



## **TRÁFICO E ENRIQUECIMENTO:**

### **O PORTO DE RIO GRANDE, EM MEADOS DO SÉCULO XIX**

Marcia Naomi Kuniuchi<sup>1</sup>

Em meados do século XIX, o porto do Rio Grande consolidou-se como um dos principais parceiros comerciais com o Rio de Janeiro. Essa posição devia-se a dois fatores primordiais: a posição estratégica, como o último porto brasileiro do litoral meridional e ao crescimento do comércio interno de abastecimento, em virtude da demanda pelo charque gaúcho.

Tudo isso foi acompanhado da participação crescente de negociantes locais nas atividades mercantis, tanto no comércio de cabotagem, como no setor de exportação e importação. Além disso, firmas estrangeiras foram se estabelecendo em Rio Grande, responsáveis pela maior parte do comércio exterior na cidade.

Porém, essa posição econômica do principal porto do Rio Grande do Sul nem sempre é realçada pelos historiadores da região, que preferem dar destaque às dificuldades para a navegação na entrada da barra, subestimando a importância do único porto marítimo do litoral gaúcho. Talvez a questão a ser colocada fosse como um local de tão difícil acesso tornou-se um parceiro constante do terminal portuário do Rio de Janeiro.

Os problemas de navegação seriam decorrentes das condições naturais do litoral do Rio Grande do Sul, que não possui portos seguros para abrigar navios. Por outro lado, a região é coberta por rios e inúmeras lagoas, cujas águas afluem para a Lagoa dos Patos, que, por sua vez deságuam em direção à única saída para o mar - a barra do Rio Grande. Desse modo, o porto do Rio Grande servia de entreposto para as mercadorias que vinham de outras províncias e do estrangeiro, por via marítima, e também do interior gaúcho, incluindo a capital, Porto Alegre, e territórios vizinhos, do Uruguai e da Argentina.

Essas condições justificariam os relatos de viajantes que passaram pelo lugar, ao longo do século XIX, que destacam a força do comércio do lugar e da riqueza de seus comerciantes, sejam

---

<sup>1</sup> Professora associada da Universidade Federal do Rio Grande



nacionais ou estrangeiros. A diversidade das vias de navegação no interior do território servia de contraponto às dificuldades para ultrapassar a entrada da barra e acabou propiciando o surgimento de uma elite mercantil local.

Helen Osório estudou a elite econômica da região, entre 1737 e 1822, e identificou a formação de um grupo mercantil, porém concluiu que as atividades ficavam restritas ao circuito mercantil interno.<sup>2</sup>

Dando continuidade ao tema, Gabriel Santos Berute pesquisou as atividades mercantis em Rio Grande, de 1808 a 1850, e verificou um novo quadro: os comerciantes de Porto Alegre “estavam voltados para o comércio com o seu entorno e com o interior da província através do Rio Jacuí, enquanto os de Rio Grande estavam mais vinculados ao comércio externo da província, tanto com os demais ‘Portos do Império’ quanto com o mercado internacional”.<sup>3</sup>

Os dados sobre Rio Grande indicam um grande incremento nos negócios da cidade, no período entre 1845 e 1850, e os números sobre o valor médio das embarcações são mais sugestivos, pois mostram um salto muito grande para esse período final. Berute atribui esse aumento ao fim dos conflitos farroupilhas, porém, se comparado para o mesmo tipo de investimento de Porto Alegre, verifica-se que o mesmo incremento nos dados de embarcações não ocorreu na capital.<sup>4</sup>

Como em Rio Grande predominava o comércio para fora da província, tudo leva a crer que o crescimento, para o período próximo a 1850, tenha relação com o forte desempenho do comércio do Rio de Janeiro, nos últimos anos do tráfico de escravos.

Não há notícias sobre o comércio direto de Rio Grande portos africanos. É certo que boa parte dos escravos era fornecida por traficantes do Rio de Janeiro e pelo fluxo interprovincial, que se expandiu, com o fim do tráfico, porém isso não retira as possibilidades de ter havido negociantes locais interessados no comércio de africanos.

Este artigo trata justamente de um caso de apreensão de um navio, cujo proprietário era um dos mais respeitados comerciante de Rio Grande. Ao longo deste trabalho devem ser apresentadas algumas evidências que sugerem não ter sido um mero acaso e, sim, que havia circunstâncias que tornavam possível sustentar essa atividade.

---

<sup>2</sup> Helen Osório - *O império português no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2007

<sup>3</sup> Gabriel Santos Berute - *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Porto Alegre: UFRGS, Tese de Doutorado, 2011, p. 267

<sup>4</sup> *Idem*, p.130 e190



### *O processo do navio Magano*

Em 1844, os negociantes organizaram a **Associação Comercial de Rio Grande**, a primeira instituição do gênero no estado.<sup>5</sup> O setor mercantil ainda dispunha de um jornal local, por meio do qual os negócios mercantis eram divulgados, assim como, todas as notícias importantes para o setor eram publicados.

Assim, *O Rio Grandense* publica, em 28 de fevereiro de 1851, a notícia sobre a apreensão de um navio de um respeitado comerciante local, cujo trecho inicial é o seguinte:

“A notícia da tomada, pelo cruzeiro inglês do brigue Magano, pertencente ao Sr. Commendador Magano por tal maneira encheo de torpor a todo o comercio desta cidade que a desolação era geral e mais porque ninguém pode de hoje por diante contar com a sua propriedade marítima, a vista da pirataria estabelecida official-mente pelo governo inglez (...)”<sup>6</sup>

O texto dá indicação de que a notícia sobre essa apreensão teve grande repercussão na cidade do Rio Grande, tanto que o texto é assinado pelo “*redactor do Rio-Grandense*”, em que se acusa o cruzeiro inglês de entrar “*em nossas enseadas e portos*”, e tomar “*embarcações não suspeitas do trafico*”. Em seguida, são rebatidas as provas apresentadas contra o brigue Magano para ser capturado pelo vapor Geysler:

Que provas por ventura, que indícios apresentava o brigue Magano p/ ser capturado pelo vapor Geysler? Seria uma prova concludente ter a bordo duas pequenas caldeiras e um par de machos? E esse corpo de dilicto comparado c/ o sebo, courama, graixa e mais gêneros provinciaes de que constava o carregamento do brigue, recebido nesta cidade, poderia prevalecer para o homem de bom senso, p/ aquelle que não fosse louco remattado, e dirigido unicamente pelo desejo de vingança?

