

Comércio e tráfico no porto de Rio Grande, em meados do século XIX

Marcia Naomi Kuniuchi¹

Resumo: Este trabalho trata 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 em Rio Grande. A presença de agentes mercantis envolvidos no comércio de escravos, como Manoel Pinto da Fonseca e Irineu Evangelista de Souza, futuro barão e visconde de Mauá, pode justificar a possibilidade do porto rio-grandino ter sido utilizado para o comércio de escravos, nos anos finais do vil comércio.

Palavras-chave: tráfico de escravos, crédito, Rio Grande, apreensão de navio, redes de comércio

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 principais: 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

¹ Professora da Universidade Federal do Rio Grande.

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 e da riqueza de seus comerciantes, sejam 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 ainda estavam restritas ao circuito mercantil interno.²

Dando continuidade à pesquisa, Gabriel Santos Berute estudou 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”.³

Em sua tese, Berute concluiu que, ao final da primeira metade do século XIX, boa parcela dos investimentos, antes aplicados nos empreendimentos rurais, passou a

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

³ 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.

ser aplicado na aquisição de bens urbanos e embarcações, o que caracterizava uma crescente urbanização de Rio Grande e a intensificação da atividade mercantil.⁴

A questão se encaminha para a origem desse capital. O autor verifica uma forte expansão nos negócios urbanos nos últimos cinco anos, antes da virada da metade do século. Isso coincide justamente com os anos finais do tráfico de escravo, quando ocorreu a entrada maciça de africanos. Como em Rio Grande predominava o comércio de abastecimento interno, 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, centro do tráfico de escravos.

Não há notícias sobre o comércio direto de Rio Grande com 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 comerciantes 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 em Rio Grande.

O processo do navio Magano

O porto do Rio Grande já aparecia ligado ao comércio de exportação de couros, desde a fundação do presídio, que daria origem à vila, em 1737, integrando o eixo de redes mercantis, que trafegavam para os mesmos fins no Rio da Prata.

O início da produção do charque, na virada do século XVIII para o século XIX, respondendo às demandas do mercado interno, daria um novo curso às atividades econômicas do Rio Grande do Sul, ainda se refazendo dos conflitos com os espanhóis na região.

Na primeira metade do século XIX, Rio Grande consolida-se como o maior porto marítimo do Brasil Meridional e principal parceiro mercantil do porto do Rio de

⁴ *Idem*, p.130 e190.

Janeiro. Os produtos do sul abasteciam com carne e trigo o centro e norte do país e, por sua vez, recebiam escravos, trazidos por negociantes da capital brasileira.⁵

A posição de destaque no comércio pode ser identificada pelo maior edifício da orla portuária de Rio Grande – o prédio da Alfândega. Do mesmo modo, o corpo mercantil se fez atuante, desde o início, ao criar dois importantes órgãos da categoria: a *Sociedade Promotora da Indústria Rio-Grandense*, criada em 1832; e a fundação da *Associação Comercial do Rio Grande*, em 1844.⁶

Além disso, para o bom funcionamento mercantil, era fundamental estar a par do noticiário local e internacional. Para isso, já circulavam na praça dois diários locais: *O Rio-Grandense* e o *Diário do Rio-Grande*.⁷

Assim, foi possível verificar a publicação n’*O Rio Grandense*, 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 oficialmente pelo governo inglez (...)”⁸

O texto dá indicação de que a notícia sobre essa apreensão teve grande repercussão na cidade do Rio Grande, tanto que 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 Geyser:

Que provas por ventura, que indícios apresentava o brigue **Magano** p/ ser capturado pelo vapor Geyser? Seria uma prova concludente ter a bordo duas pequenas caldeiras e um par de machos? E esse corpo de delicto 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,

⁵ Cf. Helen Osório, *op. cit.*, p. 184-211.

⁶ 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.

⁷ Ezio da Rocha Bittencourt – *Da rua ao teatro, os prazeres de uma cidade: sociabilidade e cultura no Brasil Meridional*. Rio Grande: Ed. da FURG, 2007, p. 120.

⁸ *O Rio Grandense*, 28/02/1851, Biblioteca Rio Grandense. Foram mantidas a ortografia e a pontuação do original.

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 póde 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 depredação 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 cairão, 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!

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**⁹. 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,

⁹ 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.

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 (...)"¹⁰

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, no dia onze, 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 probably occurred in April. This is the only information we have."¹¹

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.

¹⁰ *Idem*, foto 6. Os trechos com três pontos e interrogação, entre parênteses, indicam dificuldade de leitura.

¹¹ E-mail recebido em 16/05/2009.

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”.*¹²

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”.¹³

Berute informa que o Comendador José dos Santos Magano fora membro da *Sociedade Promotora da Indústria Rio-Grandense*, da *Associação Comercial do Rio Grande*. Magano aparecia muitas vezes como despachante de escravos para o Rio Grande de São Pedro e constava ainda como sócio em “Armazém de molhados de varejo e atacado”, na Rua do Fogo. O sócio João Cardoso da Silva era o “responsável pela administração, enquanto Magano era responsável pelo fornecimento das mercadorias necessárias ao armazém”.¹⁴

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, dera entrada no porto do Rio Grande o navio **São João**, com carregamento de sal, vindo do Cabo Verde, para José dos Santos Magano.¹⁵

¹² *O Rio Grandense*, 22/11/1845, Biblioteca Rio Grandense.

¹³ *O Rio Grandense*, 22/11/1845, Biblioteca Rio Grandense.

¹⁴ Gabriel Berute, *op. cit.*, pa. 148.

