

Comércio e tráfico de escravos no Atlântico Sul

Marcia Naomi Kuniuchi
Profa. da Universidade Federal do Rio Grande(FURG)

Resumo: Este trabalho visa contribuir para a discussão dos negócios mercantis no Atlântico sul, com o objetivo de verificar a movimentação de navios na região, quando os negócios do tráfico de escravos estavam buscando novas estratégias para fugirem dos cruzadores britânicos, após a decretação do Bill Aberdeen de 1845. O deslocamento do tráfico para o Atlântico sul pode ter sido usado como alternativa para burlar os cruzadores britânicos. Nos anos finais do tráfico, o ingresso de negociantes americanos no comércio de escravos e a adoção de novas estratégias serviram para prolongar um pouco mais o ilícito comércio.

Palavras-chaves: tráfico de escravos, Atlântico sul, negociantes, navegação, crédito.

Nos anos finais do tráfico, o ingresso de africanos no Brasil foi mantido e atingiria números alarmantes, apesar de toda vigilância inglesa. A perseguição inglesa aos navios negreiros teria deslocando o tráfico para o Atlântico sul.

Essa alteração visava afastar as redes mercantis do centro financeiro do comércio de escravos até então, o Rio de Janeiro. Para isso, no início da década de 1840, estava se solidificando uma espécie de mercado quadrangular, Inglaterra-África-Brasil-Estados Unidos, de forma que, o final da década marcaria o surgimento do novo centro financeiro dessa atividade, o porto de New York.

A presença de agentes mercantis americanos e suas velozes embarcações náuticas seria um indício dessa nova tendência. Na maior parte das vezes, a responsabilidade estaria a cargo de capitães e mestres de navios, ficando os antigos traficantes na retaguarda, com os encargos financeiros, responsáveis pelos circuitos de papéis comerciais, relativos aos escravos e às mercadorias envolvidas.

Nessas parcerias, ainda vigoravam os suportes de brasileiros e portugueses no litoral africano e no aparelhamento dos navios, nos portos brasileiros. Dessa maneira, a identificação de navios e negociantes americanos em portos do Atlântico sul pode ser indicativo de atividades negreiras na região.

A apreensão de um navio pertencente a um eminente negociante de Rio Grande, no extremo sul do Brasil, após a decretação do fim do tráfico, pode ser uma indicação de que, nos últimos anos da década de 1840, a região sul do Brasil teria servido como

alternativa para a atuação das redes de comércio do ilícito negócio. Este trabalho trata da análise das atividades mercantis no porto de Rio Grande com o objetivo de verificar alterações na movimentação de navios e identificar agentes envolvidos nas atividades mercantis para analisar a possibilidade de negociantes locais estarem envolvidos nos negócios do tráfico, na segunda metade da década de 1840.

Tráfico e prazos de pagamento, no final da década de 1840

Luis Henrique Dias Tavares localiza entre 1833-1834 uma nova dinâmica do tráfico de escravos: “as casas comerciais inglesas passaram a atuar no Rio de Janeiro sobre um comércio de escravos que estava desacorçoado”, ou seja, boa parte dos negócios faziam uso de navios velhos, os traficantes “não tinha[m] capitais para comprar manufaturados e para corromper funcionários brasileiros e cônsules e funcionários de consulados que deviam legaliza cargas e registros navais”.¹

Já, em 1837-1838, a situação era outra e o comércio de escravos para o Brasil estava atuante e em progresso. Tavares associa o crescimento da procura de mão de obra escrava ao desenvolvimento da produção cafeeira no sudeste, assim como da produção de fumo, algodão e açúcar, no norte. Mas ele atribui essa mudança, principalmente: “como resultado dos **créditos e dos largos prazos para pagamento** concedidos pelas casas comerciais inglesas a comerciantes portugueses e luso-brasileiros que de outra forma não poderiam entrar ou reentrar num circuito de comércio de escravos que se tornava proibido e sofisticado e que exigia agora mais e mais manufaturados, navios rápidos e largos capitais”.²

Além disso, Leslie Bethel afirma que, a partir de 1838, começam a aparecer relatos da presença de embarcações americanas, cujo uso se ampliou rapidamente de 1840 a 1851, juntamente com a atuação crescente de cidadãos dos Estados Unidos no tráfico de escravos. Horne informa que, na primeira metade da década de 1840, o número de navios americanos vendidos aumentou seis vezes, sendo que os estaleiros de Baltimore eram os líderes mundiais na construção de navios.³

Em sua estimativa do número de expedições negreiras, embarcados para o Brasil, no período do contrabando negreiro, entre 1831 e 1850, Leonardo Marques

¹ Luis Henrique Dias Tavares - *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática, 1988, p..126.

² *Idem*, p. 127. (grifo meu)

³ Leslie Bethell - *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976, p. 185; Gerald Horne - *O sul mais distante: o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p.11.

afirma que 58% de todas as viagens estimadas tiveram a participação de navios fabricados nos Estados Unidos. Essa proporção implica em que metade dos escravos desembarcados no Brasil teve participação de americanos.⁴

Tavares descreve a formação, na década de 1840, de uma espécie de mercado quadrangular, Inglaterra-África-Brasil-Estados Unidos: “os comerciantes ingleses vendiam no Brasil os manufaturados que iam servir para a compra de escravos na África; vendidos os escravos aos fazendeiros, davam curso à comercialização do café, que era comprado e exportado para os Estados Unidos”.⁵

Os negócios do tráfico foram se complexificando para conseguirem burlar a vigilância dos ingleses, ao mesmo tempo em que se tornava um negócio verdadeiramente supranacional. Se os ingleses acusavam brasileiros, portugueses, americanos e outros mais de infringirem a legislação do tráfico internacional, por outro lado, muitos relatos confirmam a intensa participação de comerciantes ingleses do Rio de Janeiro, direta ou indiretamente, no comércio de escravos.

