

**EM DEFESA DO CONTRABANDO: A POLÍTICA IMPERIAL BRASILEIRA E
O TRÁFICO DE ESCRAVOS (1837-1850)**

João Marcos Mesquita

(Doutorando – PPGH/Unirio)

joaomarcosmesquita@gmail.com

“Todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres”. Apesar de uma abrupta redução no desembarque de cativos nos anos a lei, sabemos, hoje, que o comércio de africanos ainda estava longe de acabar. Na segunda metade da década de 1830, ao arrepio da lei, o infame comércio se reestruturou, sob a forma de contrabando, em nível sistêmico, perdurando até a década de 1850.

Nesse sentido, este artigo buscará analisar a articulação política que defendeu a reabertura irrestrita do negócio negreiro e, por fim, exemplificaremos com a relação estabelecida entre o traficante Manoel Pinto da Fonseca e o Estado Imperial brasileiro. O recorte temporal se dará entre 1837 e 1850, ou seja, entre o crescimento do apoio ao contrabando e a segunda lei de proibição do infame comércio para o território tupiniquim. Já o enfoque espacial privilegiará a região centro-sul brasileira, devido a localização da Corte, onde se centralizavam os debates, bem como foi a área em que os negociantes do período atuaram com maior intensidade.

A Política do Contrabando

Ao mesmo tempo da disputa eleitoral, o tráfico de escravos recrudescia no Império brasileiro. Após uma brusca queda na estimativa dos desembarques no litoral do Brasil com a lei de 1831, em meados da mesma década os números cresciam progressivamente. Se, apenas no Sudeste, foram cerca de quatro mil africanos desembarcados no primeiro

ano de vigência da lei, em 1835 esse número já havia sido elevado para trinta mil na mesma região.¹

É válido ressaltar que o contrabando de cativos não se restringiu ao centro-sul brasileiro, porém, foi nesse espaço que o negócio ilícito se fez mais profícuo, sobretudo, pelos sinais de avanço da cafeicultura no Vale do Paraíba. O plantio do café, nesse sentido, pode ser uma das explicações para a retomada do tráfico Atlântico em meados da década de 1835, pois há um período de dois a três anos entre a plantação e a colheita. Sendo assim, por volta de 1834, as mudas do grão, cultivadas no último ano do tráfico lícito, estavam prontas para serem colhidas. Ainda, há a questão física, de que para o último estágio é necessária uma maior quantidade de mão de obra. Portanto, o contrabando teve papel fundamental para garantir a oferta do produto, que tinha uma crescente demanda nos mercados europeus e dos Estados Unidos (Marquese e Tomich, 2009).

Dessa maneira, o tráfico de escravos e, ainda, a supressão da lei de abolição do comércio Atlântico de africanos estiveram em pauta na disputa eleitoral para a Regência Una Permanente. Tanto o grupo de Diogo Feijó (SP) e Evaristo da Veiga (MG) e quanto o de Honório Hermeto Carneiro Leão (MG) e Holanda Cavalcanti (PE), que formaram as chapas das eleições, acreditavam na necessidade de reavaliar a lei de 1831. O padre paulista utilizou o seu periódico, *O Justiceiro*, para proferir discursos em favor da extinção da lei de 1831 (Caldeira, 1999, p. 151-154). Naquela conjuntura, tais ideias garantiram a Feijó muitos votos, levando-o ao cargo de regente.

Entretanto, diferentemente do que se pensava, o novo regente não atuou em favor do tráfico. Pelo contrário, reforçou os elos com o governo britânico para facilitar a captura e julgamento, de acordo com a Convenção anglo-brasileira de 1826, e ampliou as regulamentações da norma de 1831, a fim de inibir a corrupção entre os membros responsáveis pela averiguação dos desembarques (Parron, 2011, 133-134). Assim, coube

¹ Os números apresentados estão de acordo com as estimativas da base de dados *Slave Voyages*, no entanto, é preciso alertar para uma possível discrepância entre os números e a realidade. Não é possível imaginar que o movimento de cerca de 50 mil africanos em 1830 tenha sido reduzido para um pouco mais de 6 mil no ano seguinte. Todavia, creio que para os outros anos os números sejam mais fidedignos. ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>. Acessado em: 10/07/2019.

ao grupo derrotado a articulação de novos discursos e práticas em defesa do comércio de africanos.