¹⁵ *O Rio Grandense*, 15/11/1845, Biblioteca Rio Grandense.

Esse dado confirma a relação comercial de Magano com pelo menos um porto africano. De qualquer maneira a abrangência de seus negócios estendia-se desde os portos brasileiros, Rio de Janeiro e Pernambuco, aos estrangeiros, Montevideú 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 oito anos depois da apreensão do navio, 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; e 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.¹⁶

Tudo indica que 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 viúva 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.

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, em uma única embarcação.

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 é ratificado pela sociedade estabelecida com Irineu Evangelista de Souza, o futuro barão e visconde de Mauá. Em 1847, foi fundada a *Companhia de*

¹⁶ Inventários *post mortem*. Rio Grande. Cartório de Órfãos e Ausentes, m. 33, n. 707, e. 12, a. 1859. APERS.

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 fazendo-lhes ver que, embora com pouco benefício direto, não compreenderia seus interesses si 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 beneficio”.¹⁷

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 Companhia 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. A companhia foi vendida em 1853, “não deixara lucro o serviço de reboques e cançaram-se os outros interessados”, segundo conta o próprio Mauá.¹⁸

A venda da dita companhia se deu dois anos depois da denúncia de apreensão do navio **Magano**. Pelo teor do inventário do comendador Magano, com poucos bens, pode ter sido por sua iniciativa a venda da companhia, com o intuito de se retirar de todos os negócios na cidade do Rio Grande, podendo inclusive ter saído da cidade, pois no inventário consta carta precatória requisitando a “avaliação de bens da viúva e filha” em Desterro, Santa Catarina.

Por sua vez, o próprio Mauá tinha sido alvo de acusações, um ano antes da apreensão do navio. Em julho de 1850, aparece publicado no mesmo *O Rio Grandense* um comunicado sobre atividades suspeitas da empresa de rebocadores:

COMMUNICADO

¹⁷ Visconde de Mauá - *Autobiografia*. Rio de Janeiro: Liv. Ed. Zelio Valverde, 1943, p. 106.

¹⁸ Idem, p. 106-107.

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^a 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^a* costumam entrar no Norte com grandes caixas as quais não se sabe o que contém. O autor do manifesto diz que “Irineo 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)>¹⁹

O texto cita o “Irineo da Ponta d’Arêa”, em alusão à fundição de ferro *Ponta d’Arêa*, do Rio de Janeiro, que fabricava navios a vapor a outros maquinários.²⁰ A Companhia de rebocadores levava os navios da entrada da barra para o porto do Rio Grande, situado no interior da lagoa, na barra oeste. A acusação era de que os rebocadores estariam entrando com “grandes caixas” na vila de São José do Norte, situada no canal de entrada da Laguna dos Patos, na barra leste.²¹ Na época, existia outra alfândega na localidade de São José do Norte, daí a acusação de que a do Norte seria “o centro do contrabando na região”.

Vale lembrar que o porto do Rio Grande dava acesso ao interior da província, podendo-se atingir a capital, Porto Alegre, por meio da navegação lacustre. Além do mais, 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.

¹⁹ *O Riograndense*, 18/07/1850, p.2-3

²⁰ Visconde de Mauá, *op. cit.*, p. 100-105

²¹ Atualmente são designados por molhe leste e molhe oeste, em razão da construção dos molhes, em 1915.

Toda essa configuração era bastante familiar a Irineu Evangelista de Souza, cuja cidade de origem, Arroio Grande, era próxima a Jaguarão. Por tudo isso, Rio Grande possibilitava uma localização era privilegiada, uma vez que integrava as redes de comércio entre o Rio de Janeiro e o Rio da Prata, ao mesmo tempo em que dava acesso ao território da Campanha e regiões fronteiriças; sem contar as relações de parentes e amigos que moravam na região.

Quanto ao Ponta da Areia, tinha sido comprado em 11 de agosto de 1846, e foi o primeiro grande empreendimento de Irineu Evangelista, 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, iniciando como caixeiro, sendo posteriormente elevado a sócio, e ficou na firma até sua liquidação, em 1845.

A liquidação da casa pode ser relacionada também a outro processo de apreensão do navio. Dessa vez da embarcação americana **Agnes**, onde foram encontrados papéis de manufaturados da firma *Carruthers e Co.* para uma transação negreira na África. Em defesa dos envolvidos, uma lista das 21 firmas inglesas do Rio de Janeiro, datado de 15 de setembro de 1845, passava um atestado de idoneidade a Manoel Pinto da Fonseca, suposto responsável pelo navio.

Manoel Pinto da Fonseca era o mais famoso traficante, no período final do tráfico para o Brasil. Sua ascensão ocorrera entre 1837 a 1838, de “quase falido”, mas que obteve créditos, navios carregados de fazendas, dinheiro e mantimentos de comerciantes ingleses, tanto que sua alcunha na praça mercantil carioca era de “Pinto caixeiro”, pois havia chegado de Portugal, em 1833, sem nenhum tostão na carteira.²²

O atestado acima acabou sendo “um indicativo do elo entre comerciantes ingleses e traficantes de escravos”, conforme afirma Luis Henrique Dias Tavares²³. A trajetória de Manoel Pinto da Fonseca não diferia muito da de Mauá, que também começara como caixeiro. Em sua Autobiografia, Mauá reconhece tudo que aprendeu com “um negociante inglês”, e não é mera coincidência que a firma *Carruthers Irmãos* encerrou suas transações em 1845, no mesmo ano do documento em defesa de Fonseca.

²² Luis Henrique Dias Tavares, - *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática, 1988, p. 124.