O texto contesta a legalidade da ação e justifica que o navio carregava “*gêneros provinciaes*”, posicionando-se contrários aos que traficam africanos para quem “*o crime punindo o crime he o espetáculo mais bello que pôde haver para o homem de bem*”. O que leva o redator do jornal a questionar quais seriam os “*motivos do governo inglez contra nosso comercio*”, finalizando, com forte apelo emocional:

O proprietário e carregadores do brigue Magano tem tirado todos os documentos necessários p/, a todas as luzes, provar que o dito brigue senão ocupava no ilícito comercio de escravos. Continue, continue o governo inglez na sua depridação geral do mundo, e a exercer a sua má fé por toda a parte, que a sua hora há de também chegar, e si delle no dia da vingança geral; os mais florescentes impérios também cahirão, e de senhores que erão, passarão a escravos e seos execrados nomes transpozirão os tempos e chegarão até nós, p/ desejarmos igual sorte a aquelle que tão inusitadamente nos oprime. Vingança, vingança, vingança!

<sup>5</sup> Claudia Simone de Freitas Munhoz – *Associação Comercial do Rio Grande de 1844 a 1852: interesses e atuação representativa do setor mercantil*. Porto Alegre: UNISINOS, Dissertação de Mestrado, 2003

<sup>6</sup> *O Rio Grandense*, 28/02/1851, Biblioteca Rio Grandense. Foram mantidas a ortografia e a pontuação do original.



O jornal ainda comenta sobre a indignação causada em todo o corpo mercantil da cidade, que estava preparando a redação de um abaixo-assinado em apoio ao acusado.

Para averiguar a notícia, foi realizada pesquisa junto ao Arquivo Histórico do Itamarati, onde foi localizado o processo de apreensão do navio Magano<sup>7</sup>. As informações contidas no processo dão conta de que o brigue Magano, de propriedade do comendador José dos Santos Magano, fora apreendido em fevereiro de 1851.

Dentre os documentos anexados, consta o depoimento assinado por Mello e Miranda, negociantes do Rio Grande e consignatário do navio, que informa sobre as origens do navio:

*“O Brigue Magano Imperial tinha ainda muito pouco tempo de vida, e por isso (...?) simples exposição das viagens que ele tem dado esclarecida a violencia e prepotencia do aprisionador.*

*Em 27 de Agosto de 1849 saiu dos Estaleiros (...?) Porto, onde foi construído o Bergatim Magano, propriedade então a Bernardo José Machado (...?) com sal, vinho e vasilhames (...?) saio daquela cidade em janeiro onde chegou [no Rio Grande] no mês de Março. Ahi passou o Brigue a ser Brasileiro, e propriedade do Comendador José dos Santos Magano, e seguiu para Pernambuco em Junho, carregado de charque e couros [para] aquela Província donde voltou para o Rio Grande, e chegou em 29 de Setembro, carregado com (...?) e telhas, e 4.200 tijolos. Ahi carregou os gêneros constantes do seu manifesto transcrito do Protesto junto dali sahio com direção ao Rio de Janeiro, no dia 4 de Fevereiro, corrente sendo visitado e aprisionado no dia 11 do mesmo, na altura da Ilha Grande, pelo já mencionado Vapor Ingles Geysler.*

*Desta verdadeira exposição resultão dois corolários (...?) a ser que o Brigue Magano não se achava empregado no tráfico ilícito da escravatura, bem como que em nenhum tempo nele se havia empregados. Se pois ele nem de presente, nem de pretérito tenha sido empregado nesse tráfico, não só não existe hua razão justificativa ao procedimento do vapor (...)”<sup>8</sup>*

O teor do relato acima confirma que o navio pertencia ao Comendador José dos Santos Magano. Na época da apreensão, não tinha um ano que estava com o proprietário, tendo realizado apenas uma viagem, de Rio Grande a Pernambuco, com carregamento de charque e couro, trazendo, no retorno, tijolos e telhas. Em sua segunda viagem, havia saído de Rio Grande no dia 4 de fevereiro de 1851 e, em 11 de fevereiro, teria sido aprisionado pelo vapor inglês Geysler, na altura da Ilha Grande.

Em consulta a David Eltis sobre o processo do navio Magano, o pesquisador informou que, de acordo com seus registros:

*“(...) this ship left Rio de Janeiro on February 12, 1851 and proceeded to the Congo River. Before it could take on board slaves it was detained by a British cruiser and taken to St. Helena to be adjudicated by the British vice-Admiralty court. It was then released – I think because of lack of evidence. We do not have a date, but this*

<sup>7</sup> Comissão Mista Brasil Grã Bretanha. Embarcação Magano (brigue) 1851. Rio de Janeiro: Arquivo Histórico do Itamarati, Coleções especiais, lata 10, Maço 01. (Cópia digitalizada) A localização do processo foi feita a partir da listagem de navios apreendidos, que consta nas fontes e bibliografias do livro de Jaime Rodrigues – *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005

<sup>8</sup> *Idem*, foto 6. Os trechos com três pontos e interrogação, entre parênteses, indicam dificuldade de leitura.



probably occurred in April. This is the only information we have.”<sup>9</sup>

As informações passadas por Eltis não conferem com os dados contidos no processo elaborado pela *Comissão Mista Brasil Grã Bretanha*. As datas de apreensão não coincidem, uma vez que, no depoimento assinado por Mello e Miranda, o navio fora aprisionado em 11 de fevereiro; enquanto Eltis afirma que o navio partiu do Rio de Janeiro em 12 de fevereiro. Além do mais, em seus registros, aparece o nome do capitão do navio, Manoel Gomes de Oliveira Magano. É o mesmo sobrenome do sobrinho, Antonio Gomes de Oliveira Magano, que se casou com a filha do comendador José dos Santos Magano, podendo então os dois ser irmãos.<sup>10</sup>

Informações adicionais foram dadas também por Beatriz Mamogonian, que lamenta a falta de mais detalhes sobre esta apreensão, e informa que, por acaso, encontrara menção ao Magano “*em duas das cartas que Paranhos publicou, sob pseudônimo, no Jornal do Comércio em 1851*”. Afirma ainda que o Magano foi absolvido em Sta Helena, sem ter havido indenização.<sup>11</sup>

No processo contra o brigue Magano, ainda consta o abaixo assinado do corpo mercantil da cidade do Rio Grande, em que todos se solidarizam com o comendador José dos Santos Magano. Esse clima pode ser explicado pela posição de destaque do comendador na sociedade local, tido como um dos principais negociantes de sua época.

