

# Portugueses no tráfico ilegal de escravizados para o Brasil: os casos de Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá

João Marcos Mesquita<sup>\*</sup>

Recebido em: 02/07/2020  
Aprovado em: 03/11/2020

## Resumo

A proibição do tráfico de escravizados para o Brasil em 1831 levou a uma rearticulação do comércio atlântico de cativos, que começou a operar sob a forma de contrabando. Nesse sentido, novos indivíduos, com alguma experiência na atividade, tomaram o espaço deixado em aberto pelos traficantes de escravizados do período lícito. Neste artigo será analisada a trajetória de José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca, dois portugueses que saíram das posições subalternas que ocupavam até 1831 para o controle do tráfico de escravizados no sudeste brasileiro durante a ilegalidade.

## Palavras-chave

Tráfico de escravos; contrabando de escravos; traficantes portugueses de escravos; tráfico ilegal de escravos

## Abstract

The prohibition on slave trade to Brazil in 1831 led to a rearticulation of the Atlantic captive trade, which began operating in the form of contraband. Accordingly, new individuals with some experience in the legal slave trade took the space left open by lawful period's slave traders. In this paper, we follow the path taken by José Bernardino de Sá and Manoel Pinto da Fonseca, two Portuguese men who left their subordinate positions in 1831 to take control of the slave trade in Southeast Brazil during its illegal period.

## Keywords

Slave trade; slaves contraband; Portuguese traffickers of slaves; illegal slave trade

---

<sup>\*</sup>Doutorando em História Social no Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Email: joaomarcosmesquita@gmail.com.

## Introdução

**E**m 1831 foi promulgada a primeira lei brasileira que previa extinguir o comércio atlântico de escravizados para o Império do Brasil. A norma apontava para punições severas aos importadores e a todos os envolvidos na teia que articulava o desembarque de cativos ilegalmente no território brasileiro, além de buscar o apoio da sociedade brasileira ao oferecer a quantia de trinta mil réis para cada africano capturado pelos órgãos repressivos imperiais.<sup>1</sup> Apesar de a lei estabelecer um aparato jurídico repressivo à ação dos traficantes de escravizados e seus aliados, hoje sabemos que ela não foi suficiente para abolir a atividade negreira.

Contudo, não se pode afirmar que a lei já nasceu como “letra morta”, como parte da historiografia clássica estabeleceu.<sup>2</sup> A preocupação em relação à continuidade do tráfico de escravizados tornou-se real para os contemporâneos dos últimos anos da década de 1820. A assinatura da convenção anglo-brasileira de 1826, que estabelecia o limite de três anos para o fim do comércio de africanos escravizados para o Império do Brasil, e a sua ratificação pelo imperador no ano seguinte, levaram a uma intensificação no mercado de africanos.<sup>3</sup> As estimativas de desembarques de africanos subiram de aproximadamente 43 mil escravizados em 1825 para 61 mil no ano seguinte, chegando ao ápice de 73 mil em 1829.<sup>4</sup>

É importante frisar que, além de expectativas acerca do futuro e do incremento do comércio atlântico, o período demonstrou alterações significativas nos investimentos dos grandes e tradicionais negociantes de africanos 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 para aventureiros que viam no aumento da demanda do tráfico a possibilidade de enriquecimento rápido.<sup>5</sup>

Nesse sentido, é preciso resgatar a hipótese de Manolo Florentino acerca da saída dos grandes traficantes de escravizados do período lícito<sup>6</sup> e questionar sobre quem foram os novos agentes do comércio negreiro em seu recrudescimento ou, ainda, se esses negociantes de cativos percorreram um caminho uniforme, podendo refletir sobre uma tendência na construção desse grupo.

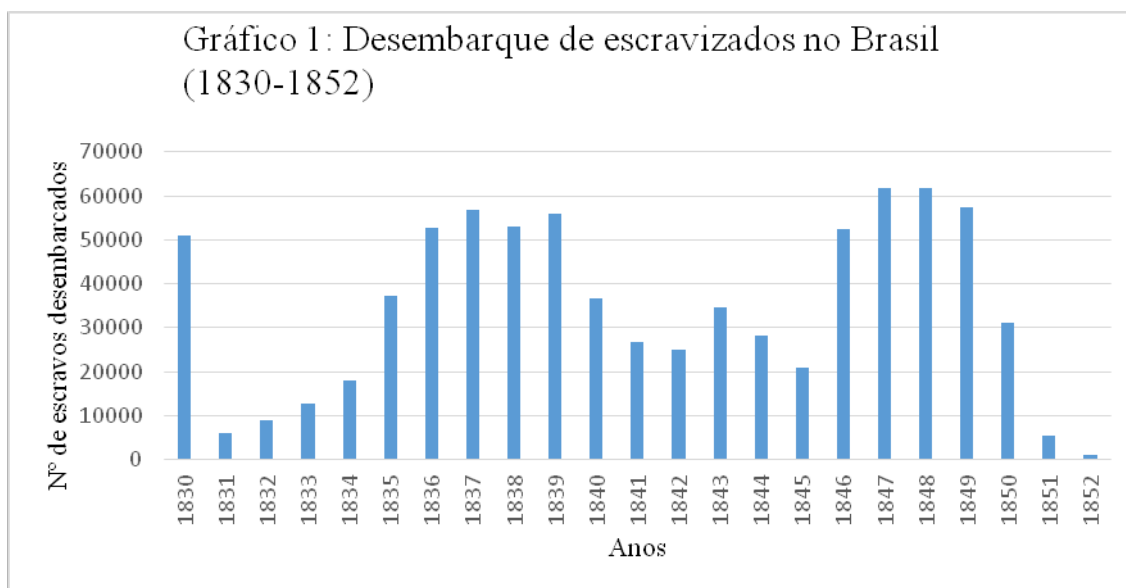
Dessa forma, este trabalho propõe como objetivo principal destacar a atividade do tráfico ilegal de africanos a partir da trajetória dos dois principais traficantes de

escravizados para o centro-sul do império brasileiro, após a proibição deste comércio em 1831 até sua abolição definitiva em 1850 – os portugueses José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca. Contudo, antes creio ser necessário fazer uma breve análise da conjuntura específica dos primeiros anos após a implementação desta lei, tornando mais evidente a possibilidade de reabertura do tráfico de escravizados para o Império do Brasil sob a forma de contrabando.