²³ Luis Henrique Dias Tavares, *op. cit.*, p.131-2.

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”²⁴. O curioso é que justamente, em 1845, ele havia estabelecido a casa comercial em Rio Grande, sob a firma *Carruthers, Sousa & Cia*. As atividades de Mauá na região seriam cada vez mais intensas, principalmente, quando ele partiu para iniciativas no setor bancário e financeiro, após o fim do tráfico.

No entanto, as indicações sobre sua atuação na virada da década de 1840 para a década de 1850, inclusive a parceria com José dos Santos Magano, pode dar indicações de que sua presença na região teria começado nos anos finais das atividades negreiras. Essa informação pode ser um indício importante, quando se analisa outros eventos em curso, que possibilitaram os últimos ganhos com o tráfico de escravo.

Novas estratégias e redes de comércio nos anos finais do tráfico de escravos

Leonardo Marques, em sua estimativa do número de expedições negreiras, embarcados para o Brasil, no período do contrabando negreiro, entre 1831 e 1850, afirma que 58% de todas as viagens estimadas tiveram a participação de navios fabricados nos Estados Unidos. Essa proporção implicava em que metade dos escravos desembarcados no Brasil teve participação de americanos.²⁵

Pesquisas preliminares têm indicado que os americanos passaram a atuar de forma mais efetiva, em 1848, quando pressões inglesas obrigaram os comerciantes ingleses, que atuavam no Rio de Janeiro, a limitarem os prazos de pagamentos de mercadorias manufaturadas usadas no tráfico negreiro.²⁶

Jaime Rodrigues também aponta para “mudança na opinião pública” sobre o comércio de escravo, em 1848. O autor ressalta uma insistência maior de discursos na Câmara dos Deputados contra o tráfico, assim como notas e artigos, publicados em

²⁴ Visconde de Mauá, *op. cit.*, p. 101

²⁵ *Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil*. VII Encontro de Escravismo do Brasil Meridional. Florianópolis, 2013, p. 4.

²⁶ Marcia Naomi Kuniuchi - *Tráfico e enriquecimento: o porto de Rio Grande, em meados do século XIX*. VII Encontro de Escravismo do Brasil Meridional. Florianópolis, 2013.

jornais, posicionando-se na mesma direção. Havia também uma tendência do público se manifestar contra os britânicos, em função do apresamento de navios.²⁷

Ao que parece, os comerciantes americanos não adotaram as novas medidas de pagamento e continuaram a comprar e vender mercadorias, facilitando o pagamento, por meio do parcelamento. Isso pode ser considerado uma modalidade de crédito, uma vez que a facilitação nos pagamentos facilita o andamento dos negócios.

Deve-se ressaltar que isso valia também para a compra e venda de todas as mercadorias, inclusive na venda do café. Dessa forma, em razão do parcelamento, era comum a venda de escravos ser paga com sacos do café, de modo que as dívidas iam sendo debitadas, ao longo dos anos, de acordo com a produção. Muitas vezes, o débito se dava sem que houvesse a necessidade de transações em dinheiro, ficando registrado em cadernos de conta-corrente.

Segundo Tavares, essa modalidade de crédito, o parcelamento de pagamentos, teria sido adotada pelos ingleses, na década de 1830, no tráfico de escravos, e logo passou a fazer parte das transações mercantis de todos os agentes interessados no negócio.

Além disso, 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. Essas operações também eram praticadas por comerciantes alemães e norte-americanos, que usavam o mesmo sistema de crédito e “igualmente aceitavam faturas que seriam pagas em Nova York, Boston ou Hamburgo”.²⁸

Muitas letras eram emitidas pelos próprios negreiros - Don Pedro Blanco, Caetano Nozollini e Francisco Felix de Souza – e eram reconhecidas e honradas nos grandes centros financeiros da Europa e dos Estados Unidos.²⁹

Se “letras de câmbio cruzadas” constituíam ordens de pagamento ou reconhecimento de dívida, é importante ressaltar que as transações com as letras e

²⁷ *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. da UNICAMP, CECULT, 2000, p. 176.

²⁸ *Idem*, p. 129-130.

²⁹ *Idem*, p. 31.

papéis comerciais percorriam circuitos mercantis e financeiros – 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”.³⁰

Assim, se os negreiros tinham seus papéis reconhecidos na Europa e EUA, isso evidencia a solidez de suas ligações. Para isso, era importante estar conectado com uma gama mais ampla de agentes - uma rede. Segundo Braudel: “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”.³¹

Desse modo, a limitação no prazo de pagamentos afetaria sobremaneira os negócios dos comerciantes ingleses, interessados no tráfico. Além do mais, como era necessário uma rede para fazer circular letras de manufaturados, escravos ou café, a saída de um dos parceiros implicaria em interromper um circuito.

Nesse caso, a recusa de americanos e de outros estrangeiros em limitar o parcelamento pode ter incentivado a formação de novas redes de comércio para dar continuidade aos negócios do tráfico.

Marques ainda ressalta que o aumento da participação de norte-americanos se dava, por meio dos capitães e ex-capitães de navios, que estabeleciam “laços mais estreitos com os traficantes”, uma vez que “a maioria dos capitães utilizava dinheiro adiantado através de contratos estabelecidos com traficantes do Rio de Janeiro.” Dentre as novas estratégias estava a de abrir novas oportunidades para “indivíduos dispostos a atuarem no suspeito território em que comércio legítimo e tráfico de escravos se encontravam”.³²

Dessa maneira, ficava a cargo dos traficantes o adiantamento de dinheiro, principalmente, para a compra de navios, deixando ao capitão a responsabilidade de “obter mestres, tripulação, bandeira e documentos, e ele ganha sua porcentagem por

³⁰ Fernand Braudel, – *Civilização material, economia e capitalismo. Séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1995, vol. 2, p. 122.