Isso pode ser evidenciado no anúncio sobre a recepção a D. Pedro II, quando o monarca esteve na região, em 1845:

*“As pessoas a quem se dever qualquer quantia de objetos comprados p/ armar a casa p/ o recebimento de SS.MM. II, compareçam com suas contas em casa de José dos Santos Magano, vereador autorizado pela camara a satisfazê-las, sendo primeiro rubricadas pelo presidente da mesma camara”.*<sup>12</sup>

O negociante era presidente da Câmara de vereadores e havia sido encarregado de organizar a recepção ao Imperador. Magano era um dos “principais negociantes” da cidade e seus negócios envolviam, além do Rio de Janeiro e Pernambuco, conexões fora do país, conforme pode ser conferido na chamada de Avisos Marítimos, publicado no jornal *O Riograndense*: “Bom Pastor – segue p/ Montevidéu – aceita-se passageiros. Dirigir-se a José dos Santos Magano”.<sup>13</sup>

<sup>9</sup> E-mail recebido em

<sup>10</sup> Antonio Gomes de Oliveira Magano aparece como testamenteiro, no inventário de José dos Santos Magano, e também é identificado como sendo “sócio de terça parte de todo o negócio” do comendador.

<sup>11</sup> Os e-mails foram trocados em maio de 2009.

<sup>12</sup> *O Rio Grandense*, 22/11/1845, Biblioteca Rio Grandense

<sup>13</sup> *O Rio Grandense*, 22/11/1845, Biblioteca Rio Grandense



Nessa época, o nome do negociante aparecia frequentemente nas tabelas de comércio, como proprietário de navios, com carregamentos recebidos e produtos exportados. Um registro chama a atenção: em 15 de novembro de 1845, deu entrada no porto do Rio Grande o navio São João, com carregamento de sal, vindo do Cabo Verde, para José dos Santos Magano.<sup>14</sup>

Esse dado confirma a relação comercial de Magano com pelo menos um porto africano. De qualquer maneira a abrangência de seus negócios estendiam-se desde os portos nacionais do Rio de Janeiro e Pernambuco, ao estrangeiros, de Montevidéu e Cabo Verde.

É importante ressaltar que, após as acusações ao negociante, não foram encontrados mais registros de carregamentos nas tabelas de comércio, publicadas no jornal *O Riograndense*.

A leitura de seu inventário, com data de 1859, indica que ele veio a falecer, alguns anos depois, e tudo leva a crer que, depois do processo, ele havia se retirado dos negócios. Consta, no inventário, o crédito em dinheiro relativo a duas letras, de “resto da liquidação da casa comercial”, no valor de 28:005\$207.<sup>15</sup>

As acusações foram fatais para o Comendador Magano, pois há somente um imóvel na cidade do Rio Grande de “uma morada de casas térreas”, localizada na rua Direita, esquina com a rua de Francisco Marques; havendo ainda uma carta precatória requisitando a “avaliação de bens da viúve e filha” em Desterro, Santa Catarina. As duas mulheres constam como herdeiras diretas, mais os filhos de um filho falecido, para receberem o monte-mor no valor de 41:870\$365rs.

De qualquer maneira, a última lembrança da vida ativa do empresário ficou para o registro de 10 ações, valendo 50\$ mil-réis, cada uma, “do Edifício da Praça de Comércio”, sede da **Associação Comercial de Rio Grande**, da qual foi um dos fundadores.

Os valores acima podem ser comparados com o carregamento apreendido do brigue Magano, em que constam os valores dos seguintes produtos embarcados: 5:804\$170rs, em couro; 4:925\$890rs, em charque; 5:611\$345rs em sebo; e 1:966\$624rs em cabelo, totalizando um valor de 18:308\$029rs em mercadorias. Desse modo, ao final da vida, o comendador deixou uma fortuna que equivaleria pouco mais do dobro do valor do carregamento legal apreendido.

Os negócios do Comendador Magano ainda podem ser dimensionados por meio de suas relações comerciais. A sua reputação como um dos mais importantes negociantes da cidade pode ser ratificado pela sociedade estabelecida com Irineu Evangelista de Souza, o futuro barão e

<sup>14</sup> *O Rio Grandense*, 15/11/1845, Biblioteca Rio Grandense

<sup>15</sup> Inventários *post mortem*. Rio Grande. Cartório de Órfãos e Ausentes, m. 33, n. 707, e. 12, a. 1859. APERS



visconde de Mauá. Em 1847, foi fundada a **Companhia de Rebocadores a Vapor para o Rio Grande**, cujo relato de sua criação aparece descrito na *Autobiografia* de Mauá:

“Visitando a minha província natal, alguns anos depois de montado o estabelecimento da Ponta da Areia, tive de reconhecer que a barra, por onde se opera a totalidade do comércio lícito de importação e exportação, sem um possante rebocador continuaria a ser o sorvedouro de navios: - reuni, pois, os principais negociantes e fazendeiros para ver que, embora com pouco benefício direto, não compreenderia seus interesses se deixassem de auxiliar a idéia e que eu tomara as ações que não fossem subscritas, concorreram os negociantes da cidade do Rio-Grande com a maior parte do capital necessário, subscrevendo eu o resto, e em curtos meses ali apareceu um dos melhores vapores de sua classe que tem entrado na barra da província, construído na Ponta da Areia sem benefício”.<sup>16</sup>

Irineu Evangelista de Souza havia nascido em Arroio Grande, próximo a Jaguarão, na divisa com o Uruguai. Em 1845 havia estabelecido uma casa comercial em Rio Grande, sob a firma *Carruthers, Sousa & Cia* e, dois anos depois, em visita a região, como conta no texto acima, achando-se em Rio Grande, fundou a Cia. De Rebocadores. O conselho de direção da empresa, em 1850, era composto por: José dos Santos Magano, Bartlett James e C.H. Claussen. O primeiro e último eram negociantes de Rio Grande e Bartlett James era engenheiro e participou de outros negócios de Mauá.