Finalmente, após a promulgação da Bill Aberdeen, em 1845, o sentimento anti-britânico⁶, no Rio de Janeiro, traria dificuldades para a atuação de negociantes ingleses na cidade. Nisso, o Cônsul Robert Hesketh conseguiu fechar acordo para suspender as vendas a crédito e limitar o prazo de pagamento das compras dos manufaturados, conforme o comunicado de decisão conjunta, de 10 de maio de 1848, em que os comerciantes ingleses no Rio de Janeiro convencionaram exigir nas suas próximas transações: “faturas em duplicata, prazo de vendas a crédito de apenas 12 meses (um ano) e com juros de $\frac{3}{4}$ ao mês, recusando também qualquer nova conta antes de saldarse a antiga e estabelecendo multas de 1 e 2 contos para os devedores reincidentes.”⁷ Assinam o documento trinta e três negociantes britânicos, que atuavam no Rio de Janeiro .

Os comerciantes ingleses eram os maiores interessados nos negócios do tráfico de escravos e essa decisão de limitar o prazo de pagamento para 12 meses incidia justamente no mecanismo que havia possibilitado o renascimento do comércio dos africanos, no final da década de 1830. Por esse raciocínio, se os canais de financiamento

⁴ Leonardo Marques - *Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil*. VII Encontro de Escravidão do Brasil Meridional. Florianópolis, 2013, p. 4.

⁵ Tavares, *op. cit.*, p. 131.

⁶ Leslie Bethell, *op. cit.*, p. 265.

⁷ *Jornal do Comércio*, 19/05/1848, Biblioteca Riograndense.

para a obtenção de manufaturados ingleses fossem cortados, estaria sendo interrompido o comércio quadrangular do tráfico.

No entanto, um último suspiro ainda viria para aqueles que resistiam em acabar com o rendoso negócio – o ingresso de negociantes americanos, ocupando o espaço deixado pelas casas inglesas, obrigadas a abrir mão de interesses no tráfico. Isso acabaria acontecendo de forma crescente em razão das relações mercantis entre comerciantes e, destes, com produtores de café, conforme relata Horne:

“(...) os donos de plantações raramente têm dinheiro disponível para pagar, traficantes de escravos lhes fornecem escravos para trabalhar em suas lavouras a preços mais altos, com prazos para pagar de um, dois e até quatro anos, hipotecando propriedades como garantia de pagamento; e dessa maneira os traficantes de escravos têm a classe de proprietários agrícolas à sua mercê, e sob seu controle”.⁸

A cadeia de endividamento acabava beneficiando geralmente cidadãos americanos ou pessoas a eles ligados, em detrimento dos produtores de café, que se viam cada vez mais endividados.

O mesmo sistema usado na comercialização do café valeria para os derivados do gado, em que o charque abastecia o mercado interno, enquanto couros e outros derivados eram vendidos para mercados americanos e europeus. O sistema de parcelamento permitia que os papéis comerciais circulassem até o dia do vencimento e as vantagens eram obtidas justamente da variedade de circuitos por onde as remessas poderiam ser enviadas.⁹ Nesse sistema, a aquisição dos escravos poderia ser paga com o fornecimento de charque ou outros derivados do gado.

Nos anos finais do tráfico, a venda de derivados de gado cresceu de forma significativa, mesmo se levando em conta o final dos conflitos farroupilhas. Tudo leva a crer que o abastecimento de navios para o comércio ilícito pode ter aumentado a demanda por charque, usualmente utilizados na alimentação de escravos, no Brasil.

Assim, o caso da apreensão de um navio, cujo proprietário era um dos mais respeitados comerciante de Rio Grande, pode apontar para a ocorrência de negócios negreiros, operados no litoral meridional do Brasil, que, por sua vez, poderiam estar em sintonia com portos do Rio da Prata.

⁸ Gerald Horne, *op. cit.*, p. 89.

⁹ As transações bancárias de Mauá, descritas em minha dissertação: *A prática financeira do barão de Mauá*. Dissertação de Mestrado, São Paulo: FFLCH-USP, 1995 Trata justamente das operações de saques e remessas de papéis comerciais, entre o Rio de Janeiro, Rio Grande, Montevideu e cidades inglesas.

A tomada do brigue Magano

Em 28 de fevereiro de 1851, saiu a publicação n’*O Rio Grandense* a notícia sobre a apreensão do navio de um respeitado comerciante local, cujo trecho inicial é o seguinte:

“A notícia da tomada, pelo cruzeiro inglês do brigue **Magano**, pertencente ao Sr. Commendador Magano por tal maneira encheo de torpor a todo o comercio desta cidade que a desolação era geral e mais porque ninguém pode de hoje por diante contar com a sua propriedade marítima, a vista da pirataria estabelecida official-mente pelo governo inglez (...)”¹⁰

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*”. 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**¹¹. 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. Na época da apreensão, relatam os negociantes, 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, 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 partira do Rio de Janeiro em 12 de

¹⁰ *O Rio Grandense*, 28/02/1851, Biblioteca Rio Grandense. Foram mantidas a ortografia e a pontuação do original.

¹¹ *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.

fevereiro, com destino ao “Congo River”. O processo não resultou em condenação por falta de evidências.

Jaime Rodrigues analisou os processos do Arquivo Histórico do Itamaraty e relata diversas estratégias, das quais se valeram os traficantes “para tentar se livrar das acusações”, mesmo nos casos em que os navios eram apreendidos com africanos a bordo.¹² Dessa maneira, segundo Eltis, a não condenação do navio Magano, não significava a negação de participação no comércio ilícito.