### **Uma breve análise da proibição do tráfico de escravizados em 1831**

Com a lei de 1831, a especulação no mercado intercontinental de escravizados pareceu reduzir drasticamente. No primeiro ano da proibição, houve a abrupta queda para cerca de sete mil escravizados desembarcados em todos os portos brasileiros, ampliando este número gradual e lentamente até 1834, ano em que as estimativas indicavam aproximadamente 18 mil cativos.<sup>7</sup> Todavia, neste ponto, é necessário se fazer uma ressalva ao diminuto número apontado: a proibição afetou diretamente os locais de recepção, sendo assim, novos lugares precisaram ser preparados para receberem o desembarque de uma elevada quantidade de cativos. Além disso, as viagens passaram a ser feitas com maior sigilo para burlar a repressão. Portanto, é possível que um número maior do que as contabilizadas de embarcações e africanos tenham aportado no longo litoral do Rio de Janeiro sem provocar alarde dos órgãos repressivos.<sup>8</sup>

Contudo, o período entre 1831 e 1834 representou uma breve inflexão no mercado de mão de obra negra escravizada, pois os agentes do tráfico reinventaram métodos e estratégias para contornar a legislação e a vigilância. A partir de 1835, buscando atender a alta na demanda por africanos, impulsionada pelos primeiros sinais de ascensão do cultivo de café no Vale do Paraíba, o aumento da taxa de desembarque de escravizados pode ser percebido (gráfico 1). Neste ano, entraram ilegalmente em território brasileiro aproximadamente 37 mil africanos, no ano seguinte, cerca de 50 mil. Assim, o comércio de escravizados, sob a forma de contrabando, se reestabelecia em escala sistêmica.



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

Tal situação não pode ser compreendida sem apontarmos para o jogo político do período regencial, no qual Diogo Feijó se utilizou de uma abordagem pró-escravista durante a sua candidatura pelo grupo Progresso, mas que, durante o seu governo, ampliou as medidas de restrição e perseguição ao contrabando de escravizados.<sup>9</sup> Com tal posição, ampliaram-se as petições elaboradas em assembleias provinciais, sobretudo de regiões do Vale do Paraíba, contra a lei de 1831, assim como a oposição ao regente ampliava-se.<sup>10</sup>

O enfraquecimento de Feijó, nesse sentido, foi concomitante ao fortalecimento dos regressistas, liderados por Bernardo Pereira de Vasconcellos. Articulados a partir de discursos e ações que visavam a manutenção do fluxo irrestrito de africanos escravizados para o Brasil, os regressistas chegaram ao poder com o regente Pedro de Araújo Lima, substituto de Feijó, que renunciou ao cargo.<sup>11</sup>

Dito isso, percebe-se que o fluxo de mão de obra escravizada se faz como uma característica estrutural e estruturante do império brasileiro, no qual economia, política e sociedade se relacionavam a partir dela. Dessa maneira, a lei de 1831 não conseguiu trazer novas alternativas a uma sociedade escravista que, em poucos anos, após uma mudança econômica conjuntural, viu a necessidade por escravizados africanos impulsionar a reabertura do comércio atlântico de cativos, a despeito da legislação imperial.

### **Portugueses no tráfico ilegal de escravizados: as trajetórias de Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá.**

O tráfico de escravizados para o Brasil era uma prática altamente especializada e profissional, fosse no período da legalidade ou depois de promulgada a lei contra o tráfico de 1831, nesse caso, como contrabando. A atuação dos negreiros dependia de uma sólida rede estabelecida nos dois lados do Oceano Atlântico durante todo o processo, ou seja, desde a captação dos africanos no interior do território da África até seu desembarque e entrega dos cativos nas propriedades agrárias do império brasileiro.<sup>12</sup> Dessa maneira, não seria errôneo assegurar que os traficantes que analisaremos eram figuras presentes no comércio atlântico de escravizados e já tinham prática relativamente consolidada em tal negócio, fossem como principais articuladores de um empreendimento negreiro ou com cargos de relevância em firmas que atuavam em alguma das pontas da extensa rede do tráfico.

Os caminhos traçados pelos portugueses José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca, os principais traficantes de escravos para o Império do Brasil ao longo do segundo quartel do século XIX, não poderiam ser diferentes dos de uma articulação prévia com o comércio de escravos.<sup>13</sup>

Não é possível determinar com precisão o momento da chegada de Bernardino de Sá na capital da antiga colônia lusitana, no entanto, por causa de imbróglia gerado após sua morte, seu nome aparece na imprensa carioca e em uma publicação do *Jornal do Commercio*, afirma-se que ele chegara ainda garoto no império do Brasil, na barca *Bella Esperança*.<sup>14</sup> Fato é que, em 1826, José Bernardino de Sá casou-se com Joaquina Rosa de Jesus, no Rio de Janeiro.<sup>15</sup>