Alguns meses antes, tinha sido publicado no mesmo *O Rio Grandense* um comunicado sobre atividades suspeitas da empresa:

#### COMMUNICADO

Novo periódico *Estrella do Sul* diz que a alfândega do Norte era o centro do contrabando na região e que as mudanças estruturais vêm acabar com isso. O *Estrella* critica e pede o afastamento do ministro da fazenda deste cargo, mas o quer em outro ministério. A folha acusa Carruthers Sousa e C<sup>a</sup> de grande contrabando, dominação do ministério, corrupção das alfândegas, etc. A firma é acusada pelo *Estrella* de importar contrabandos da barra até o Rio Grande, usando a companhia de reboques a vapor. Ainda afirma-se que **Carruthers Sousa e C<sup>a</sup>** costumam entrar no Norte com grandes caixas as quais não se sabe o que contém. O autor do manifesto diz que “Irineu da Ponta d’Arêa” é um digno brasileiro que fundou no Brasil uma fábrica que oferece com qualidade e baixo preço as máquinas indispensáveis para a agricultura e navegação. A casa deles é uma das poucas estrangeiras que tem associado brasileiros e brasileiras rio-grandenses a seus interesses, completa o autor. No final, pede-se para que o periódico *Estrella* prove as acusações proferidas contra todos, pelo bem do país.

assinado “J” <(anônimo)><sup>17</sup>

O texto cita o “Irineu da Ponta d’Arêa”, em alusão à fundição de ferro *Ponta d’Arêa*, do Rio de Janeiro, que fabricava navios a vapor e outros maquinários.<sup>18</sup> A Companhia de rebocadores levava os navios da entrada da barra para o porto do Rio Grande, situado no interior da lagoa. Por isso a acusação de que os rebocadores estariam entrando com “grandes caixas” em São José do

<sup>16</sup> Visconde de Mauá - *Autobiografia*. Rio de Janeiro: Liv. Ed. Zelio Valverde, 1943, p. 106.

<sup>17</sup> *O Riograndense*, 18/07/1850, p.2-3

<sup>18</sup> Visconde de Mauá, *op. cit.*, p. 100-107



Norte, vila situada do lado oposto da barra, bem na entrada do canal para a Lagoa dos Patos. Na época, uma alfândega em cada localidade, daí a acusação de que, a de São José do Norte, seria “o centro do contrabando na região”.

O porto do Rio Grande era importante acesso ao interior, pois navegando lagoa adentro, na altura da vila de Pelotas, localiza-se a embocadura do Canal de São Gonçalo, que dá acesso à Lagoa Mirim, cujas águas servem de fronteira com o Uruguai. Em função da navegabilidade das lagoas e rios, boa parte das mercadorias destinadas ao Rio Grande do Sul e países adjacentes era oriunda de navios atracados no porto riograndino e distribuídas por embarcações, que faziam linhas periódicas para Porto Alegre, Pelotas, e cidades fronteiriças com o Uruguai – Santa Vitória do Palmar e Jaguarão.

Nesse caso, a posição de Irineu Evangelista de Souza, em Rio Grande, era privilegiada, uma vez que ele estava inserido em uma rede internacional, por meio da casa de negócios do Rio de Janeiro e, ao mesmo tempo, conhecia o território da fronteira, em razão de sua origem, e mantinha contato com parentes e amigos que moravam na região, tanto de Rio Grande, quanto da fronteira de Jaguarão, próximo a Arroio Grande, local de nascimento.

Quanto ao Ponta da Areia, tinha sido comprado em 11 de agosto de 1846, e foi o primeiro grande empreendimento de Mauá, após a finalização da sociedade com Ricardo Carruthers, em negócios no Rio de Janeiro. Mauá havia entrado para a casa *Carruthers, Irmãos*, por volta de 1829, passando de caixeiro a sócio, ficando na firma até sua liquidação, em 1845.<sup>19</sup>

O curioso é que, no mesmo ano, havia estabelecido uma casa comercial em Rio Grande, sob a firma *Carruthers, Sousa & Cia*. Na Autobiografia, não há explicações para o fechamento da antiga casa do Rio de Janeiro. Ele apenas relata que teve “o pensamento de mudar de rumo na direção de minhas ocupações”<sup>20</sup>, justamente quando também abre a casa comercial em Rio Grande. A parceria com José dos Santos Magano pode dar indicações de outras atividades em comum.

### *Tráfico de escravos e crédito mercantil*<sup>21</sup>

<sup>19</sup> As informações sobre a Cia de Rebocadores e sobre o Ponta de Areia são dadas por Cláudio Ganns, que constam em notas, no texto sobre as aludidas empresas, da *Autobiografia*.