Caberia averiguar se o destino da embarcação teria sido realmente a África. A historiografia geralmente afirma que a escravaria gaúcha era obtida por meio do tráfico interno, realizado principalmente por negociantes do Rio de Janeiro.¹³ No entanto, o deslocamento das redes de comércio para o Atlântico sul, nos anos finais do tráfico, seria uma das estratégias adotadas pelos traficantes para escapar da vigilância inglesa, que tentava impor um bloqueio ao porto do Rio de Janeiro.¹⁴

Um registro de entrada de navios, publicado no jornal local, 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. As ramificações do comendador riograndino também se estendiam para o Rio da Prata, 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”.¹⁵

Em recente trabalho sobre o porto do Rio Grande, Berute informa que Magano era citado 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”.¹⁶

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

¹² Jaime Rodrigues, *op. cit.*, p. 179-184.

¹³ Gabriel Santos Berute – *Dos escravos que partem para os Portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1725*. Porto Alegre: PPG-História/UFRGS, Dissertação de Mestrado, 2006.

¹⁴ Leslie Bethell, *op. cit.*, p. 292-3.

¹⁵ *O Rio Grandense*, 15/11/1845 e 22/11/1845, Biblioteca Rio Grandense.

¹⁶ 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. 148.

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.¹⁷ Esses valores não dão uma dimensão exata de sua vida empresarial, pois somente no navio apreendido, o valor das mercadorias era de 18:308\$029 réis.

A trajetória mercantil do Comendador Magano pode ser melhor dimensionada 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 e outros negociantes da região na *Companhia de Rebocadores a Vapor para o Rio Grande*, fundada em 1847.¹⁸

O futuro barão e visconde de Mauá 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, fundou a **Companhia de Rebocadores**. O estabelecimento desta casa comercial teria ocorrido após a finalização da sociedade com Ricardo Carruthers, *Carruthers, Irmãos*, em negócios no Rio de Janeiro, em 1845.

A liquidação da casa estaria relacionada a outro processo de apreensão do navio. Trata-se da embarcação americana **Agnes**, onde foram encontrados papéis de manufaturados da firma *Carruthers e Co.* para uma transação negreira na África, cujo responsável pela embarcação era o mais famoso traficante de sua época – Manoel Pinto da Fonseca.

Essas ligações entre Fonseca e Mauá, e deste com Magano, evidenciam 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”.¹⁹

A instalação da nova firma de Irineu Evangelista de Souza, em Rio Grande, pode ser interpretada como um movimento do empresário para deslocar suas ramificações

¹⁷ Inventários *post mortem*. Rio Grande. Cartório de Órfãos e Ausentes, m. 33, n. 707, e. 12, a. 1859. APERS.

¹⁸ Visconde de Mauá - *Autobiografia*. Rio de Janeiro: Liv. Ed. Zelio Valverde, 1943, p. 106.

¹⁹ *Idem*, p. 125.

para o Atlântico sul, saindo do foco das autoridades inglesas, que vigiavam o litoral próximo ao Rio de Janeiro para bloquear os navios negreiros.

Um indicativo desse movimento pode ser observado na movimentação comercial de navios e mercadorias. Dados coletados das tabelas de entrada de navios, do *Jornal do Comércio*, do Rio de Janeiro, na década de 1840, trazem informações sobre os negociantes responsáveis pelos de carregamentos, que podem ser observada a seguir:²⁰

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

A lista dos carregamentos registrados sob a responsabilidade do traficante Manoel Pinto da Fonseca resultou na sequência de registros acima, cujos dados vão ao encontro da discussão apresentada neste trabalho.

O primeiro dado a assinalar é a presença na tabela do navio **Agnes**, vindo de Liverpool para o Rio de Janeiro, com fazendas, cuja chegada foi publicada em 3 de março de 1844. É o mesmo navio, que estava em vias de ser apreendido na África, em que foram encontrados papéis comerciam em nome da firma *Carruthers e C.*, coincidindo com as fazendas, vindas de Liverpool. Horne informa que a primeira aparição do brigue americano **Agnes**, no Rio de Janeiro, data de 1843, quando um corretor inglês, Wetman, fretara a embarcação para Fonseca.²¹

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, do navio Agnes, o charque também seria destinado para abastecimento de navios para o tráfico, ou seja, para a alimentação dos

²⁰ 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 foram coletados na Biblioteca Rio-Grandense, de Rio Grande.

²¹ Gerald Horne, *op. cit.*, p. 88.

africanos na penosa vigem da África ao Brasil. Se voltarmos a atenção ao caso do navio Magano, os negócios com o charque gaúcho poderiam ser considerados o bilhete de entrada de novos agentes, como capitães e mestre de navios, nas redes mercantis do tráfico na região meridional do Brasil.

Nessas redes, o mesmo sistema de pagamento, usado na comercialização do café, valeria para os derivados do gado, que eram vendidos para mercados americanos e europeus. O sistema de parcelamento permitia que os papéis comerciais circulassem até o dia do vencimento, e as vantagens eram obtidas justamente da variedade de circuitos por onde as remessas poderiam ser enviadas.²² Nesse sistema, a aquisição dos escravos poderia ser paga com o fornecimento de charque ou outros derivados do gado.