³¹ *Idem*, p. 125.

³² Leonardo Marques, *op. cit.*, p. 12.

todos os escravos desembarcados por navios que utilizarem a bandeira dos Estados Unidos”. Nos últimos anos do vil comércio, os traficantes mais antigos, por serem os mais visados, passaram a atuar nos bastidores e, principalmente, na concessão de crédito a esses novos agentes. Nessa nova fase, o mais famoso traficante, Manoel Pinto da Fonseca estava ligado a Clapp e Marsden, antigos capitães e, agora, corretores americanos, e João Manoel Pereira da Silva.³³

No caso do navio **Magano**, uma hipótese plausível é de que uma relação semelhante possa ter se dado entre capitalistas locais, dentre eles, Irineu Evangelista de Souza, com a família Magano, haja visto que o capitão da embarcação apreendida tinha o sobrenome Magano.

Tendo nascido no Rio Grande do Sul, Irineu Evangelista de Souza teria mantido laços de confiança com muitos conterrâneos, o que lhe teria facilitado fazer novas conexões, utilizando as antigas relações no exterior, envolvendo Inglaterra, Portugal, Estados Unidos e outros países.

A firma *Carruthers, Sousa & Cia* é uma evidência de que o nome de seu antigo preceptor, Carruthers, era de fundamental importância para a manutenção de vínculos com o exterior. No comércio de escravos com a África, as redes foram estabelecidas para viabilizar o comércio triangular, envolvendo contatos na Europa e Estados Unidos. No Brasil, os portos mais visados estavam sob a constante vigilância dos ingleses. Em vista disso, a presença em Rio Grande de antigas parcerias pode ser a evidência mais contundente das atividades do tráfico na região.

A análise da movimentação comercial fornecem indicações da movimentação de cargas e das conexões envolvidas. Dados coletados das tabelas de entrada de navios, do *Jornal do Comércio*, do Rio de Janeiro, na década de 1840, trazem informações sobre negociantes responsáveis por carregamentos de Rio Grande.³⁴

Um nome em especial foi encontrado – Manoel Pinto da Fonseca. A lista dos carregamentos registrados aparece na tabela abaixo:

³³ *Idem*, p.15.

³⁴ Os dados de 1844 e 1845 foram coletados para a minha tese de doutoramento: *Crédito, negócios e acumulação. Rio de Janeiro: 1844-1857*, defendida no departamento de História/USP, em 2001. Os dados de 1848 são resultados preliminares de pesquisa em curso, e foram coletados na Biblioteca Rio-Grandense, de Rio Grande.

Tabela: Entrada de navios no porto do Rio de Janeiro

Data	Navio	Procedência	Produto	Comerciante
14/02/1844	S Benedicto Gd	Alcobaça	farinha a	Manoel Pinto da Fonseca
03/03/1844	Agnes	Liverpool	fazendas a	Manoel Pinto da Fonseca
25/03/1844	Conc Navegante	Rio Grande	carne a	Manoel Pinto da Fonseca
27/03/1844	Mello	Rio Grande	carne e sebo	Manoel Pinto da Fonseca
15/05/1844	S Benedicto Gd	Alcobaça	carne e farinha	Manoel Pinto da Fonseca
19/10/1844	Alegria	Rio Grande	carne a	Manoel Pinto da Fonseca
23/01/1845	Belleza do Sul	Rio Grande	carne a	Manoel Pinto da Fonseca
07/05/1845	Progresso	Rio Grande	carne a	Manoel Pinto da Fonseca
07/07/1845	Carioca	Rio Grande	carne,sebo,grax	Manoel Pinto da Fonseca
09/08/1845	Tentação	Rio Grande	carne a	Manoel Pinto da Fonseca
18/09/1845	Animo	Rio Grande	carne a	Manoel Pinto da Fonseca
01/11/1845	Progresso	Rio Grande	carne a	Manoel Pinto da Fonseca
30/10/1848	Ravoonna	Santos	em lastro a	Manoel Pinto da Fonseca
02/11/1848	Zenobia	Congo	em lastro a	Manoel Pinto da Fonseca

Fonte: Jornal do Comércio – Rio de Janeiro

O primeiro dado a assinalar é a presença na tabela do navio **Agnes**, vindo de Liverpool para o Rio de Janeiro, com fazendas, onde chegou em 3 de março de 1844. É o mesmo navio, que estava em vias de ser apreendido na África, em que a firma *Carruthers e C.* é acusada de fornecer os manufaturados. Horne³⁵ informa que o brigue americano **Agnes** chegara ao Rio de Janeiro, em 1843, quando um corretor inglês, Wetman fretara a embarcação para Fonseca.

Na tabela acima, nos anos de 1844 e 1845, dos doze navios registrados a Manoel Pinto da Fonseca, nove tiveram procedência de Rio Grande, contendo carne ou charque. Se valer a mesma lógica das fazendas, o charque também seria destinado para abastecimento de navios para o tráfico, ou seja, para a alimentação dos africanos na penosa vigem da África ao Brasil. Os negócios com o charque gaúcho devem ter sido o fator de inserção de redes mercantis do tráfico na região meridional do Brasil.