<sup>20</sup> Visconde de Mauá, *op. cit.*, p. 101

<sup>21</sup> As discussões deste trecho foram retiradas do artigo: Crédito e privilégios de comerciantes estrangeiros no Rio de Janeiro, na finalização do tráfico de escravos na década de 1840. *História e Economia*, v.6, p.27-50. 2010



Luis Henrique Dias Tavares relata o caso de apreensão do navio Porpoise, fretado ao traficante Manoel Pinto da Fonseca. A análise do processo possibilita confirmar que havia um “mercado quadrangular” no tráfico de escravos para o Brasil - Inglaterra-África-Brasil-Estados Unidos – funcionando da seguinte maneira: “os comerciantes ingleses vendiam no Brasil os manufaturados que iam servir para a compra de escravos na África; vendidos os escravos aos fazendeiros, davam curso à comercialização do café, que era comprado e exportado para os Estados Unidos”. Nesse processo, as autoridades inglesas concluem que o traficante denunciado e os proprietários americanos do navio “não eram mais culpados ou responsáveis pela manutenção do comércio de escravos para o Brasil que os comerciantes de Liverpool e Londres”. Uma vez que estes forneciam os manufaturados a Manoel Pinto da Fonseca e a outros traficantes.<sup>22</sup>

O elo entre comerciantes ingleses e traficantes de escravos pode ser comprovado por meio do “atestado de idoneidade”, que 21 firmas inglesas do Rio de Janeiro assinaram em favor de Manoel Pinto da Fonseca, com data de 15 de setembro de 1845. Tavares cita a versão de Robert Edgard Conrad de que esse atestado tinha como meta dar cobertura à firma *Carruthers and Co.*, ligada a Irineu Evangelista de Sousa, que tinha fornecido os manufaturados encontrados no navio americano apreendido.<sup>23</sup>

Foi justamente, em 1845, que o futuro Irineu Evangelista de Souza encerrou as atividades na sociedade com Carruthers e resolveu “mudar de rumo”, adquirindo em seguida a fundição de ferro Ponta da Areia. Para discutir se a acusação era procedente, caberia analisar de que maneira se dava a participação dos negociantes britânicos no tráfico de escravos.

Luis Henrique Dias Tavares aponta que determinadas alterações no padrão de comercialização tinha sido crucial para a retomada do comércio de africanos, na década de 1830. Dentre essas alterações, ele destaca a concessão de longos prazos de pagamento, que condicionava o acerto de contas somente após o retorno dos navios, a salvo dos cruzados ingleses. Esse alongamento foi estendido também para os proprietários de terras, que tinham, em curto prazo, disponibilidade de expandir a produção, mas que, a longo prazo, a chance de perder seus bens por dívidas tornou-se uma realidade amarga.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Luis Henrique Dias Tavares - *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática, 1988, p.131

<sup>23</sup> Robert Edgard Conrad – *Tumbeiros; o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985 *Apud* Luis Henrique Dias Tavares, *op. cit.*, p.13-2

<sup>24</sup> Luis Henrique Dias Tavares, *op. cit.*, p.124-5.



Isso mostra que a participação mais efetiva de negociantes ingleses, por meio do fornecimento de mercadorias, mediante o prolongamento dos prazos de pagamento, foi fundamental para a manutenção desse comércio, mesmo tendo como principal oponente dessa atividade a própria Inglaterra.

Em sua monumental história sobre o tráfico no Atlântico, Hugh Thomas confirma a existência de “*british goads*” nos navios do Rio e da Bahia, que foram apreendidos por cruzadores britânicos, quando justifica a fúria de fazendeiros e negociantes contra o Tratado de 1827, que tornara ilegal o tráfico de escravos.<sup>25</sup> Eram justamente “*british goads*” que propiciavam a emissão e manipulação dos papéis comerciais, que eram usados para satisfazer as necessidades de crédito dos intermediários mercantis, cuja gama de negócios, que empresariavam, era articulado pelo uso de instrumentos ágeis, que serviam ao mesmo tempo para conectar diferentes negócios, entre localidades diversas e mundos diferentes, sem o uso de dinheiro.

Esse mecanismo era fundamental para fazer funcionar o “mercado quadrangular”, por meio do qual funcionava o tráfico de escravos, principalmente, a partir da década de 1830. Tavares associou negociantes ingleses com o tráfico com base no relato de um antigo oficial da marinha do Império do Brasil, identificado como Alcoforado, que teria sido informante da Legação da Inglaterra no Rio de Janeiro, cujo texto contém informações sobre “todas as ocorrências de 1831 a 1853” do “infame negócio d’Africanos”, e constam nomes de traficantes e negociantes envolvidos, assim como destrincha de forma detalhada o funcionamento dos negócios.

Foi a partir dessas informações que ficou evidente as mudanças ocorridas, em 1833/1834, quando comerciantes ingleses no Rio de Janeiro passaram a adotar “a prática de venderem a prazo as mercadorias exigidas para o comércio de escravos (‘a diversos prazos’ escreveu Alcoforado), com o que ‘muitos outros aventureiros tentavão fortunas quando não tinham Capital seu nem outro meio honesto pelo qual o podessem obter’. Dessa forma, ‘a facilidade do tráfico era tal que facilmente encontravão qualquer especulador que lhes fiava as fazendas’ – quer dizer, os manufaturados de Birmingham, Manchester e Glasgow”.<sup>26</sup>

Assim, com o tráfico em maior escala, passou a ocorrer o que Alcoforado chamou de “o engodo de comprarem a crédito”, e até mesmo os fazendeiros passaram a comprar escravos por

<sup>25</sup> Hugh Thomas – *The slave trade: the history of the Atlantic slave trade. 1440-1870*. Londres: Phoenix, 2006, p. 607.

<sup>26</sup> Luis Henrique Dias Tavares, *op. cit.*, p. 124.



meio do mesmo sistema utilizado pelos comerciantes ingleses para a venda dos manufaturados “a diversos prazos””, ou com pagamento feito com sacos de café.

“Foi um verdadeiro subsídio do capitalismo ao comércio proibido de escravos; praticou-se usualmente no Brasil e em Cuba. Facilitados, assim, os pagamentos se cumpriam a prazos de dois, três e quatro anos, e até mais, o que permitia a venda de escravos para as plantações de cana, fumo e algodão; para as fazendas de café e as minas, a prazos iguais de dois, três e quatro anos, essas operações todavia oneradas com juros crescentes e garantidas por hipotecas. Temos, portanto, como certo que esse sistema de vendas a crédito e a prazo, sustentado pelas casas inglesas no Brasil até pelos menos 1848, e dos anos 40 em diante pelos norte-americanos, oxigenou o comércio luso-brasileiro de escravos e permitiu a sua manutenção depois de 1831”.<sup>27</sup>

Ao longo da década de 30, as casas comerciais inglesas passaram a facilitar os negócios para comerciantes de escravos sem capitais, a quem Alcoforado “chamou-os ‘de aventureiros’”, uma vez que vendiam-lhes “a crédito (fiado) os manufaturados exigidos para o comércio de escravos, facilidade que correspondeu a uma verdadeira co-associação, ou co-sociedade, ou subsídio, e à qual ligou-se outra de não menor importância, a concessão de prazos (‘diversos prazos’) para o pagamento das mercadorias fornecidas”.<sup>28</sup>

Dessa forma, se na década de 1840 havia aumentada a pressão inglesa contra o comércio português de escravos, por outro lado, no Rio de Janeiro, os traficantes eram “protegidos pelo comércio inglês”.