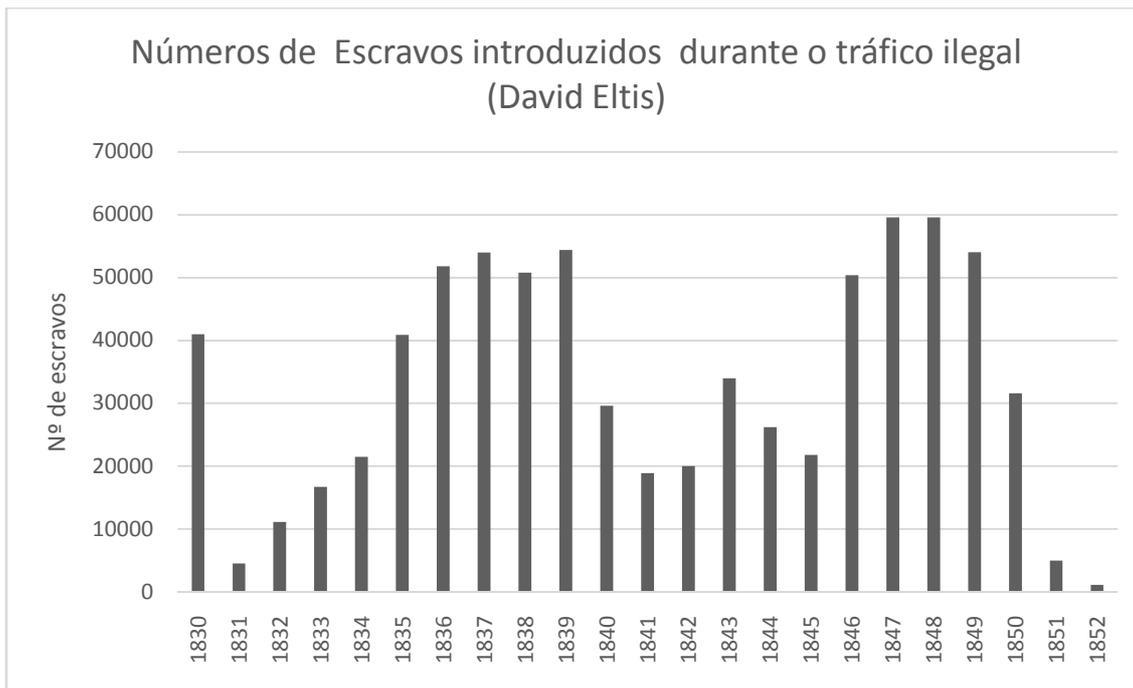
Além do mais, na lista dos carregamentos de Fonseca, os dois últimos registros datam de 1848, apenas com lastro. Nesse ano, Leonardo Marques assinala mudanças na organização das viagens para a África, quando traficantes experientes passaram a atuar na retaguarda, por meio de adiantamento de dinheiro, principalmente, para a compra e aparelhamento de navios. Para o capitão, ficava a responsabilidade de obter mestres, tripulação, bandeira, documentos e equipar os navios. Assim, a função de comprar mantimento para abastecer os navios ficaria por conta desses intermediários.

Horne havia assinalado essa tendência a partir da inserção de americanos 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.²³

Dessa maneira, a adoção de novos métodos permitiria um último suspiro para que o odioso comércip resistisse à pressão inglesa, após o Bill Aberdeen, de 1845. O gráfico com a movimentação de escravos para o Brasil, de 1830 a 1852, durante o período da ilegalidade, compreende justamente os momentos em que foram introduzidos novos métodos no tráfico de escravos: na década de 1830, quando os ingleses adotam o parcelamento; e na década de 1840, por meio da participação crescente de americanos, quando passam a delegar a mestre e capitães de navios a incumbência do aparelhamento dos navios, principalmente nos anos finais dessa atividade no Brasil.

²² 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.

²³ Gerald Horne, *op. cit.*, 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.

O gráfico apresenta um desempenho extraordinário da entrada de africanos, no período de interesse desta pesquisa, entre 1846 e 1849. Este período é imediato à decretação do Bill Aberdeen, indicando que a vigilância inglesa não estava sendo suficiente para acabar com o ilícito comércio. Este trabalho deve analisar justamente os fatores que sustentaram números tão expressivos de ingresso de africanos, nos anos finais do ilícito comércio.

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, inserindo portos do Atlântico sul no vil comércio. Para dar conta desse grande número de africanos, introduzidos nos anos finais do tráfico, a quantidade de embarcações, com as respectivas tripulações e equipamentos, demandou em mais mercadorias de abastecimento, que pode ser comparada com o desempenho das exportações do charque do Rio Grande do Sul.

Comércio e navegação em Rio Grande

A análise das tabelas de comércio de entrada de navios pode fornecer evidências das tendências em curso, conforme devem ser analisadas a seguir. Os dados foram coletados no *Jornal do Comércio*, do Rio de Janeiro, retirados da tabela de entrada de navios. A tabela registra o nome do navio, a procedência, principal mercadoria e

comerciante responsável. O foco principal é o ano de 1848. Porém, dados já pesquisados, de 1844 e 1845, devem servir de referência para uma comparação. Do mesmo modo, informações sobre o 1º semestre de 1854 podem auxiliar na visualização das tendências da movimentação comercial.

A tabela a seguir mostra o número de navios que deram no porto do Rio de Janeiro, procedentes das principais cidades portuárias da Província do Rio Grande do Sul:

Tabela 1 - Entrada de navio no porto do Rio de Janeiro

| | 1844(1º.) | 1844(2º.) | 1845(1º.) | 1845(1º.) | 1848(1º.) | 1848(1º.) | 1854(1º.) |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Porto Alegre | 16 | 15 | 18 | 11 | 15 | 9 | 13 |
| Rio Grande | 110 | 65 | 87 | 66 | 117 | 99 | 73 |

Fonte: Jornal do Comércio – Rio de Janeiro.

Enquanto Porto Alegre é um porto fluvial, localizada no “Mar de Dentro”, na Laguna dos Patos, Rio Grande era o maior porto marítimo do sul do Brasil, com a maior movimentação de navios de outras províncias para o Rio de Janeiro.

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

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.