O mesmo sistema usado na comercialização do café valeria para os derivados do gado, em que o charque abastecia o mercado interno e couros e outros derivados eram vendidos para mercados americanos e europeus. O sistema de parcelamento permitia que os papéis comerciais circulassem nos circuitos financeiros até o dia do vencimento e as vantagens eram obtidas justamente da variedade de circuitos por onde as remessas

³⁵ Gerald Horne - *O sul mais distante: o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p.88.

poderiam ser enviadas.³⁶ Nesse sistema, a aquisição dos escravos poderia ser paga com o fornecimento de charque ou outros derivados do gado.

Na lista dos carregamentos de Fonseca, os dois últimos registros datam de 1848, quando Leonardo Marques assinala mudanças na organização das viagens para a África, ficando a cargo dos traficantes o adiantamento de dinheiro, principalmente, para a compra de navios. Para o capitão, ficava a responsabilidade de obter mestres, tripulação, bandeira e documentos.

Assim, não há mais carregamentos de carne para Fonseca para o abastecimento de navios, na tabela acima, tendo apenas o registro do navio, em lastro, em seu nome, dando entrada no porto do Rio de Janeiro. Horne já havia assinalado essa tendência a partir dessa época, em que os americanos aparecem com maior frequência no comércio de africanos, no Brasil, quando o tráfico começa a ser transferido para New York e os navios passaram a ser consignados a traficantes veteranos no tráfico brasileiro.³⁷

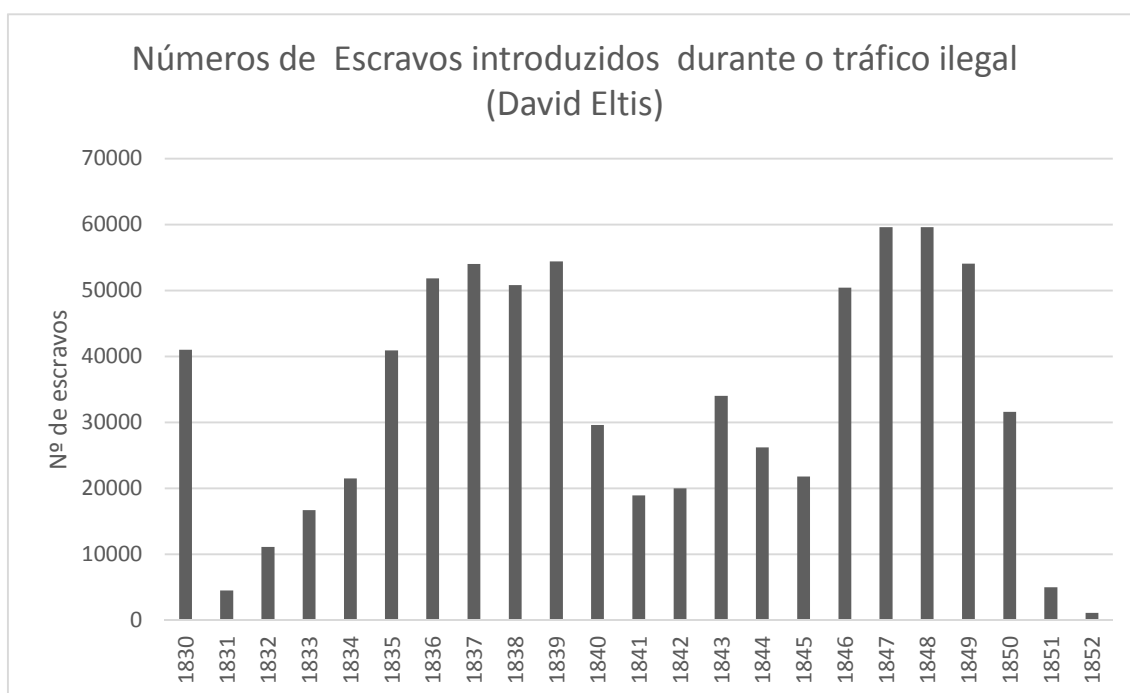
Nos últimos anos do vil comércio, os traficantes mais antigos, por serem os mais visados, passaram a atuar nos bastidores e, principalmente, na concessão de crédito a esses novos agentes.

No caso de Rio Grande, tudo indica que a comercialização do charque foi também impulsionada pela demanda de víveres para abastecer navios, que iam para a África buscar escravos.

Para estabelecer uma base comparação, o gráfico a seguir informa a quantidade de escravos introduzidos nos Brasil, tendo por base os cálculos de David Eltis.

³⁶ As transações bancárias de Mauá, descritas em minha dissertação, tratam justamente das operações de saques e remessas de papéis comerciais, principalmente, entre o Rio de Janeiro, Rio Grande, Montevideú e cidades inglesas.

³⁷ *Idem*, p. 197



Fonte: Jaime Rodrigues – *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas, SP: Ed. da UNICAMP CECULT, 2000, p.215.

No gráfico acima, o baixo índice registrado em 1831 reflete o início da proibição do tráfico de africanos, a partir de 1830.³⁸ O crescimento, ocorrido na segunda metade da década de 1830, indica a retomada do comércio de escravos, como resultado “dos créditos e dos largos prazos para pagamento concedidos pelas casas comerciais inglesas a comerciantes portugueses e luso-brasileiros”, conforme relata Tavares.³⁹

Na década de 1840, os ingleses reforçaram as pressões para dar fim ao negócio de africanos, que culminou na “promulgação unilateral do bill Aberdeen, em 8 de agosto de 1845”.⁴⁰ Porém, o resultado disso foi crescimento da entrada de africanos no Brasil, alcançando números máximos em 1847 e 1848. Finalmente, em 1850, Eusébio de Queirós consegue aprovar o fim desse comércio.