Hugh Thomas confirma o importante papel desempenhado por negociantes ingleses, na transição do tráfico legal para o ilegal, em 1831, referindo-se a um número significativo de negociantes que se instalaram no Rio de Janeiro, no começo da década de 1830. Segundo Thomas, “there continued to be collaboration between slave dealers and British business who often, even now, provided what they knew would be used as ‘trade goods’ for the exchange of slaves in Africa”.<sup>29</sup>

A presença dessa comunidade inglesa no Rio de Janeiro viria a contribuir para a introdução de outra mudança para os negócios do tráfico: até a década de 1830, o fumo, o açúcar e a aguardente brasileiros ainda valiam bastante nas cargas dos navios negreiros; na nova prática do tráfico, foi estabelecida a prática dos créditos e prazos justamente para fazer frente aos “fuzis, mosquetes, pólvora e tecidos que só eram manufaturados pela Inglaterra. Dessa maneira é com a

---

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 30.

<sup>28</sup> *Ibidem*, p. 125.

<sup>29</sup> Hugh Thomas, *op. cit.*, p. 629.



dominância dos manufaturados que os tradicionais artigos brasileiros do tráfico negreiro vão caindo nele de importância”.<sup>30</sup>

Como as vendas dessas manufaturas eram a crédito, o pagamento ficava sob o risco do sucesso ou insucesso do desembarque dos escravos, sendo assim, os comerciantes ingleses eram “os mais interessados que todos na boa finalização de uma expedição negreira”. Os prazos mais longos dados para o pagamento pelo fornecimento de manufaturas vinculava mais ainda o recebimento com o sucesso da venda dos escravos, que também eram vendidos, a crédito.

Além disso, essa participação do capital inglês no comércio de escravos era operada pelo duplo sistema de créditos e de faturas: emitiam faturas de compra de manufaturados que eram aceitas e descontadas em Londres, Bristol, Liverpool, Nova York, Boston, Baltimore, Hamburgo. Essas operações também eram praticadas por comerciantes alemães e norte-americanos, que praticavam o mesmo sistema de crédito e igualmente aceitavam faturas que seriam pagas em Nova York, Boston ou Hamburgo.

Tavares ainda informa que as faturas podiam ser pagas com “letras de câmbio cruzadas”, que identifica como outra modalidade de “participação do capitalismo no comércio proibido de escravos”. Essas letras eram emitidas pelos próprios negreiros - Don Pedro Balnco, Caetano Nozollini e Francisco Felix de Souza – e eram reconhecidas e honradas nos grandes centros financeiros da Europa e dos Estados Unidos.<sup>31</sup>

Se “letras de câmbio cruzadas” constituíam ordens de pagamento ou reconhecimento de dívida, é importante ressaltar que as transações com as letras e papéis comerciais percorriam circuitos mercantis e financeiros, analisado também por Fernand Braudel: a “solidez do circuito financeiro é evidentemente primordial para as letras, que são uma solução cotidiana dos retornos. Esta solidez depende tanto do crédito pessoal dos correspondentes quanto da possibilidade de ligações eficazes”.<sup>32</sup>

Assim, se os negreiros tinham seus papéis reconhecidos na Europa e EUA, isso evidencia a solidez e legitimidade de suas ligações. Para isso, era importante estar conectado com uma gama mais ampla de agentes - uma rede. Segundo Braudel:

---

<sup>30</sup> Luis Henrique Dias Tavares, *op. cit.*, p. 126.

<sup>31</sup> *Idem*, p. 31.

<sup>32</sup> Fernand Braudel, – *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1995, vol. 2, p. 122.



“Toda rede comercial liga uns aos outros certo número de indivíduos, de agentes, pertencente ou não à mesma firma, situados em vários pontos de um circuito ou de um feixe de circuitos. O comércio vive desses revezamentos, dessas cooperações e ligações que se multiplicam como que por si sós com o crescente sucesso do interessado”.<sup>33</sup>

Do mesmo modo, Tavares ressalta a participação de comerciantes portugueses nesse tipo de atividade financeira, organizados também em redes, muitas vezes com outros negociantes internacionais. O autor enfatiza também que são os comerciantes lusos que mais aparecem no comércio proibido de escravos para o Brasil. Isso é corroborado por Pierre Vergé, para a Bahia, que justifica inclusive uma aproximação momentânea entre brasileiros e portugueses para resistirem às pressões inglesas contra o tráfico de escravos.<sup>34</sup>

Vergé destaca mudanças introduzidas pelos traficantes para burlar a vigilância inglesa: uma delas foi a adoção de dois passaportes a seus navios: um levava o verdadeiro nome para ir fazer o tráfico lícito de escravos ao sul do Equador, e o outro nome de um vaso, que ficava na Bahia, pertencendo geralmente ao mesmo proprietário para ir fazer o comércio de produtos africanos: óleo de dendê, ouro, marfim e tecidos da Costa da Mina. Um segundo modo de burlar os ingleses era a mudança das bandeiras dos navios, compradas das autoridades portuguesas das ilhas de São Thomé e do Príncipe ou das ilhas do Cabo Verde.