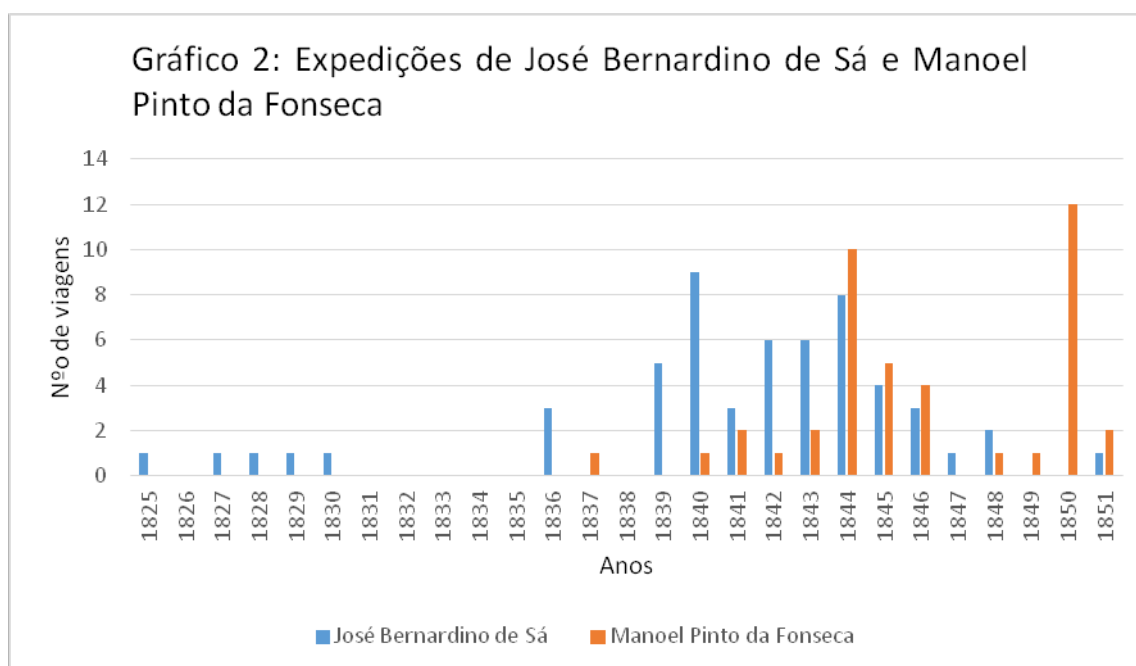
Por sua vez, Manoel Pinto da Fonseca teve sua chegada na corte imperial brasileira no ano de 1825, com a intenção de “buscar fortuna”. O registro de entrada, feito no ano seguinte, apontava a profissão de caixeiro na firma que se estabelecia na Rua da Quitanda nº 170,<sup>16</sup> propriedade do negociante Antônio Francisco Leite, na qual se encontra registros de venda de escravizados durante os últimos anos da década de 1820.<sup>17</sup>

A diferença no tempo em que se fixaram na cidade do Rio de Janeiro reverberou na participação no tráfico de escravizados. Ainda no ano de 1825, quando Manoel Pinto da Fonseca chegava ao Brasil, a base de dados *slave voyages* já aponta para o

envolvimento de José Bernardino de Sá em uma especulação negreira, na qual estava registrado como proprietário do brigue *Espadarte*, que embarcou 466 escravizados e desembarcou 452 deles no Rio de Janeiro.<sup>18</sup> Além dessa, são registradas outras quatro especulações em nome de José Bernardino de Sá, ainda no período em que tal comércio era lícito pelas leis do império do Brasil.<sup>19</sup> Entretanto, foi na década de 1830 que ele despontou como um dos principais traficantes para o Brasil.

Já a primeira expedição negreira realizada por Manoel Pinto da Fonseca como principal 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 no Rio de Janeiro. A viagem perdurou dezessete dias e, para os desejos do contrabandista, ocorreu de forma excelente, com uma taxa de mortalidade menor do que 10%, maximizando os lucros da empreitada.<sup>20</sup>

Apesar do espaço de doze anos entre o início das operações com Bernardino Sá e com Pinto da Fonseca como proprietários ou principais consignatários de embarcações negreiras, ambos tiveram importância semelhante dentro do comércio ilegal de escravizados, o que torna difícil apontar a proeminência de um deles. O gráfico a seguir expõe com maior detalhamento o número de viagens por ano desses dois grandes traficantes de escravizados e, a partir dele, é possível visualizar a relevância de cada um nesta atividade.



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.

Para um leitor com pouca familiaridade às questões relativas ao tráfico de escravizados, os números absolutos podem não assustar à primeira vista. Entretanto, em números relativos, entre os anos de 1838 e 1844, Manoel Pinto da Fonseca ocupou a sexta posição dentre os principais comerciantes de escravizados para litoral sudeste brasileiro com 22% das propriedades ou consignações de navios, enquanto, no mesmo período, José Bernardino de Sá operou 48% delas. Já no espaço de tempo entre 1844 e 1851, Fonseca se destacou como o principal negociante de africanos, sendo agente de 36% de todas as viagens realizadas para o Império do Brasil. Por outro lado, Bernardino de Sá, nesse momento, demonstrava um recuo em seus investimentos com as viagens atlânticas, porém, ainda assim, se colocava nesse cenário com 19,5% das operações realizadas.<sup>21</sup>

A leitura do gráfico também leva à reflexão de alguns pontos que merecem ser salientados, pois permitem dialogar com a historiografia referente ao comércio de escravizados no século XIX e construir novas indagações. O primeiro ponto que destaco, mais uma vez, é a participação de José Bernardino de Sá no negócio negreiro já no ano de 1825.

Manolo Florentino afirmou que poucos foram aqueles traficantes de escravizados do período lícito que mantiveram as suas operações após a ilegalidade.<sup>22</sup> Dessa maneira, os dados apresentados, sugerem que José Bernardino de Sá foi um desses que conseguiram resistir à proibição e, para além disso, se destacou no infame comércio após a lei de 1831. Assim, é possível sugerir que os anos de atuação no comércio lícito de cativos foram de suma importância para que ele constituísse uma pequena fortuna e estabelecesse conexões que seriam fundamentais para a manutenção de sua atividade sob a clandestinidade.

Da mesma maneira, podemos observar que a trajetória de Fonseca no tráfico de escravizados começou muito antes de sua primeira consignação de embarcação para a realização da atividade. Ao se estabelecer como um hábil caixeiro na propriedade em que se fazia a venda de cativos, Manoel Pinto da Fonseca deu os primeiros passos em direção ao conhecimento dos meandros do comércio atlântico de escravizados, o que foi fundamental para o seu futuro negócio.

Outro ponto interessante que pode ser destacado a partir da leitura dos gráficos é o fato de que José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca figuram como importantes traficantes de escravizados do período da ilegalidade. Porém, o período de preeminência deles não é coincidente, já que a diminuição dos investimentos de Bernardino de Sá no ano de 1844 condizem com a ascensão de Manoel Pinto da Fonseca. Entretanto, isso não quer dizer que a ascensão de um foi a derrocada completa do outro, inclusive é de se averiguar as relações estabelecidas entre eles, fosse de crédito ou nas próprias especulações, já que o tráfico dependia da formação de redes extremamente coesas.