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: a busca pela reinterpretação do Ato Adicional (1834) e a reforma do Código de Processo Criminal (1832); e 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.

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 (Bethell, 2002, p. 87). 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.²

Contudo, foi em 1836 que a *Política do Contrabando*³ ganhou espaço dentro do parlamento brasileiro, nos jornais e na opinião pública geral. Nesse ano a campanha 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

² Anais da Câmara dos Deputados, 24 de julho de 1835, p. 109.

³ 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;

Janeiro, e de Barbacena, em Minas Gerais, enviaram representações pedindo ao parlamento que reconsiderasse a efetividade da lei de 1831, argumentando que a manutenção do fluxo contínuo de escravos para o Império do Brasil era necessário e atendia aos interesses econômicos da nação (Parron, 2011, p. 137-142).

Apesar da sugestão de Bernardo Pereira de Vasconcellos ter sido ignorada pelo parlamento, o deputado 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.⁴

Entretanto, 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 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

⁴ Biblioteca Nacional. *O Sete d'Abril*. 23 de dezembro de 1837. Cf. YOUSSEF, *Op. Cit.*, p. 58 – 59.

atender às reivindicações dos proprietários de terra e escravos, especialmente dos cafeicultores do Vale do Paraíba (Rodrigues, 2000, 110 – 112).

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.

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 Ministério 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”, como definido pelo historiador Ilmar de Mattos (1987), havia começado. E com ele o tráfico de escravos voltaria aos níveis anteriores à lei de 1831.

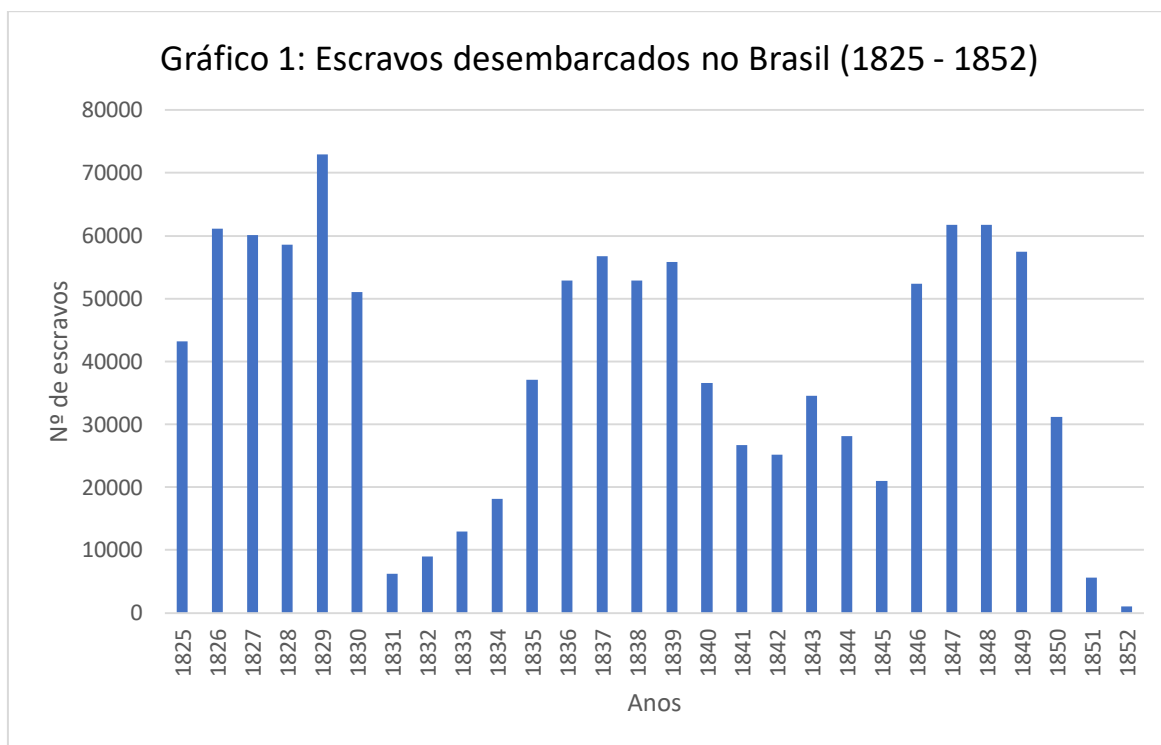
É certo que o gabinete formado pelo regente Pedro Araújo Lima tinha como um de seus principais objetivos a reabertura do tráfico de escravos sob a forma de contrabando para atender à classe senhorial. Nesse aspecto vale destacar duas nomeações, a de Bernardo Pereira de Vasconcellos e de Joaquim José 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 facilitavam o desembarque de cativos na costa brasileira, bem como reduzia as chances de apreensão.