Nos negócios do tráfico, a apreensão de navios com gêneros alimentícios eram consideradas “indícios de tráfico”, conforme relata Rodrigues sobre casos de suspeitas e denúncias de contrabando de africanos. Nesse sentido, nos carregamentos feitos por

³⁸ Jaime Rodrigues, *op. cit.*, p. 114.

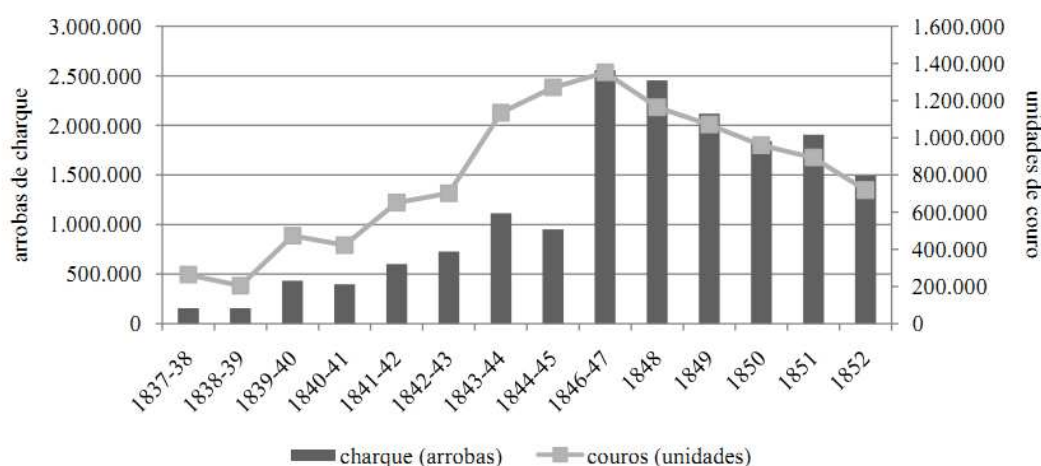
³⁹ Luis Henrique Dias Tavares, *op. cit.*, p. 127.

⁴⁰ Jaime Rodrigues, *op. cit.*, p. 115.

Manoel Pinto da Fonseca, se as fazendas de Liverpool foram usadas no tráfico, tudo leva a crer que os carregamentos de farinha e carne serviriam para armar navios.

Valeria a pena então verificar a produção do charque para buscar estabelecer alguma comparação. A pesquisa de Gabriel Berute sobre as atividades mercantis do Rio Grande traz informações valiosas sobre os negócios mercantis no extremo sul do Brasil, para a primeira metade do século XIX. Quando analisa o comércio do charque e couro no Rio Grande do Sul, Berute assinala um crescimento expressivo justamente no período aqui analisado:

Volume das exportações de charque e couros, 1837-1852



Fonte: 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. 48.

Mesmo sendo a somatória de dois produtos, o volume da produção de charque é largamente predominante na tabela acima. Berute assinala que o número máximo assinalado em 1846-7 corresponde ao volume de 2.556.765 couros e 1.350.957 arrobas de charque, tendo um decréscimo progressivo nos anos seguintes.

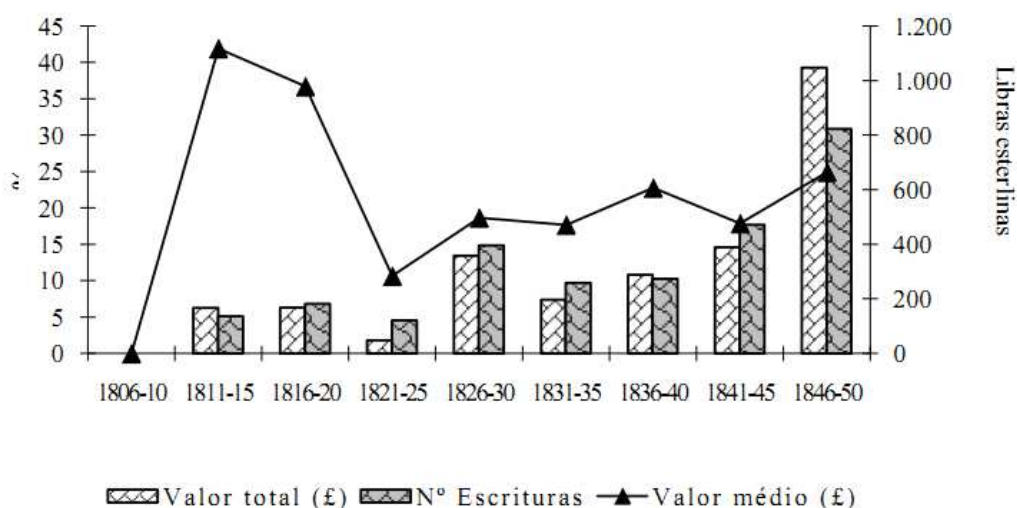
Por outro lado, os valores dos anos anteriores foram bem inferiores. Entre 1837 e 1845, Berute justifica o baixo volume à guerra farroupilha, que dominava a província. Sem discordar desse diagnóstico, de qualquer maneira, é possível afirmar que a demanda pela carne para o abastecimento do tráfico de escravos pode ter contribuído sobremaneira para o salto ocorrido a partir de 1846. Se compararmos com o gráfico

anterior, de entrada de escravos, o mesmo salto ocorre, tendo ainda tendências semelhantes para o ano de 1843-44.

A comparação entre os dois gráficos sugere que o charque do Rio Grande do Sul pode ter sido direcionado para o tráfico, a partir da década de 1840.

Outro importante indicador de Rio Grande, analisado por Berute, traz alterações nos investimentos em embarcações, que podem ser relacionados com os negócios do vil comércio.