Ainda é importante destacar que a leitura dos gráficos 1 e 2 permite estabelecer uma associação entre estrutura, conjuntura e episódio. Enquanto o primeiro gráfico demonstra as alterações conjunturais que o império brasileiro sofria dentro da estrutura escravista entre o fim dos anos de 1820 e 1850, o segundo gráfico demonstra o nível episódico, apontando para a atuação dos dois principais traficantes de africanos escravizados para o Brasil. Sendo assim, é possível avaliar a relação entre o desembarque de escravizados no império brasileiro e a atuação dos dois principais traficantes do período ilegal.

O que causa surpresa no cruzamento dos dados é que nos últimos anos da década de 1840 houve um grande crescimento no número de escravizados desembarcados ilegalmente no território brasileiro e que, ao mesmo tempo, este foi um período, com exceção do ano de 1850 para a atividade de Fonseca, de redução das operações de José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca, ao menos como proprietários ou principais consignatários de embarcações. Tal questão nos leva a crer que a construção da importância de ambos os negociantes se fez através de operações estáveis ao longo dos anos e não através de expansão ou retração de acordo com as especificidades do momento.

Não obstante, é preciso considerar que estes podem ter atuado de forma secundária ou consignando navios em nomes de agentes subordinados, já que o enriquecimento e vinculação de ambos ao tráfico de escravizados eram de conhecimento dos órgãos repressivos do império brasileiro. Além de, nos últimos anos da década de 1840, os dois tentarem se inserir em outras atividades da sociedade brasileira, o que será abordado mais adiante.



Para compreender a atuação dos negociantes negreiros Bernardino de Sá e Pinto da Fonseca é preciso dar relevância a nuances que diferenciam o comércio ilícito daquele que era praticado até 1830, para seguir o regulamento da convenção anglo-brasileira, ou 1831, quando da lei nacional de proibição ao tráfico. Todavia, destacarei duas mudanças que tiveram grande importância na transição do comércio lícito para o contrabando, relacionando-as com os agentes aqui destacados: a dissipação do desembarque pelo litoral do Brasil e as estruturas de recepção.

Os principais portos brasileiros nas cidades mais importantes do império já não podiam mais aceitar, descaradamente, o desembarque de africanos, 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>23</sup>

É preciso ressaltar, porém, que a mudança dos portos tradicionais para as praias e novos locais de recepção dos escravizados não era uma alteração fácil, pois existiam estruturas 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 às 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>24</sup>

Nessa perspectiva, Thiago Campos elaborou uma das pesquisas mais profícuas 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 escravizados na região 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 escravizados dos navios à praia e da praia às fazendas e daqueles que fariam a segurança da carga, entre outros aspectos necessários.<sup>25</sup>

Diferentemente do caso dos Breves, grande parte dos contrabandistas não construiu sozinha estruturas de desembarque de escravizados. 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 o mínimo movimento errôneo poderia causar o prejuízo total de expedição. Sendo assim, era de extrema necessidade que os mestres das embarcações tivessem conhecimento da região em que aportaria ou, ao menos, profissionais que os guiassem 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>26</sup>

Nesse sentido, destaca-se que o contrabando empregou muitas pessoas nessas novas regiões de desembarque, pois conhecer a região era valioso. A principal atividade era a de prático, que se tornou um profissional essencial nos portos secundários. Além deles, pescadores e barqueiros da região também poderiam garantir renda extra ao 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>27</sup>

A dissipação dos desembarques de cativos nos principais portos e nas regiões centrais se torna mais visível quando se analisa um traficante que teve relações com a atividade antes e depois da norma de 1831, como é o caso de Bernardino de Sá. Através da base de dados *slave voyages*, é possível perceber uma brusca mudança nos locais de desembarque nas especulações deste. Das cinco viagens negreiras realizadas por ele entre 1825 e 1830, quatro delas terminaram no porto do Rio de Janeiro e a outra não aportou no mesmo local devido apenas à apreensão pela Royal Navy. Por outro lado, após a proibição, suas rotas se deslocaram em direção ao litoral sul do Rio de Janeiro, mais precisamente para a região de Ubatuba e São Sebastião, já em São Paulo, entre 1836 e 1843. Após 1844, tornou-se a região de Macaé, no norte Fluminense, a base de suas operações.<sup>28</sup>

No caso de Manoel Pinto da Fonseca não podemos fazer a mesma comparação, pois suas especulações negreiras só começaram a aparecer no fim da década de 1830. Contudo, é possível examinar que sua entrada na atividade, como principal traficante ou consignatário de embarcação, já havia se ajustado aos novos padrões do tráfico. Sendo assim, grande parte dos desembarques de escravizados trazidos por Fonseca ocorreu na região norte do Rio de Janeiro, sobretudo, em Cabo Frio.<sup>29</sup>

Nesse aspecto, há a percepção de que, apesar de José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca terem sido os mais importantes traficantes de escravizados do período da clandestinidade, cada um obteve sua proeminência em momentos e localidades

específicas. Enquanto Sá se manteve na liderança das operações negreiras até 1843, quando sua principal área de recepção de cativos se localizava no extremo norte paulista e sul fluminense, Manoel Pinto da Fonseca adquiriu destaque a partir de 1844, atuando na região norte da província do Rio de Janeiro.

A dissipação das áreas de desembarque de escravizados, por consequência, gera a necessidade de novas construções para a recepção dos cativos e as estruturas físicas mais importantes para o desenvolvimento do tráfico ilegal, nas duas margens do Atlântico, foram os barracões (ou feitorias), que eram uma espécie de armazéns onde eram estocados escravizados e mercadorias lícitas utilizadas no comércio ilegal. A relevância dos barracões se dava pela agilidade com que ele permitia ao embarque e desembarque dos cativos na embarcação, pois a rapidez era fundamental para que o navio conseguisse zarpar sem que fosse pego pelas embarcações de vigilância ao tráfico, que navegavam tanto no litoral brasileiro quanto nos litorais ocidental e oriental do continente africano. É válido dizer, ainda, que os barracões, geralmente, não serviam a apenas um negreiro, eram edificações de serventia aos traficantes que tinham relações de crédito com os donos do próprio.<sup>30</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. Localizava-se 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>31</sup>

Do outro lado do Atlântico as estruturas também foram fundamentais para a organização do tráfico, sobretudo a partir de ano de 1830, quando se aumentou a vigilância da Grã-Bretanha sobre os portos de Luanda e de Benguela, devido à proibição do tráfico de africanos, segundo a convenção anglo-brasileira de 1827. Sendo assim, da mesma forma como ocorreu no Rio de Janeiro, os maiores portos de embarque de cativos que detinham maior atenção da repressão 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>32</sup>