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 (Parron, 2011, p. 149-150).

Nesse sentido, é possível compreender que a partir de 1837 a perspectiva da política imperial brasileira em relação ao tráfico foi alterada. Se após 1831, apesar das críticas e tentativas de mudanças na lei, havia uma tentativa de ampliar os esforços contra os desembarques ilegais, a partir da regência de Araújo Lima o comércio Atlântico de cativos não seria mais importunado pelos órgãos do império do Brasil até 1850.

O tráfico entre 1837 – 1850

Na primeira seção deste trabalho, foi analisado o processo de construção da *política do contrabando* no Império brasileiro. Foram identificadas as disputas políticas e alguns agentes que defendiam a permanência do tráfico de escravos para o Brasil. Nesta, serão verificados os números do infame comércio durante o período analisado neste trabalho, ou seja, 1837 – 1850. Contudo, para uma melhor visualização das alterações no fluxo de cativos desembarcados no litoral brasileiro, o gráfico 1, teve seu recorte temporal ampliado.



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

Antes de adentrar na discussão específica do recorte temporal desta seção, é válido mencionar o crescimento no número de escravos desembarcados no Império brasileiro entre 1825 e 1829, anos em que havia uma grande tensão sobre a permanência do fluxo de cativos, já que a questão do tráfico de escravos era alvo da disputa diplomática brasileira e o Império britânico. Dessa forma, foi um período de expansão da atividade em razão do seu iminente encerramento. Já o período posterior, entre 1830 e, sobretudo, 1831 e 1834, percebe-se uma abrupta redução nos números apresentados, já que a partir de 1830 o negócio atlântico de cativos foi proibido pela Convenção Anglo-Brasileira de 1826 e a partir de 1831 pela primeira lei nacional de proibição da atividade.

Apesar da radical queda nos números apresentados, é possível que estes não representem a realidade do tráfico de africanos para o Brasil, já que traficantes e outros interessados na manutenção do comércio estabeleceram diferentes formas de burlar os órgãos repressivos ao tráfico de escravos, como o deslocamento dos navios que chegavam no Brasil para regiões mais distantes dos portos oficiais (Carvalho, 2012, p. 227-231). Feita a ressalva, creio que esses números ainda sejam úteis para apontar uma forte redução na atividade negreira.

Como mencionado anteriormente, 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. Nesse ponto é preciso atentar para a conjuntura política permissiva ao tráfico que foi implementada pelo grupo do Regresso.

Entre 1840 e 1845 há uma sensível queda nesses números, que ocorreu pelo aumento da repressão inglesa ao tráfico de escravos, sobretudo após a proibição do tráfico de escravos para Portugal e o aumento da rede internacional anti-tráfico de escravos (Eltis, 1987, p. 87-89). Todavia, a estimativa aponta para uma média aproximada de 29 mil africanos desembarcados ilegalmente durante esses anos.

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 anterior à lei de 1831, havia uma iminência da proibição, portanto, era necessário abastecer o mercado brasileiro com cativos antes de um novo aumento da repressão, nacional ou internacional, ao comércio de escravos.