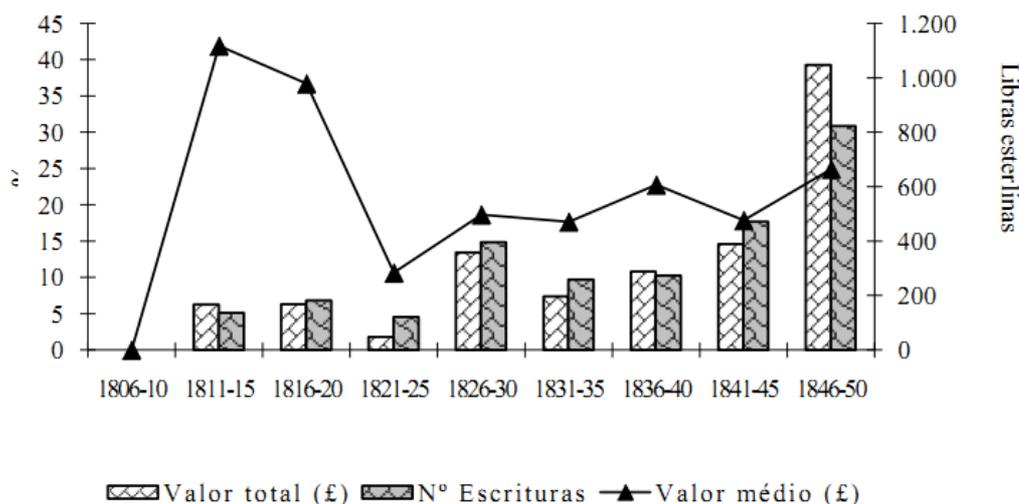
A mais tradicional polêmica na região recai justamente sobre a localização do porto. A entrada da barra sempre foi temida pelos navegantes para ingressar na lagoa, onde as embarcações devem permanecer nos canais de navegação, de maior profundidade, evitando os bancos de areia. Desse modo, o porto natural deveria ficar na barra leste, no porto da atual localidade de São José do Norte, por onde passa o canal de navegação.

Por esse motivo, as grandes embarcações - como brigues, bergantins, barcas e outros - descarregavam suas mercadorias na barra leste, de onde seriam transportadas para o porto do Rio Grande, na barra oeste, em embarcações de menor menores - hiates, canoas e lanchas.

Vale lembrar que o porto do Rio Grande dava acesso ao interior da Província do Rio Grande do Sul, 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 interior da Província e países adjacentes era oriunda de navios atracados no porto riograndino e distribuídas por pequenas embarcações. No final da década de 1840, estavam sendo implementadas linhas periódicas de barcos a vapor para Porto Alegre, Pelotas, e cidades fronteiriças com o Uruguai – Santa Vitória do Palmar e Jaguarão.

A peculiaridade da região reside justamente na profusão de caminhos aquáticos – lagoas, canais, arroios e a orla marítima. Os investimentos em embarcações podem ser considerados de grande potencial para qualquer tipo de negócio.

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.

A importância da navegação na porção meridional do litoral gaúcho é comprovada até mesmo nos inventários rurais, principalmente das charqueadas, que costumam apresentar mais de um tipo de embarcação e trabalhadores especializados na arte da navegação. Dessa maneira, um referencial importante para análise da participação de agentes envolvidos no comércio são as escrituras de compra e venda de embarcações, que contém informações sobre as partes envolvidas, o tipo e o valor dos navios. No gráfico acima, os dados evidenciam o desempenho extraordinário desse tipo de negócio, nos cinco anos finais da primeira metade do século XIX.

A análise detalhada do conteúdo das escrituras de compra e venda de navios para o período de interesse desta pesquisa pode revelar detalhes interessantes. Os dados foram coletados entre 1844 e 1848, para identificar os agentes mercantis que investiram em embarcações, nos anos que podem ter sido determinantes para o alargamento dos negócios de escravos para o Atlântico sul, conforme aparecem na tabela a seguir:

Tabela 2: Negócios de compra e venda de embarcações

| Ano | No. de navios | Valor negociado (réis) |
|------|---------------|------------------------|
| 1844 | 6 | 17:450\$000 |
| 1845 | 9 | 41:000\$000 |
| 1846 | 16 | 61:468\$000 |
| 1847 | 10 | 60:000\$000 |
| 1848 | 7 | 21:300\$000 |

Fonte: APERS. *Transmissões e Notas*. Rio Grande, 2º. Tabelionato, livros 18-21.

No ano de 1844, dos seis navios comercializados, três eram de grande porte, sendo dois, americanos: a escuna Hero foi negociada pelo maior negociante estrangeiro de Rio Grande, o americano Adolpho Huguentobler, como procurador de Eduardo S. Irmes, de New York, e vendida a João Ignacio Xavier, pelo valor de 6 contos de réis; e o pataxo Norma foi vendido por negociantes de Massachusetts a José Bento de Campos, pelo valor de 4 contos de réis. Um terceiro navio negociado, a sumaca Emiliana, chama a atenção por causa do comprador, José de Miranda Ribeiro, cujo nome aparece nas tabelas de entrada de navios²⁴, do Rio de Janeiro, transportando carne de Buenos Aires. Além disso, Berute havia identificado Miranda Ribeiro como despachando de escravos, quando analisou o tráfico interno para o Rio Grande do Sul.²⁵

Os três navios restantes são dois hiates e um lanchão, embarcações de uso indicado para a navegação lacustre, normalmente de menor valor. Dentre os negociantes

²⁴ *Jornal do Comércio*, 17/05/1854, APESP. Entrada, no Rio de Janeiro, da sumaca Emiliana transportando carne, do Rio Grande.