Além do mais, a partir da adoção dos clíperes americanos, foi introduzido o tráfico em dois tempos, que fazia uso de duas embarcações, que podia se dar por dois sistemas: no primeiro, um navio era enviado para a África com carregamento apropriado para comprar os escravos em terra, deixando passar um tempo suficiente para reunir o carregamento de escravos, logo que estivesse reunido, o mais rápido veleiro americano já chegava preparado com víveres, água e argolas de ferro, e o carregamento era feito em poucas horas; no segundo sistema, enviava-se o navio ao local de embarque, esvaziavam-se os produtos para pagamento e o navio seguia para outro local para reabastecer e se equipar, só voltando ao local de embarque, quando os escravos já estivessem reunidos.<sup>35</sup>

Tudo leva a crer que quase todas as firmas e comerciantes estrangeiros no Brasil estiveram envolvidos com o comércio proibido de escravos. Com base nisso, Tavares destaca que a pressão do Cônsul Robert Hesketh sobre comerciantes ingleses para suspender as vendas a crédito e limitar o

<sup>33</sup> *Idem*, p. 125.

<sup>34</sup> Pierre Vergé – *Fluxo e reFluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, p.377.

<sup>35</sup> Cf. Vergé, *op. cit.*, p. 417-426.



prazo de pagamento das compras dos manufaturados, em um ano, foi um duro golpe contra o tráfico negro para o Brasil.

O resultado foi o comunicado de decisão conjunta, de 10 de maio de 1848, em que os comerciantes ingleses no Rio de Janeiro convencionaram exigir nas suas próximas transações: “faturas em duplicata, prazo de vendas a crédito de apenas 12 meses (um ano) e com juros de  $\frac{3}{4}$  ao mês, recusando também qualquer nova conta antes de saldar-se a antiga e estabelecendo multas de 1 e 2 contos para os devedores reincidentes.” Assinam o documento: Carruthers and Co., Guilherme Moon and Co., Finnie, Brothers and Co., Mackay Miller and Co., Rostron Dutton and Co, Watson Spence and Co, Hogg Adam and Co, Astley Shepard and Co, Andrew and Edwards, Edson and Mellor, Phillips Brothers e outros 22.<sup>36</sup>

Luís Henrique Dias Tavares estava convencido que os comerciantes ingleses eram os maiores interessados nos negócios do tráfico de escravos e a decisão de limitar o crédito para doze meses incidia justamente no mecanismo que possibilitou o renascimento do comércio dos africanos, na década de 1830. Por essa lógica, se os canais de financiamento para a obtenção de manufaturados ingleses fosse cortado, estaria sendo interrompido o comércio quadrangular do tráfico.

O fim do tráfico de escravos, em 1850, pode ter gerado o seguinte comunicado de negociantes: em 1 de janeiro de 1851<sup>37</sup>:

*Os abaixo assinados participam a seus fregueses que tomaram as seguintes resoluções:*

- i. De não vender, de 1.º de janeiro de 1851 em diante, a prazo maior de 12 meses por letras, ou 10 meses por contas mensais assinadas;*
- ii. De exigir o juro de 1% ao mês por qualquer excesso (desses ou outros prazos menores convencionados) que for concedido aos devedores;*
- iii. De não vender a qualquer pessoa cujas contas, a datar de 1.º de janeiro de 1851, não se acharem pagas em 16 meses.*

*Assinam:*

*A. e R. Bartels  
Billwiller Gsell e C.  
Daenicker e Wegman (em liquidação)  
Daeniker e Ferber  
Emery e C.  
P. de Hamann e C., L.A. Prytz  
Klingelhoerfer, Gries e C.*

*Limpricht Irmãos e C.  
Christian Reidner  
Saportas e C.  
Schroeder e C.  
Stockmeyer e C.  
Wegman, Moers e C.  
G.H. Weitzmann e C.*

A limitação para o prazo de pagamento a 12 meses é semelhante àquela apresentada pelos negociantes ingleses, havendo uma alteração no valor do juro exigido, que, no comunicado de 1848

<sup>36</sup> Tavares, *op. cit.*, p. 133.

<sup>37</sup> *Jornal do Comércio*, 01/01/1851, ACRJ



ficara estipulado em  $\frac{3}{4}\%$ , enquanto que, neste anúncio, aparece o índice de 1%. Vale lembrar que a lei Euzébio de Queiros data de 4 de setembro de 1850, portanto, nem mesmo haviam se passado quatro meses, quando saiu o comunicado acima.

De qualquer maneira, os dois documentos mostram que estava havendo um consenso entre todas as empresas estrangeiras para limitar o crédito, em um máximo de 12 meses, com posterior cobrança de juros, para os atrasos. Essa tendência estaria de acordo com a política do governo brasileiro, que estava regulamentando o setor mercantil, desde a publicação do Código Comercial, em 1850. Sem dúvida, o fim do tráfico estava apontando novos horizontes para a praça comercial do Rio de Janeiro.

### *Considerações finais*

A participação do capital inglês no comércio de escravos era operada pelo duplo sistema de créditos e de faturas: emitiam faturas de compra de manufaturados que eram aceitas e descontadas em Londres, Bristol, Liverpool, Nova York, Boston, Baltimore, Hamburgo.

Os ganhos também poderiam vir de operações de saque e remessa dos papéis, emitidos por negreiros na África ou no Brasil, que possibilitava a especulação com a taxa de câmbio das moedas. O fato de o agente, que adiantava o dinheiro, remeter a letra para o país, onde ela seria paga, justificava o nome da operação de saque e remessa. Somente as redes de comércio com ramificações no mercado internacional tinham condições de realizar essas operações.

No caso dos mercadores ingleses, quando esses papéis chegavam a Londres poderia estar sendo fechado o circuito, aberto com a compra dos manufaturados. Dessa forma, a organização em redes podia transformar operações mercantis e financeiras em operações internas, havendo uma compensação de débitos e créditos. Assim, as empresas, com representantes nas mais diferentes localidades, levavam vantagem por não terem de recorrer a banqueiros ou a outros negociantes.