**Evolução quinquenal do valor total e médio das embarcações
(Rio Grande, 1808-1850)**



Fonte: 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. 130.

Berute analisou as escrituras de transmissão de bens e notas, de 1808 a 1850. Os documentos relativos a embarcações compreenderam 25,5% dos investimentos, distribuídas em 18,4% das escrituras. No gráfico acima, o último quinquênio contabilizou o maior número de embarcações e o maior valor total negociado.

O autor informa que a navegação em torno de Rio Grande demandava uma grande variedade de embarcações. O canal, onde os navios atracavam, em frente ao porto do Rio Grande, tinha pequena profundidade. Normalmente os grandes navios,

brigues e sumacas, desembarcavam as mercadorias em São José do Norte, de onde eram enviadas para Rio Grande, em embarcações menores, geralmente iates.⁴¹

Além disso, havia a navegação ao longo da Laguna dos Patos, por onde os produtos derivados do gado eram transportados para o porto de Rio Grande. Ester Gutierrez identificou dezenas de embarcações nos inventários dos charqueadores da região de Pelotas, assim como escravos marinheiros, que navegavam pelo mar interior da laguna.⁴²

Por fim, em meio a essa variedade de embarcações, Berute ressalta o alto valor das embarcações a vapor, uma vez que apenas três transações envolveram 10% do total investido. O negócio que envolveu a quantia mais alta foi do vapor **Porto-alegrense**, adquirida pela *Companhia de Porto-alegrense* de vapores, que realizava viagens regulares entre Rio Grande e Porto Alegre, cujos representantes, responsáveis pela aquisição do vapor foram: Hugentobler & Douley, Holland Davies & Co, Carruthers Souza & Co, Law Irmãos & Co, Comendador José de Souza Gomes e Proudfoot Meir & Moffat. Novamente a firma de Irineu Evangelista de Souza aparece interessada em empresa de navegação.

Sobre as duas outras transações de vapores, uma delas chama a atenção: a venda do vapor **Brasileira** ao Comendador José dos Santos Magano, pela quantia de 1.197.917 £, realizada em 1850.⁴³ Além dessa embarcação, um registro de propriedade de navio foi encontrado - o despacho para Rio Grande do brigue **Alegria**, de 150 toneladas, de propriedade de José dos Santos Magano.⁴⁴ Cabe questionar, que fim levou todos esses investimentos se o inventário de Magano não apresenta bens de grande valor.

Para completar as informações sobre embarcações, se não aparecem registros de mercadorias enviadas a Manoel Pinto da Fonseca, em 1848, seu nome aparece como consignatário de uma embarcação para Rio Grande, transportando vários gêneros.⁴⁵ Cabe lembrar sobre as novas estratégias adotadas pelos americanos, conforme relata

⁴¹ Gabriel Berute, *op. cit.*, p. 132.

⁴² Ester J. B. Gutierrez – *Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. Pelotas: Ed. Universitária/UFPel, 2001.

⁴³ Gabriel Berute, *op. cit.*, p. 133.

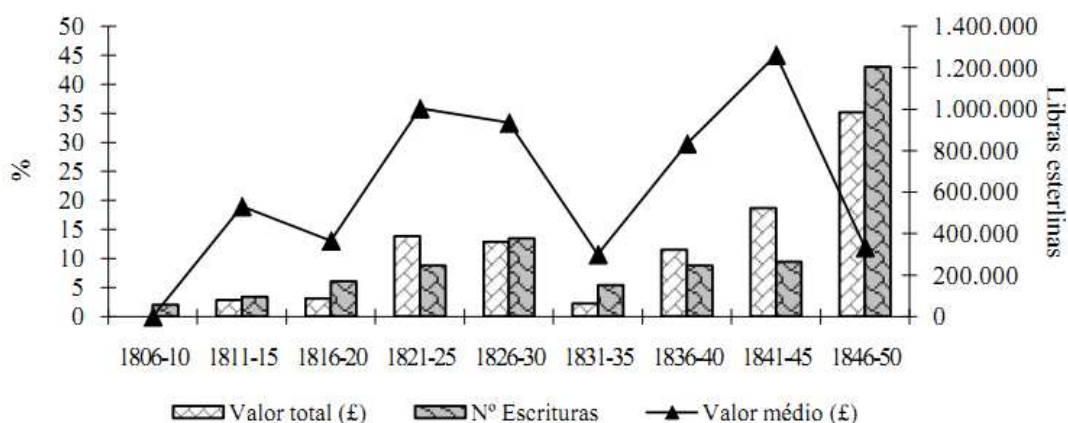
⁴⁴ *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 16/03/1848.

⁴⁵ *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 03/05/1848.

Marques - ficava a cargo dos traficantes o adiantamento de dinheiro, principalmente, para a compra de navios.

Se as escrituras sobre embarcações tratam diretamente de interesses mercantis, outro item analisado por Berute refere-se a escrituras relativas a crédito. Ele informa que esse quesito abarca 13,5% dos registros, compreendendo 19% do valor total analisado por ele, conforme pode ser observado a seguir:

**Evolução quinquenal do valor total e médio dos créditos
(Rio Grande, 1808-1850)**



Fonte: 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. 136.