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, ou seja, 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 do Brasil, com destaque para Bahia e Pernambuco, tradicionais zonas compradoras de cativos africanos, e foram de suma importância para o dinamismo econômico regional.

Os anos de 1851 e 1852 também foram inclusos no gráfico 1 para permitir uma visualização dos efeitos da lei, dessa vez a de 1850, que leva o nome do Ministro da Justiça que a promulgou: Eusébio de Queirós. Diferentemente dos adendos feitos em relação ao período imediatamente posterior à lei de 1831, os números apresentados em relação aos desembarques após a lei de 1850 são mais próximos da realidade, já que nesse segundo momento houve uma forte articulação política e repressiva contra a manutenção do comércio de africanos.

Os dados apresentados no gráfico 1 foram retirados da base de dados *Slave Voyages*. Com esses números é possível perceber como o infame comércio flutuava de acordo com a conjuntura específica, portanto, momentos de retração quando havia uma maior organização da repressão, fosse interna ou externa, e de crescimento em tempos de desarticulação repressiva e maior proteção política ao tráfico. Nesse sentido, não se pode deixar de notar os agentes responsáveis pelo transporte forçado e ilegal de africanos para a costa brasileira.

Manoel Pinto da Fonseca e o Parlamento brasileiro

Após uma análise da conjuntura política e do quantitativo do tráfico de escravos entre meados da década de 1830 e o ano de 1850, será objeto de verificação a atuação do negociante negreiro Manoel Pinto da Fonseca com o objetivo de apontar algumas das possíveis formas de intervenção – e até mesmo imersão – dos traficantes na política do império brasileiro.

Manoel Pinto da Fonseca, português radicado no Império do Brasil desde 1825, foi um dos mais notórios traficantes do centro-sul brasileiro no período da ilegalidade. Apesar de ter chegado pobre, conseguindo seu primeiro emprego na Corte como caixeiro na firma de Antônio Francisco Leite, entre 1837 e 1851 foi responsável pela realização

de pelo menos quarenta e três embarcações (gráfico 2) que saíram da África em direção ao Brasil com carga humana (Mesquita, 2019, p. 20-53).



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.

O historiador David Eltis (1987) 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. Nesse período Fonseca operou 16 viagens, portanto, apenas 8% do total, o 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 e aprimorou estratégias para a realização do tráfico, que o levou a ser o traficante que mais expedições organizou neste tempo, com 36% (34) dos desembarques de cativos ocorridos.

A partir dessa breve apresentação da atuação de Manoel Pinto da Fonseca no tráfico de escravos, é possível apontá-lo como um dos mais notórios negreiros de seu tempo. Contudo, essa influência no plano econômico e nas redes do tráfico estiveram

intimamente ligadas com a proteção que o parlamento brasileiro deu ao infame comércio. Um dos primeiros exemplos em relação a Fonseca foi a suspensão de sua assinatura na Alfândega da Corte, em dezembro de 1839, por exercer atividade ilícita. Levando ao bloqueio do crédito do traficante, bem como de seus fiadores Antônio José Moreira Pinto e José Pereira da Rocha Paranhos.

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 Illustríssimos 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.”⁵

Nesse sentido, outros negociantes logo se alinharam contra a suspensão de Fonseca e os seus fiadores e fizeram o abaixo-assinado, que foi anexado à carta escrita pelo negociante de cativos. O documento afirmava que os três “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”.⁶

O abaixo-assinado 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 (Guimarães, 2015, p. 187-207). Além de reconhecidos traficantes, como José Bernardino de Sá, e as duas principais firmas estadunidenses de venda e consignação de embarcações

⁵ Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Correspondência, n. 13, 15 de janeiro de 1840, p. 2. [grafia original]

⁶ Idem.

utilizadas no comércio ilegal: Maxwell, Wright & Co. e James Birckhead (Marques, 2016, p. 147-182).

