, Stanley J. *Vassouras: um município brasileiro do café, 1850 – 1900*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.

TAVARES, Luís Henrique. *O comércio proibido de escravos*. São Paulo: Ática, 1988.

TEMPERLEY, Howard. *British Antislavery, 1833 – 1870*. Londres: Longman, 1972.

TOMICH, Dale W. *Pelo Prisma da Escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Tradução de Carlos Nayfeld. Rio de Janeiro: Editora Americana, 1975.

YOUSSEF, Alain. *Imprensa e escravidão: Política e tráfico negreiro no império do Brasil (Rio de Janeiro, 1822 – 1850)*. 2010. 300f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

\_\_\_\_\_. e MARQUESE, Rafael de Bivar. *O problema da escravidão em periódicos brasileiros da década de 1830: Jornal do Comércio, Diário da Bahia, O Justiceiro, O Sete de Abril e O Catão*. Fapesp. Relatório de Iniciação Científica. São Paulo: DH/FFLCH/USP, 2006.