Novamente ocorre um salto no último quinquênio e mais uma vez o autor o relaciona com o fim do movimento farroupilha, considerando talvez que tenha ocorrido “um represamento de registro”, no processo de reorganização das atividades produtivas, após o fim dos conflitos, em que foram necessários “recorrer aos empréstimos ou pagamentos a prazo para a aquisição de bens”.⁴⁶

Dessa vez não é possível ratificar esse tipo de análise e as informações sobre as escrituras são muito imprecisas: “compras feitas a prazo, pendências decorrentes da dissolução das sociedades, empréstimos em dinheiro para fins como ‘giro de seu negócio’ e casos em que apenas é possível sugerir a origem do débito”.⁴⁷

⁴⁶ Gabriel Berute, *op. cit.*, p. 136.

⁴⁷ *Idem*, p.137

A informação importante é que a maior parte dos recursos foi disponibilizada por agentes mercantis. Se isso é associado à informação de “compras feitas a prazo”, pode-se supor que o parcelamento também era adotado em Rio Grande para a aquisição de bens. Isso leva ao tema desta pesquisa de que essa modalidade de crédito era adotada pelos negociantes da região, ainda mais com a presença de agentes especializados nessas transações – Irineu Evangelista de Souza e Manoel Pinto da Fonseca.

Em vista dessas informações, tudo leva a crer que o comendador José dos Santos Magano integrava redes de negócio e compartilhava de instrumentos e práticas mercantis, sustentadas por experientes agentes do tráfico de escravos. Nesse caso, Mauá e Fonseca podem ter sido os fornecedores de crédito para a aquisição e equipagem dos navios.

Assim, a apreensão do navio Magano pode ter apontado para a ocorrência de negócios de grande vulto, operados no litoral meridional do Brasil, em sintonia com mercados próximos do Rio da Prata.

Considerações Finais

Quando Tavares relata a retomada do comércio de escravos, na segunda metade da década de 1830, como resultado dos créditos e dos largos prazos para pagamento concedidos pelas casas comerciais inglesas, isso confirma a permanência de uma prática mercantil e bancária, que identifiquei na correspondência bancária de Mauá, entre 1859 e 1874.

A manutenção das redes de comércio e de crédito pode ser comprovada pela presença de Manoel Pinto da Fonseca na diretoria do Banco *Mauá Mac Gregor & Cia*⁴⁸, em 1854, conforme identificou Carlos Gabriel Guimarães, quando analisou o Banco Mauá, em sua tese de doutoramento.

A casa bancária de Rio Grande foi criada como caixa filial do Banco Mauá de Montevidéu. Por isso, a prática bancária tinha como meta principal operações de saque e remessa de papéis comerciais, justamente porque o parcelamento permitia operações

⁴⁸ Carlos Gabriel Guimarães - *Bancos, Economia e poder no segundo Reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, Mac Gregor & Companhia (1854-1866)*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH-USP, 1997, p. 149.

de desconto, antes do vencimento, propiciando ganhos, principalmente, das diferenças cambiais.

Tudo indica que, no final do tráfico de escravos, operações de crédito tenham facilitado a compra de navios americanos e o fato de grandes traficantes passarem a atuar nos bastidores, permitiu o ingresso de novos agentes mercantis, possibilitando a acumulação de fortunas em um curto tempo.

Horne cita o depoimento de um diplomata americano no Brasil, que calcula os lucros do tráfico “entre seiscentos e 1200 por cento”. O diplomata afirmava ser uma “gritante injustiça” a punição de oficiais e marujos, enquanto proprietários dos navios ficavam livres dos castigos.⁴⁹

Por outro lado, o comendador José de Souza Magano era muito mais do que um oficial de navio. Porém, os valores de seu inventário não registram riquezas acumuladas em uma carreira mercantil bem sucedida, pelo menos até a apreensão de seu navio.

Quando Mauá retirou-se dos negócios, em 1845, ele mesmo afirma ter acumulado uma fortuna respeitável, dando início, então, a uma carreira que fez dele o mais importante empresário brasileiro de sua época.

A morte melancólica de Magano, poucos anos depois do escândalo da denúncia de tráfico o aproxima muito mais da situação de capitães e oficiais de navios, que passaram a ser os responsáveis pelos navios enviados para a África.

Dessa maneira, a presença de notórios traficantes em Rio Grande pode ser o indício mais evidente de que portos da porção meridional do litoral brasileiro passaram a ser opções mais seguras para escapar da vigilância dos cruzadores ingleses.

Os altos lucros do tráfico justificariam melhor a alteração nos padrões dos investimentos no porto do Rio Grande, na segunda metade da década de 1840, que tornaria possível a inserção de moradores locais em negócio tão lucrativo.

Bibliografia

⁴⁹ Gerald Horne, *op. cit.*, p.111.

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.

BITTENCOURT, Ezio da Rocha – *Da rua ao teatro, os prazeres de uma cidade: sociabilidade e cultura no Brasil Meridional*. Rio Grande: Ed. da FURG, 2007.

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.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel - *Bancos, Economia e poder no segundo Reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, Mac Gregor & Companhia (1854-1866)*. Tese de Doutorado. São Paulo: FFLCH-USP, 1997.

GUTIERREZ, Ester J. B. – *Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. Pelotas: Ed. Universitária/UFPel, 2001.

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.

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.

_____ - *Tráfico e enriquecimento: o porto de Rio Grande, em meados do século XIX*. VII Encontro de Escravidão do Brasil Meridional. Florianópolis, 2013.

MARQUES, Leonardo - *Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil*. VII Encontro de Escravidão do Brasil Meridional. Florianópolis, 2013.

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

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

O Rio Grandense. São Paulo: APESP, 1844, 1845; Rio Grande: Biblioteca Rio Grandense, 1848.

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.

_____ - *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Ed. da UNICAMP, CECULT, 2000.

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 do Benin e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX.* São Paulo: Corrupio, 1987.