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”.⁷

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.”⁸

Desse caso dois pontos valem ser destacados, ambos relacionados indiretamente. O primeiro é o fato de que o abaixo-assinado feito por Manoel Pinto da Fonseca foi assinado por uma grande lista de negociantes do Império brasileiro, o que demonstra que não era um mercador qualquer da Corte e sim, um negociante de destaque, já que recebeu o apoio de grandes firmas cariocas e estrangeiras. Além disso, como já destacado, recebeu o apoio de grandes exportadoras do café brasileiro – produzido sob a mão de obra escrava –, traficantes e vendedores de embarcações para o tráfico. Portanto, na extensa lista de assinantes em defesa de Fonseca pode ser vista, também, como uma indicação das redes formadas pelos negreiros da praça comercial do Rio de Janeiro.

⁷ Biblioteca Nacional. Jornal do Commercio. Correspondências, n. 13, 15 de janeiro de 1840, p. 2.

⁸ Biblioteca Nacional. Jornal do Commercio. Correspondências, n. 106, 23 de abril de 1840, p. 3.

O segundo ponto é o fato do Ministro da Fazenda ter interpelado na questão entre Fonseca e o inspetor da Alfândega em defesa do traficante. Indiretamente este ponto está relacionado ao anterior no fato de que se os principais negociantes da Corte saíram em defesa de Fonseca, era uma possibilidade uma reação dos mesmos caso a resolução do caso não fosse favorável ao negociante. No entanto, não podemos deixar de crer que havia outras ligações entre Fonseca e o parlamento brasileiro para que Manuel Alves Branco intercedesse na questão.

Como forma de simbolizar essa aproximação Manoel Pinto da Fonseca e o Estado Imperial brasileiro, sobretudo através das finanças, vemos que Manoel Pinto da Fonseca, em 1841 e 1842 fez doações ao império brasileiro para pagar o soldo de praças que fossem enviados a Província do Rio Grande para derrotar a Revolução Farroupilha (1835 – 1845). Todavia, é importante mencionar que essas contribuições não foram pela benevolência do traficante, mas sim pelo seu interesse na região, onde detinha uma vasta rede comercial (Mesquita, 2019, p. 20-35).

No primeiro ano, a doação de Manoel Pinto da Fonseca ao Império foi de 600\$000, valor compatível com o pagamento do soldo anual de dez praças. No entanto, no ano de 1842, investiu de forma mais contundente, pois “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.⁹

Como mencionado anteriormente, a década de 1840 foi extremamente profícua para Manoel Pinto da Fonseca, tanto economicamente quanto socialmente. 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.¹⁰

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

⁹ Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Correspondências, n. 262, 02 de outubro de 1842, p. 3.

¹⁰ 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).¹¹

Infelizmente, não foi possível maiores informações sobre a continuidade da comissão estabelecida. No entanto, para os objetivos deste trabalho é notável a relação estabelecida entre Manoel Pinto da Fonseca com pessoas ilustres 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.

Em fins da década de 1840 Fonseca tentou se aproveitar do prestígio que detinha como negociante de lícitos e ilícitos candidatando-se ao Senado no ano de 1847 para a legislatura de 1848 – 1852, período de suma importância pelo domínio dos saquaremas nas mais importantes instâncias do poder. Contudo, Fonseca não foi eleito, ficando na sétima posição dentre os oito candidatos.¹²

Por fim, a notoriedade de Manoel Pinto da Fonseca no tráfico de escravos era tamanha que foi reconhecido pelos seus contemporâneos, tanto brasileiros quanto estrangeiros, como o maior negreiro da Corte do período da ilegalidade. Tal percepção fica evidente quando em 1847 o Barão de Cairu, Ministro dos Negócios Estrangeiros, externou ao plenipotenciário inglês Hudson

“Quem é tão requestado, quem é tão festejado nesta cidade quanto Manoel Pinto [da Fonseca]? Você sabe que ele é, por excelência, o grande comerciante de escravos do Rio. E no entanto, ele e dezenas de comerciantes de escravos menores vão à Corte – sentam-se às mesas dos cidadãos mais ricos e mais respeitáveis – têm cadeiras na Câmara como nossos Representantes e têm voz até no Conselho de Estado. Eles têm aumentado em vigilância, perseverança e

¹¹ Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Commercio, n. 333, 15 de dezembro de 1842, p. 2.