²⁵ Gabriel Santos Berute, *op. cit.*, Tese de Doutorado, p. 144.

envolvidos nas transações, deve ser assinalado o comprador do lanchão Argentino Moreno, pelo valor de 1 conto e 500 mil réis, a João Antonio da Rosa, que já aparecia, em 1808, no Almanack da Vila de Porto Alegre, como negociante da vila do Rio Grande.²⁶

No ano de 1845, foram negociados 9 embarcações, sendo 6 hiates. Das três restantes, um bergantim inglês, Archibald, foi vendido pela firma americana Holland Davies & Comp. a José dos Santos Magano, pelo valor de 2 contos e 500 mil réis. Nesse primeiro registro encontrado de Magano, consta que a venda tinha se dado no ano anterior, em 12/06/0844, e que o navio havia naufragado na praia da “Muito Heroica Villa do Norte”, estando consignado a Magano. O negociante também está presente em outro negócio, desta vez como procurador do comendador Cypriano Rodrigues Barcellos, na venda da escuna nacional Campista para José Henrique da Mariante. Barcellos pode ser considerado o mais antigo negociante em atividade, um dos três negociantes da Província do Rio Grande do Sul, identificados por Berute, com matrícula na Junta do Comércio, além de constar no Almack de 1808.²⁷

Por fim, o patacho nacional Bom Amigo foi vendido por Manoel Vieira de Aguiar a Porfírio Ferreira Nunes. Se, de um lado, o vendedor, Aguiar, aparece em vários registros de entrada de navios, com mercadorias enviadas de Rio Grande ao Rio de Janeiro, em 1844 e 1845²⁸; por sua vez Nunes era sócio da Praça do Comércio do Rio Grande, viria a ser um dos mais respeitados negociantes da cidade, após o fim do tráfico, aparecendo como exportador de charque em 1854.²⁹ A venda deste navio configura a renovação mercantil em curso, em meados do século XIX, Aguiar aparece em tabelas, na primeira metade dos quarenta, e Porfírio Ferreira Nunes estaria investindo em embarcações, que dariam sustentação para atividades nas décadas seguintes.

Seguindo a tabela de escrituras, em 1846, foi registrado o maior número de embarcações negociadas - 16. Dessa vez, dos dez hiates vendidos, dois foram negociados por José dos Santos Magano: no caso do Bom Jesus de Iguape, ele foi

²⁶ Gabriel Santos Berute, *op. cit.*, Tese de Doutorado, p. 146.

²⁷ Gabriel Santos Berute, *op. cit.*, Tese de Doutorado, p. 143. Mariante também é citado, em parceria com outros negociantes.

²⁸ Manoel Vieira de Aguiar recebeu, no Rio de Janeiro, as embarcações Leão e Bom Amigo, transportando carne e couro, do Rio Grande, em 15/01/1844 e 03/03/0844; e novamente a embarcação Leão, com carregamento de carne e sebo, em 31/05/1845. (*Jornal do Comércio*, APESP).

²⁹ Josiane Alves da Silveira - *Rio Grande: portas abertas para as importações de sal no século XIX*. Monografia de conclusão do curso de Bacharelado em História, DBH-FURG, 2006, p. 53.

procurador do comprador, do já citado comendador Cypriano Rodrigues Barcellos, pelo valor de 3 contos de réis; e o Estrella d'Alva foi comprado por Magano, pelo valor 2 contos e 800 mil réis. Um terceiro hiate, o Amisade, foi comprado por 1 conto e 200 mil réis, por Antonio de Siqueira, que também aparece, em 1854, como exportador de charque. Vale destacar o alto valor dos hiates negociados por Magano, por volta de três contos, sendo que outros dois chegaram a valores próximos; além de dois hiates, que ultrapassaram esses valores: o Triumpho da Inveja custou quatro contos e meio, e o Diamantino chegou ao valor de seis contos. O grande número de transações pode ter ocasionado uma elevação nos preços dos hiates, evidenciando uma crescente movimentação da navegação nos arroios e lagoas da região.

Por outro lado, dos seis navios de maior porte, três eram americanos: a escuna Nilo foi vendida pela firma americana Claussen & Cia, por 4 contos, que vendeu também a escuna americana, Naum Reg, por 5 contos; e a terceira embarcação foi outra escuna, vendida por procuradores de proprietários de Maryland, pelo valor de 8 contos. Havia mais um estrangeiro, o pataxo sardo Irid, negociado por 10 contos; e dois navios nacionais, o patacho Emiliana, comprado por João de Miranda Ribeiro, por 3 contos, que já havia comprado, em 1844, uma sumaca; finalizando com o pataxo Astrea, vendido por José João da Cunha Telles, negociante que aparece em todas as tabelas de navios pesquisadas, que deram entrada no Rio de Janeiro, vindos de Rio Grande.

Em 1847, foram negociados, proporcionalmente, mais navios de grande porte. Das dez escrituras, somente quatro eram de negócios com hiates, destacando-se os casos do hiate Nova Sociedade, comprado por 2 contos e meio, por Tito Chaves; e o hiate Águia do Brasil, comprado pelo valor de 6 contos, por Paiva e Vianna, identificado como exportador de couros salgados, em 1847, setor dominado pelas firmas estrangeiras do Rio Grande.³⁰ Chama a atenção o alto valor desta venda, assim como dos dois hiates restantes, também vendidos por valores elevados: o hiate lusitano, por 4 contos; e o hiate Itajahiano, por 5 contos. Esses valores mantêm a tendência de alta, verificada no ano anterior.

Como havia ocorrido no ano anterior, das seis embarcações de maior porte, três eram americanas: a barca Stephen Bresser, foi negociada por 9 contos “patações em moedas de prata”; o pataxo americano Nahmakanta, foi comprada por Tito Chaves, por

³⁰ Daniel de Quadros Torres – *Rio Grande-Pelotas: produção, comércio, redes mercantis e interesses econômicos, em meados do século XIX*. Monografia de conclusão do curso de Bacharelado em História, DBH-FURG, 2006, p. 41.

7 contos, que também comprou o pacote americano Columbia, por 9 contos. Deve ser ressaltado que Chaves gastou um total de 18 contos e 500 mil réis na compra de três embarcações, no ano de 1847.