Foram nessas áreas que os traficantes da ilegalidade buscaram se estabelecer. Manoel Pinto da Fonseca possuía um barracão com localização privilegiada na praia de Cabinda. A edificação tinha como principal objetivo o armazenamento de mercadorias e escravizados, facilitando o carregamento e a descarga dos navios que chegavam naquela localidade, reduzindo as possibilidades de apreensão. Entretanto, o espaço foi palco de uma intensa querela entre Manoel Pinto da Fonseca e a marinha inglesa entre os anos de 1842 e 1844.<sup>33</sup>

Em síntese, tropas da Royal Navy, ao identificar indícios de que a embarcação *John A. Robb*, consignada a Fonseca, e o barracão dele estavam envolvidos com o comércio ilegal de africanos para o império do Brasil, tomaram de assalto a propriedade, destruindo tudo que havia dentro. Ao saber dos acontecimentos, Fonseca, prontamente, entrou com um processo criminal contra os capitães que comandaram tal ato, pedindo indenização de todo o valor que lhe foi apossado.<sup>34</sup> A repercussão do processo foi tão grande que o proprietário do barracão exigiu abertamente, no *Jornal do Commercio*, ao Lord Aberdeen um pedido de desculpas formal pelo ataque sofrido, porém, o pedido foi ignorado pelas autoridades inglesas.<sup>35</sup>

Retomando a atuação de Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá no tráfico ilícito de escravizados, é importante destacar que a principal motivação para ambos no infame comércio era a alta lucratividade que ele garantia para aqueles que se profissionalizaram na área.

O empreendimento negreiro era custoso e arriscado, e poucos seriam os negociantes que dispunham de um alto valor para investir numa atividade de alto risco, mesmo com os seguros. Nesse sentido, os traficantes de escravizados do Rio de Janeiro começaram a se utilizar do modelo de *joint stocks*— já utilizado por negociantes negreiros cubanos. No cenário do contrabando, as *joint stocks* tinham como objetivo compartilhar o alto risco do comércio atlântico de cativos entre um grupo de negociantes, fossem traficantes ou não.<sup>36</sup>

O funcionamento desse esquema de financiamento se dava através da aquisição de mercadorias importadas, sobretudo inglesas, 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 escravizados no retorno da embarcação ao império do Brasil.. O ponto chave deste modelo é que estes investidores menores criavam dívidas com os grandes traficantes, que independem do resultado da viagem, ou seja, mesmo em caso de apreensão da embarcação e dos escravizados, de naufrágio ou a morte dos cativos, eles deveriam fazer seus pagamentos aos traficantes, garantindo a alta lucratividade para o traficante de maior importância.<sup>37</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 aliados dos grandes contrabandistas eram os importadores ingleses.<sup>38</sup> Essa afirmação é valiosa para interpretarmos acerca da contradição inglesa contra o tráfico de escravizados. 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.<sup>39</sup>

Devido aos poucos registros encontrados até o momento, principalmente por ser uma atividade ilegal, ainda não foi possível identificar a relação que cada um deles estabeleceu com firmas inglesas; quanto cada especulação negreira movimentou; quem foram os menores traficantes que investiram na empreitada; quantos escravizados cada um deles esperava receber em troca; e muitas outras perguntas sobre o real funcionamento dessas operações. No entanto, possuímos um indicativo da possível fortuna gerada a partir do tráfico em carta assinada por Robert Hesketh e Fred Grigg, membros da diplomacia inglesa no Brasil, ao Lorde Aberdeen, que apontam o valor, em 1844, dos escravizados do sexo masculino (incluindo meninos e adultos) de 650\$000 ou £81, enquanto o valor das mulheres e idosos girava em torno de 400\$000 ou £50.<sup>40</sup>

Na mesma carta 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>41</sup> A partir dos valores apresentados pelos membros da diplomacia inglesa, Manoel Pinto da Fonseca se tornou o traficante de escravos que mais lucrou em 1844, ano em que realizou dez especulações e pela primeira vez

ultrapassou o número de expedições organizadas por José Bernardino de Sá em um único ano. Infelizmente ainda não foram encontrados documentos que permitam fazer uma comparação aos lucros deste traficante com Fonseca ao longo dos anos.

Essas afirmações são valiosas para a especulação referente à constituição das fortunas de José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca, os mais preeminentes traficantes de escravizados da ilegalidade. Contudo, por falta de fontes mais amplas, deixo em aberto a especulação de suas riquezas para um trabalho futuro.

### **Traficantes portugueses na sociedade imperial brasileira**

Nem só de atividades ilícitas e disputas jurídicas contra as intervenções inglesas contra o tráfico viviam José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca, por mais que tenham sido elas a origem de volumosas fortunas. É preciso apontar, também, que em relação às atividades econômicas, o contrabando estava encoberto pelas atividades mercantis lícitas, tanto internas quanto de importação e exportação.<sup>42</sup>

Nesse sentido, é possível identificar que os grandes negociantes de escravizados que atuaram após a proibição de 1831 estavam longe de serem taxados pela sociedade contemporânea de forma pejorativa ou caracterizados pela atividade negreira. Alguns deles, como Manoel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá estavam, pelo contrário, inseridos na “boa sociedade”, tanto que foram agraciados com títulos de comendadores da Imperial Ordem da Rosa em meados da década de 1840.<sup>43</sup>

Para além dos títulos, também encontramos a presença destes negociantes em sociedades beneficentes, ordens religiosas e ocupando cargos de grande relevância dentro da sociedade imperial, o que reforça a distância da caracterização deles como contraventores. É nessa perspectiva que José Bernardino de Sá foi “presidente da diretoria do maior e mais importante teatro da capital do império, o Teatro de São Pedro de Alcântara, entre 1845 e 1851”.<sup>44</sup> Durante o tempo em que ocupou o cargo, junto a seus pares, restringiu a divulgação de peças teatrais que condenavam a atividade do tráfico ou ironizavam a forma em que foram constituídas as fortunas dos grandes negreiros da Corte.<sup>45</sup>