¹² Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, n. 13, 13 de janeiro de 1848, p. 1 – 2.

audácia – aqueles que eles não ousam eliminar, compram. Ninguém ganha dinheiro tão facilmente ou gasta tão prodigamente – o que eles tocam transforma-se em ouro. Levam tudo de roldão. Você conhece o horror pessoal que tenho por este maldito tráfico, mas com homens dessa espécie com que tratar, que vou fazer, que posso fazer? Por onde começo? Com meus colegas, inútil. Com o Conselho, não me escutariam. Na Câmara, me chamariam de traidor. Nas ruas, seria apedrejado.”¹³

O reconhecimento de Manoel Pinto da Fonseca como o traficante *par excellence* do Rio de Janeiro não foi suficiente para que ele sofresse qualquer sanção das forças repressivas antitráfico brasileiras, mesmo que parte de suas expedições a África tenham terminado com apreensão de seus navios – antes ou depois do desembarque.

Contudo, após a lei Eusébio de Queiroz, promulgada em setembro de 1850, a sorte do traficante estaria virando. Manoel Pinto da Fonseca tornou-se, em 1851, um dos maiores inimigos dos órgãos repressivos do Estado imperial brasileiro, sobretudo após o frustrado desfecho da embarcação *Tentativa*. O navio com cerca de 700 escravos encalhou na região de Quissamã (norte Fluminense) e no desespero da iminente captura o capitão da embarcação tentou vender os cativos pelo valor de 20\$000, no entanto, de nada adiantou e o navio foi apreendido com toda a sua carga (Capela, 2007, p. 228).

Após a captura da embarcação descobriu-se que o carregamento de escravos estava em nome do traficante Manoel Pinto da Fonseca e a partir de então seus crimes com o tráfico começaram a ser cobrados. Nessa nova conjuntura, na qual o contrabando de escravos foi criminalizado, Fonseca se retirou do império brasileiro em direção a Europa em fevereiro de 1851.¹⁴ Todavia, o retorno de Manoel não minou suas posses e negócios na Corte, que ficaram a cargo de seus dois irmãos Joaquim e Antônio Pinto da Fonseca, que mesmo ligados a atuação negreira não foram, em primeiro momento, atingidos pela lei.

Manoel Pinto da Fonseca ao retornar a Portugal chegou com pompa de grande capitalista. Jornais portugueses estimaram sua fortuna em mais de três milhões de cruzados portugueses, sendo utilizada para investimentos, compra de diversos imóveis

¹³ National Archives UK. Hudson to Palmerston, 12 de janeiro de 1847. F.O. 84/678

¹⁴ Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Declarações, n. 49, 18 de fevereiro de 1851, p. 2.

nas áreas mais nobres do Porto e de Lisboa, além das sistemáticas doações a estabelecimentos de caridade portuguesas. Portanto, Fonseca ostentava uma grande riqueza na Europa até o dia 20 de agosto de 1855, quando faleceu em Paris, onde estava “em procura de quem lhe aliviasse os sofrimentos” de uma moléstia.¹⁵

Bibliografia

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.

CALDEIRA, Jorge. *Diogo Antônio Feijó*. São Paulo: Editora 34, 1999.

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.

CONRAD, Robert Edgard. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. Brasiliense: São Paulo, 1983.

ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987.

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.

MARQUES, Leonardo. *The United States and the Transatlantic Slave Trade to the Americas, 1776 -1867*. Connecticut: Yale University Press, 2016.

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.

MATTOS, Ilmar Rohllof. *O Tempo Saquarema*. São Paulo: HUCITEC, 1987.

MESQUITA, João Marcos. *O comércio ilegal de escravos no Atlântico: a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca, c. 1831 – c. 1850*. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, p. 160. 2019.

¹⁵ Biblioteca Nacional. *Jornal do Commercio*. Gazetilha, n. 278, 09 de outubro de 1855, p. 2.

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

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

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.