Das outras três restantes de grande porte: a escuna portuguesa Boa Fé foi vendida por 6 contos, cujo proprietário era residente em Lisboa e foi representado pelo filho, em Rio Grande; uma escuna foi vendida por 4 contos e 500 mil réis, juntamente com 3 escravos, que custaram 500 mil réis, cada um, sendo que a escuna levava o nome de Magano, mas o proprietário não tinha o mesmo nome; e o bergatim Linda Flor foi vendido por um charqueador de Rio Grande, Antonio Martins de Freitas, para José Moreira da Costa Sól, que era genro de Antonio de Siqueira, que havia comprado o hiate Amisade, em 1846. Sol também aparece como exportador de charque, em 1854.³¹

Em 1848, apenas sete navios foram negociados, sendo quatro de venda de hiates: um deles, o hiate Constante, foi comprado por José dos Santos Magano, por 1 conto e 600 mil réis; um segundo hiate, Neptuno, foi vendido por João de Miranda Ribeiro a Tito Chaves, em mais um negócio, de 4 contos ; e os dois hiates restantes, o Lomba e o Atrevido, foram comprados por Porfírio Ferreira Nunes, por 5 contos e 1 conto de réis, respectivamente. O dois hiates vão se somar ao pataxo Bom Amigo, adquirido em 1845.

Dessa vez, entre as embarcações maiores, constam duas portuguesas: o bergatim Josefina Emilia e o pataxo Lisbonense, cujos proprietários de Portugal foram representados por procuradores devidamente reconhecidos pela embaixada. Finalmente o bergatim nacional Inca, foi vendido, pelo valor de 4.000 patações em prata, em mais um negócio de Tito Chaves ao comerciante José Antonio Leite Guimarães, cujo nome está presente nas tabelas de comércio de Rio Grande para o Rio de Janeiro, em 1844 e 1845.³²

Enfim, a análise das escrituras de compra e venda de embarcações do Rio Grande revela o envolvimento de negociantes da cidade, envolvidos no comércio de exportações dos principais produtos da região. As transações registram grandes valores e somente uma escritura faz menção o parcelamento do pagamento, demonstrando que a quitação das compras se dava até o ato da feitura da escritura, sendo duas vendas com patações em moedas de prata. Foi verificada uma valorização no preço dos hiates, tanto

³¹ Josiane Alves da Silveira, *op. cit.*, p. 53.

³² *Jornal do Comércio*, APESP. O navio Argos transportou carne e outros derivados em 12/06/1844, 01/11/1844 e 11/04/1845.

que o total dos valores negociados, em 1847 e 1848, são próximos, mesmo com a diferença na quantidade em 6 unidades.

Quanto aos negociantes, Berute havia identificado uma renovação no grupo mercantil, nas décadas de 1830 e 1840. Para a primeira metade do século XIX, ele havia encontrado somente três negociantes matriculados na Junta do Comércio, e somente um deles, Cypriano Rodrigues Barcellos, estava ativo, no final dos anos quarenta; havendo a possibilidade de que o matriculado Mateus da Cunha Telles tenha sido sucedido por José João da Cunha Telles, cujas referências são constantes nas tabelas de entrada de navios no Rio de Janeiro. O caso de Sól evidencia outra continuidade por laços familiares, com o sogro, Antonio da Siqueira.

Por outro lado, as informações disponíveis da década de 1850 permitem inferir que, uma nova renovação tenha acontecido no corpo mercantil do Rio Grande. Se houve a saída abrupta de Magano das tabelas de comércio, após a apreensão do navio, em 1851, isso foi compensado pelo ingresso de pelo menos quatro agentes mercantis nos negócios marítimos. O cruzamento das informações entre os exportadores de derivados de gado e dos negociantes de embarcações evidenciam quatro novos nomes, que se tornam mais presentes, após o final do tráfico de escravos, em 1850: João de Miranda Ribeiro, José Moreira da Costa Sól, Porfírio Ferreira Nunes, Francisco da Silva Flores e Tito Chaves.

Os quatro primeiros nomes estão presentes nas tabelas de despachos de couros secos, em 1854, conforme consta na pesquisa de Josiane Alves da Silveira.³³ Quando se compara com a lista de exportadores do mesmo produto, em 1847, realizada por Daniel Torres, verifica-se que todos eram estrangeiros, principalmente americanos. Dessa maneira, a questão reside em buscar explicar o que possibilitou a inserção de nomes locais no comércio de exportação, tradicionalmente controlado por negociantes estrangeiros.

Daniel Torres³⁴ havia identificado redes de negociantes americanas com forte atuação em Rio Grande, em 1847 e 1848. Essas redes monopolizavam as exportações de couros, ficando para os nacionais, a exportação de charque.

Tudo leva a crer que a participação de negociantes locais no tráfico de escravos, em seus últimos anos, permitiu a inclusão de negociantes do Rio Grande nas redes internacionais de comércio. Isso foi proporcionado pela estratégia dos americanos de

³³ *Op. cit.*, p. 53.

³⁴ *Op. cit.*, capítulo III.

transferir para capitães e mestres de navios a incumbência da equipagem dos navios. Os altos lucros do tráfico permitiram a rápida capitalização desses agentes para ingressarem no comércio de longa distância. Nesse ponto, pode ser analisado o caso de Tito Chaves. Em minha pesquisa sobre a correspondência bancária de Mauá, do Rio de Janeiro a Rio Grande, de 1859 a 1864, muitas vezes, o negociante mandava recados para “o amigo Tito Chaves”.³⁵ Isso pode ser evidência de que muitas aquisições de embarcações podem ter sido feitas com capital de terceiros, haja vista que somente no ano de 1847, ele desembolsou 18 contos e 500 mil réis na transação de três embarcações.

Enfim, novas pesquisas devem ser feitas para identificar e compreender melhor as redes de comércio no Atlântico sul. A proximidade de Rio Grande com o Rio da Prata torna ainda mais instigante investigar o funcionamento dessas redes, no contexto político de disputas de fronteiras e de consolidação das elites mercantis platinas.