Manoel Pinto da Fonseca não chegou a ocupar cargos oficiais, tal como Bernardino de Sá, mas foi consultor (1845-1846), conselheiro (1846-1849) e constante doador, na segunda metade da década de 1840, da Imperial Sociedade de Amantes da Instrução.<sup>46</sup> A sociedade tinha como objetivo cuidar de meninas órfãs, oferecendo

cuidados educacionais, de saúde e moradia, sendo agraciada pelo imperador D. Pedro II.<sup>47</sup> Além da efetiva participação dentro da sociedade, Fonseca foi membro da Ordem Terceira de São Francisco de Paula, sendo seu secretário, e também doador de volumosas quantias para a congregação. Nesse campo, é importante destacar que o traficante foi um dos principais contribuintes, ofertando 5:000\$000, e pregadores pela construção do cemitério de São Francisco de Paula, na região do Catumbi.<sup>48</sup>

É válido mencionar também que ambos os traficantes aqui analisados concorreram a vagas nas casas legislativas do império do Brasil. José Bernardino de Sá, no ano de 1848, se candidatou à câmara dos vereadores do Rio de Janeiro<sup>49</sup>, enquanto Manoel Pinto da Fonseca ousou dar um passo maior, candidatando-se ao Senado pela Província do Rio Grande do Sul, local onde tinha vastas relações comerciais.<sup>50</sup> Apesar de não terem sido eleitos, a inserção deles nessa área demonstra que não eram homens que viviam às margens da sociedade, pelo menos até 1850.

Nas décadas de 1830 e 1840, o tráfico de escravizados teve amplo respaldo político, sobretudo pelos membros da classe senhorial, formada por grandes proprietários de terras e escravistas. Foi através da pressão política, apoio ao tráfico e anseios dessa classe que a reabertura do comércio negreiro conseguiu se rearticular de forma sistêmica, rompendo com os acordos internacionais e a lei de 1831.<sup>51</sup>

Atendendo aos interesses do grupo cafeeiro, na segunda metade da década de 1830, chegaram na Câmara dos Deputados diversos pedidos pela revogação da lei de 1831, por entenderem que ela atacava os costumes e a economia do império, impedindo “a consolidação definitiva da montagem do complexo cafeeiro no Vale”.<sup>52</sup> Liderados pelo regressista Bernardo Pereira de Vasconcellos, nos últimos anos da década de 1830, o tráfico foi rearticulado em escala sistêmica, garantindo a defesa dos traficantes, por serem um braço importante da manutenção da mão de obra escrava na plantações cafeeiras.

O posicionamento tomado pelo Estado imperial brasileiro divergiu dos interesses do governo britânico que, ao longo da década de 1840, reafirmou sua posição negativa quanto ao tráfico de escravizados e, por conseguinte, reforçou o poder da marinha para o combate da prática. A partir de então, uma guerra diplomática entre os dois países se estabeleceu, assim como o fortalecimento da caça aos negreiros no Atlântico.

Em síntese, a reação brasileira buscou interferir nas práticas de maior valor para os britânicos: o reajuste tarifário, promovido pela Tarifa Alves Branco de 1844, e a

intenção de acabar com o comércio ilegal de escravizados, finalizando unilateralmente os trabalhos das comissões mistas estabelecidas pela convenção anglo-brasileira de 1826 – o que de fato já era um projeto com a redução dos repasses financeiros pelo governo brasileiro.<sup>53</sup>

Por outro lado, imediatamente, a diplomacia inglesa respondeu com a promulgação da Bill Aberdeen, que autorizava a marinha inglesa abordar navios brasileiros que fizessem o contrabando de escravizados, além de conceder o direito dos tribunais do Almirantado Britânico de julgar os responsáveis pelas expedições negreiras. Dessa maneira, ao enfrentar a política britânica contra o tráfico, que se difundia pelo ocidente, o império brasileiro se isolou diplomaticamente.<sup>54</sup>

A forte e incessante pressão inglesa não deixou outro caminho ao Estado imperial brasileiro senão o de abolir, de forma contundente, o comércio atlântico de escravizados. Nesse aspecto, a lei de 1850, também teve como objetivo a manutenção da integridade do território do império e da soberania nacional. Além disso, deixou clara as suas pretensões de acabar com o tráfico, mas não com a escravidão, o que significou assegurar os interesses da classe senhorial.<sup>55</sup>

A partir da segunda lei de proibição ao tráfico de escravizados para o Brasil, a conhecida “Lei Eusébio de Queiroz”, pode-se perceber uma real ação política para coibir o comércio atlântico de escravizados.<sup>56</sup> Sendo assim, foi nesse momento que José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca perderam a proteção política imperial para a prática da função que exerceram ao longo das décadas anteriores. Qualquer movimento em favor do tráfico significaria perder seus status dentro da “boa sociedade”, porém, de qualquer maneira, não conseguiram se desvencilhar do passado traficante.<sup>57</sup>

Com isso, após 1850, os dois principais traficantes do centro-sul brasileiro tiveram que abandonar os seus ofícios, mas não sem antes testar a força repressiva do Estado imperial brasileiro. Manoel Pinto da Fonseca investiu em expedições traficantes em 1850 (antes e depois da lei de proibição) e 1851 foi ano em que José Bernardino de Sá comandou um empreendimento negreiro pela última vez. A semelhança entre as últimas expedições de ambos é que as duas foram apreendidas antes do desembarque completo dos cativos.<sup>58</sup>

Depois dessas tentativas frustradas, José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca não mais investiram no tráfico de escravizados diretamente – ao menos como



principais consignatários ou proprietários de navios. Após a retirada do tráfico, seguiram caminhos distintos.