Raymond de Roover estudou a origem da letra de câmbio e concluiu que seu aparecimento está inscrito no próprio funcionamento do comércio. Desde o final da Idade Média, o comércio era “essencialmente um comércio de consignação, bastante especulativo como o câmbio o é por definição, e que se exerce por intermédio de correspondentes e agentes no estrangeiro. Em geral, ao



exportar, o comerciante não vende diretamente, um agente se encarrega dessa venda no lugar de destinação e se esforça, às vezes sem sucesso, em obter um preço remunerador. Se o exportador precisa de fundos líquidos, ele procura obter uma letra de câmbio sobre o produto da venda de suas mercadorias. Assim se explica a frequência de somas arredondadas nos livros dos banqueiros”.<sup>38</sup>

Para os negócios do tráfico, lucros excepcionais compensavam os riscos, por isso, se o empreendimento havia se concretizado, ou seja, se o navio escapara das investidas inglesas, os preços certamente seriam compensadores. Segundo De Roover, a transferência por letras de câmbio era, por si só, uma atividade lucrativa, pois o fato de estar sempre inteirado dos índices cambiais, por meio dos agentes instalados nas praças mais importantes, fazia com que a marcha do câmbio favorecesse, com maior frequência, o prestador de fundos.

O alongamento dos prazos abria um tempo maior para que as remessas fossem feitas e nem sempre o circuito dos papéis fazia o percurso direto: se as taxas cambiais fossem favoráveis, eram enviadas para os destinos mais lucrativos, ou seja, de Angola à Londres, poderia haver uma parada em New York. Esse tipo de operação fazia parte do cotidiano bancário, conforme consta na correspondência de Mauá, quando comenta, em carta de 22 de outubro de 1860, que ainda realizava remessas e operações de câmbios, que se “bem combinadas estas operações de cambio são as melhores que podem realizar nas casas Bancarias, pela rapidez com que se realizão os interesses respectivos”.<sup>39</sup>

Mauá não diferia muito de “Pinto caixeiro”, apelido de Manoel Pinto da Fonseca, representativo daquilo que Alcoforado se refere aos “muitos outros aventureiros”, que obtinham fortunas quando não tinham “Capital seu nem outro meio honesto pelo qual o pudessem obter”. As facilidades introduzidas no tráfico, ao longo da década de 1830, possibilitaram recorrer a qualquer especulador que lhes “fiava as fazendas”, ou seja, os manufaturados de Birmingham, Manchester e Glasgow. Não é por acaso que, em 1854, Manoel Pinto da Fonseca integra a lista de sócios comanditários da casa bancária Mauá, Mac Gregor & Cia.<sup>40</sup>

Do mesmo modo, a análise sobre a participação do comendador José dos Santos Magano no tráfico de escravos pode ser avalizada por causa das relações comerciais com Irineu Evangelista de

<sup>38</sup> Raymond de Roover – *L'Evolution de la lettre de Change. XIVe-XVIIIe*. Paris: Librairie Armand Colin, 1953, p. 30

<sup>39</sup> *Correspondência ativa, comercial do Barão de Mauá. Originais com cópias datilografadas. 1860-1861 - IHGB, Doc. 10, Lata 513*

<sup>40</sup> Visconde de Mauá, *op. cit.*, p. 233.



Souza, que se preparava, no início da década de 1850, para iniciar uma nova fase em sua carreira. Não seria em torno da fundição de ferro que seus negócios decolariam e, sim, a partir dos bancários, desenvolvidos por meios de ramificações no Rio de Janeiro, Montevidéu, Manchester, Nova York e outras localidades.

As atividades bancárias de Mauá dariam continuidade às operações de remessas e de câmbio, conforme eram realizadas no comércio de escravos africanos.<sup>41</sup> Os seus negócios continuaram a fluir por circuitos semelhantes aos descritos no comércio quadrangular de escravos.

Se Magano realizou a travessia para buscar africanos, ele poderia contar com a rede de negócios de Irineu Evangelista de Souza para fazer circular os papéis comerciais necessários para a obtenção de escravos. Dessa forma, a participação de negociantes de Rio Grande no rendoso negócio poderia ser justificada a partir de contatos com redes já estabelecidas no comércio de escravos.

### *Bibliografia*

BERUTE, Gabriel Santos - *Atividades mercantis do Rio Grande de São Pedro: negócios, mercadorias e agentes mercantis (1808-1850)*. Porto Alegre: UFRGS, Tese de Doutorado, 2011

BRAUDEL, Fernand – *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1995, vol. 1 e 2

*Comissão Mista Brasil Grã Bretanha*. Embarcação Magano (brigue) 1851. Rio de Janeiro: Arquivo Histórico do Itamarati, Coleções especiais, lata 10, Maço 01. (Cópia digitalizada)

*Correspondência ativa, comercial do Barão de Mauá. Originais com cópias datilografadas. 1860-1861* - IHGB, Doc. 10, Lata 513

DE ROOVER, Raymond – *L'Evolution de la lettre de Change. XIVE-XVIIIe*. Paris: Librairie Armand Colin, 1953

*Inventários post mortem*. Rio Grande. Cartório de Órfãos e Ausentes, m. 33, n. 707, e. 12, a. 1859. APERS

*Jornal do Comércio*. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 1851

---

<sup>41</sup> Márcia Naomi Kuniochi - *A prática financeira do barão de Mauá*. Dissertação de Mestrado, São Paulo: FFLCH-USP, 1995



KUNIOCHI, Márcia Naomi - *A prática financeira do barão de Mauá*. Dissertação de Mestrado, São Paulo: FFLCH-USP, 1995

\_\_\_\_\_ - Crédito e privilégios de comerciantes estrangeiros no Rio de Janeiro, na finalização do tráfico de escravos na década de 1840. *História e Economia*, v.6, p.27-50. 2010

MAUÁ, Visconde de - *Autobiografia*. Rio de Janeiro: Liv. Ed. Zelio Valverde, 1943

MUNHOZ, Claudia Simone de Freitas – *Associação Comercia do Rio Grande de 1844 a 1852: interesses e atuação representativa do setor mercantil*. Porto Alegre: UNISINOS, Dissertação de Mestrado, 2003

*O Rio Grandense*. Rio Grande: Biblioteca Rio Grandense, 1845,1848-1854

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

RODRIGUES, Jaime – *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005

TAVARES, Luis Henrique Dias - *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática, 1988

THOMAS, Hugh – *The slave trade: the history of the Atlantic slave trade. 1440-1870*. Londres: Phoenix, 2006

VERGER, Pierre – *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987, p. 377.