Comércio e tráfico no Atlântico sul.

O porto do Rio Grande era o último porto do litoral meridional do Brasil, sendo um local estratégico para os que navegam ao longo do perigoso litoral gaúcho e buscam refúgio para o conserto de avarias. Se as redes de tráfico estavam estendendo suas conexões para o Atlântico sul, depois de passar por Rio Grande, não tardaria a surgir a entrada para os portos do Rio da Prata.

Dessa maneira, o circuito platino teria sido uma alternativa natural para burlar os cruzadores britânicos e o caso do navio Magano seria um exemplo da dimensão dos negócios mercantis de Rio Grande e da região platina.

A análise preliminar da movimentação de navios de Montevidéu para o Rio de Janeiro apresentou alterações significativas na quantidade de navios, em 1848. Além disso, para analisar o comércio do Rio da Prata, é fundamental ter como referência a movimentação do comércio entre Buenos Aires com o Rio de Janeiro, como pode ser observado a seguir:

Tabela 3 - Entrada de navio no porto do Rio de Janeiro

| | 1844(1°.) | 1844(2°.) | 1845(1°.) | 1845(1°.) | 1848(1°.) | 1848(1°.) | 1854(1°.) |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Buenos Aires | 24 | 17 | 19 | 23 | 16 | 24 | 18 |
| Montevideo | 3 | 5 | 3 | 4 | 24 | 25 | 10 |

Fonte: Jornal do Comércio

³⁵ *Correspondência ativa, comercial do Barão de Mauá. Originais com cópias datilografadas. 1860-1861 - IHGB, Doc. 10, Lata 513.*

Os números referentes a navios, que entraram no porto do Rio de Janeiro, procedentes de Montevidéu, apresentam uma alteração expressiva nos dois semestres de 1848. Quando se analisa os nomes dos negociantes, responsáveis pelas embarcações, nesses dois semestres, surge o negociante americano mais citados pela participação no tráfico de escravos³⁶ - o americano Maxwell aparece em primeiro lugar, com 5 registros, no primeiro semestre de 1848, e com 2 registro, no segundo semestre.

Se a presença de americanos conhecidos no tráfico pode ser considerado um indício desse tipo de atividade, uma justificativa para o desempenho expressivos das atividades comerciais de Montevidéu pode estar relacionado a um comentário de Leslie Bethell sobre um acordo entre a Grã-Bretanha e o caudilho portenho Rosas, que permitiu transferir parte da esquadra, estacionada no Rio da Prata para o Rio de Janeiro.³⁷

Os conflitos no Rio da Prata foram se agravando, a partir dos movimentos de independência, no início do século XIX. Desde o final dos oitocentos, os comerciantes de Buenos Aires tiveram uma participação ativa para garantir cada vez mais sua autonomia, primeiro, frente ao controle político de Lima e, segundo, em relação à própria Espanha. Nessa luta, o corpo mercantil de Buenos Aires buscava estender sua hegemonia aos mercados locais, tanto em relação a províncias do interior argentino, como em relação a Montevidéu.³⁸

Assim, quando se deu a formação do Estado Oriental, os conflitos entre os interesses políticos e econômicos, das duas margens do Prata, seriam inevitáveis. As lutas ainda não tinham sido finalizadas, em 1848. Dessa maneira, se os vapores ingleses estavam sendo transferidos para o litoral brasileiro, as redes de comércio do tráfico poderiam atuar no porto uruguaio, em meio ao clima de guerra, em que pese o fato das instituições vigentes poderem ser mais facilmente manipuladas.

As considerações aqui apresentadas devem ser mais bem investigadas, ainda mais por envolver um cenário político bastante delicado. O foco desta pesquisa é o porto do Rio Grande, porém, é importante reconhecer os problemas relativos a regiões de fronteiras, que trazem novos desafios, que não estão contemplados neste trabalho.

³⁶ Leonardo Marque fala da parceria entre o traficante Manoel Pinto da Fonseca e Maxwell, que durou, pelo menos, até 1845. (*op. cit.*, p. 12)

³⁷ *Op. cit.*, p. 293.

³⁸ Javier Kraselsky – “ Las Juntas de Comercio em el Río de La Plata. Los comerciantes y sus estrategias de acción colectiva a finales del siglo XVIII”. IN: *Redes sociales e instituciones comerciales em el imperio español, siglos XVII a XIX*. Méxino: Instituto Mora: UNAM, Facultad de Economía, 2007, p. 272.

Bibliografia

BETHELL, Leslie – *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976

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.

_____ - *Dos escravos que partem para os Portos do Sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c.1790-c.1725*. Porto Alegre: PPG-História/UFRGS, Dissertação de Mestrado, 2006.

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.

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

Jornal do Comércio. São Paulo: APESP, 1844, 1845; Rio Grande: Biblioteca Rio Grandense, 1848.

KRASELSKY, Javier – “Las Juntas de Comercio em el Río de La Plata. Los comerciantes y sus estratégias de acción colectiva a finales del siglo XVIII”. IN: *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*. México: Instituto Mora: UNAM, Facultad de Economía, 2007.

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 Escravismo do Brasil Meridional. Florianópolis, 2013.

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

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

O Rio Grandense. Biblioteca Rio-Grandense.

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.

SILVEIRA, Josiane Alves da - *Rio Grande: portas abertas para as importações de sal no século XIX*. Monografia de conclusão do curso de Bacharelado em História, DBH-FURG, 2006,

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

TORRES, Daniel de Quadros – *Rio Grande-Pelotas: produção, comércio, redes mercantis e interesses econômicos, em meados do século XIX*. Monografia de conclusão do curso de Bacharelado em História, DBH-FURG, 2006

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