José Bernardino de Sá se manteve no império do Brasil com as fazendas Lagoa, Tabatinga e Poço Verde, localizadas nos municípios de São Sebastião e Ubatuba, no norte paulista. Morava com a sua esposa, D. Joaquina Rosa de Jesus e seus filhos Maria Joaquina e Joaquim, este falecido de “febre intermitente” aos 18 anos.<sup>59</sup> Em 1851, Bernardino de Sá adquiriu, em Portugal, o título de barão e, logo em seguida, o título de visconde de Vila Nova do Minho, ambos reconhecidos no Império do Brasil pelo imperador D. Pedro II.<sup>60</sup> No dia 08 de julho de 1855, José Bernardino de Sá faleceu.<sup>61</sup>

Manoel Pinto da Fonseca, por outro lado, parece ter construído relações menos duradouras dentro do território brasileiro. Casou-se com Maria José Pacheco da Fonseca, filha do negociante José Nunes Pereira Pacheco, no ano de 1849<sup>62</sup>, no entanto, no ano seguinte a mesma veio a falecer. Com a morte da esposa, o fim do tráfico de escravizados e o fracasso de sua última expedição fizeram com que, em 1851, Fonseca retornasse a Portugal sem muitas notícias, deixando os negócios sob comando de seus irmãos Joaquim e Antônio Pinto da Fonseca.<sup>63</sup>

Ao retornar para Portugal, Manoel Pinto da Fonseca tentou comprar o título de barão pelo valor de 30 contos de réis, no entanto, ao ter adquirido fama e riquezas através do tráfico de escravizados, sofreu com a resistência dos portugueses e a pressão da diplomacia inglesa para que não fosse agraciado com o título nobiliárquico. Por tais questões, Fonseca não recebeu o título e, pejorativamente, ficou reconhecido como o “Conde de Monte Cristo”.<sup>64</sup>

Apesar das questões morais que o circundaram, Manoel Pinto da Fonseca reafirmou negócios e construiu novas relações comerciais em Portugal, Inglaterra e França, local para onde se mudou em 1853, em busca de tratamento para as “moléstias” que o perseguiram. No dia 20 de agosto de 1855 – pouco mais de um mês depois da morte de seu concorrente no tráfico –, Fonseca faleceu em sua casa, em Paris.<sup>65</sup>

Ambos morreram após constituir vasta fortuna no tráfico de escravizados, deixando-as para seus herdeiros. As fontes obtidas até o momento não quantificam os valores deixados pelos traficantes, bem como as posses materiais ou letras, no entanto, explicitam quantias designadas a órgãos filantrópicos, afilhados e afilhadas, familiares e instituições.

O testamento de José Bernardino de Sá, inclusive, foi alvo de uma grande querela frequentemente estampada as páginas do *Jornal do Commercio*. Em síntese, o genro da viscondessa de Vila Nova do Minho declarou que ela sofria de demência e, portanto, não seria capaz de cuidar da voluptuosa fortuna deixada pelo visconde. Além disso, ele falsificou o testamento para admitir que o próprio Bernardino havia deixado o controle de suas posses nas mãos do marido de sua filha. Ao longo do processo, D. Joaquina foi presa, porém, rapidamente solta por seu advogado Antônio Pereira Rebouças<sup>66</sup>, o qual lhe garantiu a vitória no processo.<sup>67</sup>

Sobre o testamento de Manoel Pinto da Fonseca não houve discussões jurídica acerca de seus espólios. O testamento assinado em 1853 designa a generosa quantia de 10 contos de réis doadas a Ordem Terceira de São Francisco de Paula, da qual era irmão. No entanto, é em Portugal que designa exorbitantes doações. Deixou 40 contos de réis em inscrições de crédito a Josefina Nauville e 100 contos de réis para “dar princípio a um estabelecimento de caridade cujo objeto seja o sustento, amparo e educação de meninos e meninas abandonadas” em Lisboa.<sup>68</sup>

Além da quantidade deixada para a filantropia, Manoel Pinto da Fonseca ainda deixou uma grande quantia para seus irmãos Joaquim e Antônio Pinto da Fonseca, que em meados de 1850 foram expulsos do Brasil e retornaram à Portugal. No retorno à região do Porto utilizaram suas riquezas para se aventurarem na atividade bancária, fundando a casa bancária FONSECAS & VIANA.<sup>69</sup>

Dessa maneira, com trajetórias diferentes e, ao mesmo tempo, semelhantes – com certas doses de coincidência –, José Bernardino de Sá e Manoel Pinto da Fonseca saíram de Portugal jovens e pobres e, no Império do Brasil, através das possibilidades se constituíram como os principais negociantes de escravizados para o centro-sul do império brasileiro, no período da ilegalidade.

## Notas

---

<sup>1</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>2</sup> Cf. COSTA, Emília Viotti da. *Da Senzala à Colônia*. São Paulo: Editora UNESP, 5ª edição, 2012; PRADO Jr., Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo: Colônia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

<sup>3</sup> PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no império brasileiro, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 60-64.

<sup>4</sup> As estimativas apresentadas foram consultadas na base de dados *slave voyages*. ELTIS, David et al. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <https://slavevoyages.org/assessment/estimates>. Acesso em: 02 jul. 2020.

<sup>5</sup> Por “tradicionais” compreendo, assim como Manolo Florentino, aqueles negociantes que se estabeleceram como fornecedores de mão de obra escrava para o Brasil por longa data, durante o período da legalidade. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravizados entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 194-204.

<sup>6</sup> FLORENTINO, Op. cit., p. 194-204.

<sup>7</sup> Para o período entre 1831 e 1834 há uma grande dificuldade para chegarmos a um número exato da quantidade de africanos escravizados 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 40 mil. Cf. ELTIS, David et al. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <https://slavevoyages.org/assessment/estimates>. Acesso em: 02 jul. 2020.

<sup>8</sup> LOURENÇO, Thiago Campos Pessoa. “O comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos”. *Afro-Asia*, 47 (2013), p. 43-78. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/afro/n47/a02n47.pdf>.

<sup>9</sup> PARRON, Op. cit., p. 130-133.

<sup>10</sup> Idem, p. 137-178.

<sup>11</sup> Tal como Tâmis Parron, entendo que no Brasil houve uma *política do contrabando* (1835-1850), na qual o contrabando era a força que guiava e dava coesão à 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 (orgs.). *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da segunda escravidão*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2015, p. 143.

<sup>12</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: Companhia das Letras, 1997, p. 160-162.

<sup>13</sup> ELTIS, David. *Economic growth and the ending of the transatlantic slave trade*. New York: Oxford University Press, 1987, p. 155; FERREIRA, Roquinaldo. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Instituto de Filosofia e Ciências Sociais/UFRJ, 1996, p. 155-157; KARASCH, Mary. *The Brazilian slavers and the illegal slave trade, 1836-1851*. Masters dissertation. Madison: University of Wisconsin, 1967.

<sup>14</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. *Jornal do Commercio. Tribunal dos Jurados*, nº 106, 17 de abril de 1856, p. 1.

<sup>15</sup> CAPELA, José. *Conde de Ferreira & Cia. Traficantes de escravos*. Porto: Edições Afrontamento, 2012, p. 186.

<sup>16</sup> ARQUIVO NACIONAL. *Movimentação de portugueses no Brasil, 1808-1842*.

<sup>17</sup> MESQUITA, João Marcos. *O comércio ilegal de escravos no Atlântico: a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca, c. 1831-c. 1850*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em História/UFRJ, 2019, p. 20-25.

<sup>18</sup> ELTIS, David et al. *The trans-Atlantic slave trade data voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 15 ago. 2018.

<sup>19</sup> Idem.

- 
- <sup>20</sup> Idem, ibidem, Viagem nº 46.260. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage/46260/variables>. Acesso em: 18 ago. 2018.
- <sup>21</sup> FERREIRA, Op. cit., p. 157; ELTIS, David et ali. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 18 ago. 2018.
- <sup>22</sup> FLORENTINO, Op. cit., p. 194-204.
- <sup>23</sup> CARVALHO, Marcus Joaquim Maciel de. *O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. *Revista de História*, São Paulo, nº 167, dec. 2012, p. 227-231. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/49091>.
- <sup>24</sup> Idem.
- <sup>25</sup> CAMPOS, Thiago Pessoa. *A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c. 1830-c. 1888)*. Tese de doutorado. Niterói: Instituto de Ciências Humanas e Filosofia/UFF, 2015, p. 90-140.
- <sup>26</sup> CARVALHO, Op. cit., p. 231.
- <sup>27</sup> Idem, p. 237-239.
- <sup>28</sup> ELTIS, David et ali. *The Trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em: <http://slavevoyages.org/voyage>. Acesso em: 25 ago. 2018.
- <sup>29</sup> Idem.
- <sup>30</sup> FERREIRA, Op. cit., p. 31-32.
- <sup>31</sup> National Archives. Foreign Office, FO 84/254. Apud FERREIRA, Roquinaldo. Op. cit., p. 162-163.
- <sup>32</sup> Idem, p. 88.
- <sup>33</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>34</sup> Idem.
- <sup>35</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. “Publicações a pedido”. *Jornal do Commercio*, nº 209, 09 ago. 1843.
- <sup>36</sup> ELTIS, *Economic growth and the ending of the transatlantic slave trade*. New York: Oxford University Press, 1987, p. 153 - 155.
- <sup>37</sup> Idem.
- <sup>38</sup> Idem.
- <sup>39</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>40</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.
- <sup>41</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>42</sup> FERREIRA, Op. cit., p. 157.
- <sup>43</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. *Jornal do Commercio*. Parte Oficial, nº 72, 15 mar. 1844.
- <sup>44</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 Art Cultura*, Uberlândia/MG, vol. 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).
- <sup>45</sup> Idem, p. 109-117.
- <sup>46</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. “Comunicado, nº 258”. *Jornal do Commercio*, 22 set. 1845.

- 
- <sup>47</sup> Fundada em 1826, a Imperial Sociedade de Amantes da Instrução funciona, ainda nos dias de hoje, com o nome de Instituto de Amantes na Instrução (ISAI), no bairro de Laranjeiras, no Rio de Janeiro. Diferente de seus objetivos iniciais, atualmente não é mais uma espécie de orfanato. Cf. RANGEL, Ronaldo Raemy. *A trajetória da Sociedade Amante da Instrução: entre o pragmatismo e o humanismo da elite imperial (1829-1876)*. Tese de doutorado. Campinas: Instituto de Economia/Unicamp, 2013. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286440>. Acesso em: 29 ago. 2018.
- <sup>48</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. “Parte Oficial, nº 95”. *Jornal do Commercio*, 05 abr. 1849.
- <sup>49</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. “Publicações a Pedido, nº 227”. *Jornal do Commercio*, 16 ago. 1848.
- <sup>50</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. *Jornal do Commercio*. Rio de Janeiro, nº 13, 13 jan. 1848.
- <sup>51</sup> SALLES, Ricardo. *O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado*. *Revista Almanack*. Guarulhos, nº 4, 2º semestre de 2012, p. 42.
- <sup>52</sup> PARRON, Op. cit., p. 142-143.
- <sup>53</sup> Idem., p. 219-230.
- <sup>54</sup> Idem.
- <sup>55</sup> MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema. A formação do Estado imperial*. Rio de Janeiro: Access, 1994, p. 210-217.
- <sup>56</sup> PARRON, Op. cit., p. 287-303.
- <sup>57</sup> É importante apontar que foi na década de 1850 que a palavra traficante, usada para designar aqueles que realizavam o comércio atlântico de escravizados, começou a ganhar conotação negativa, tal qual assumimos atualmente.
- <sup>58</sup> CAPELA, Op. cit., p. 185-189.
- <sup>59</sup> NETO, Op. cit., p. 119-120.
- <sup>60</sup> MOURA, Clóvis. *Dicionário da escravidão negra no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004, p. 393.
- <sup>61</sup> CAMPOS, Op. cit., p. 17.
- <sup>62</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. “Publicações a pedido, nº 43”. *Jornal do Commercio*, 12 fev. 1850.
- <sup>63</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>64</sup> CAPELA, Op. cit., p. 170-171.
- <sup>65</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. “Anúncios, nº 273”. *Jornal do Commercio*, 04 out. 1855.
- <sup>66</sup> Cf. GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros: cidadania, escravidão e direito no tempo de Antônio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- <sup>67</sup> BIBLIOTECA NACIONAL. “Publicações a pedido, nº 9”. *Jornal do Commercio*, 09 jan. 1856. Cf. NETO, Op. cit., p. 119.
- <sup>68</sup> ARQUIVO HISTÓRICO DA TORRE DO TOMBO. Testamentos. Testamento de Manoel Pinto da Fonseca. Livro 20, XV-R-72 (32) 1854.
- <sup>69</sup> CAPELA, José. *Dicionário de negreiros em Moçambique, 1750-1897*. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2007, p. 224.