

Tráfico ilegal e finanças: a atuação de José Bernardino de Sá e o Banco do Brasil^a

Illegal slave trade and finance: the activities of José Bernardino de Sá and Bank of Brazil

Vinícius Catan^b 

Universidade de São Paulo, Programa de Pós Graduação
em História Econômica, Brasil

Resumo: Na primeira metade do século XIX, o comércio de escravizados foi intenso nas Américas, apesar dos embargos britânicos. No Brasil, esse processo não foi diferente, mesmo com a ilegalidade do tráfico, decretada pela Lei Feijó de 1831, e com a pressão da Marinha Britânica no Atlântico, o comércio continuou ativo. O tráfico só viria a ser efetivamente abolido em 1850, com a Lei Eusébio de Queirós, que desestimulou a continuidade dos negócios atlânticos. Neste trabalho, destaca-se a figura de José Bernardino de Sá, que atuou intensamente no comércio atlântico de escravizados nos quinze anos que precederam a abolição definitiva do tráfico. A partir disso, propõe-se que sua trajetória tenha um paralelo com a trajetória de outros perfis de traficantes do período, tendo em vista, sobretudo, o enriquecimento durante o período de ilegalidade do tráfico que culminou em seus investimentos no setor financeiro, como o Banco do Brasil.

Palavras-chave: História do Brasil. Tráfico Atlântico Ilegal. Banco do Brasil.

Abstract: In the first half of the 19th century, the slave trade was intense in the Americas, despite British embargoes. In Brazil, this process was no different, even with the illegality of the trade decreed by the Feijó Law of

Editor responsável: Rafael Galvão de Almeida

^a Submissão: 18/11/2024 | Aprovação: 28/08/2025 | DOI: 10.29182/hehe.v28i3.1023

^b vinicius.catan@usp.br

O autor declara não haver conflito de interesse.



Esta publicação está licenciada sob os termos
de Creative Commons 4.0 Internacional

1831 and the pressure from the British Navy in the Atlantic. The trade remained active. Slave trade would only effectively be abolished in 1850 with the Eusébio de Queirós Law, which discouraged further Atlantic commerce. This work highlights José Bernardino de Sá, who played a significant role in the Atlantic slave trade in the fifteen years preceding its definitive abolition. It is proposed that his trajectory parallels that of other traffickers of the period, especially regarding enrichment during the illegal slave trafficking period and investments in the financial sector, such as the Bank of Brazil.

Keywords: Brazilian History. Illegal Slave Trade. Banco do Brasil.

JEL: J47. N36. N26.

Introdução

No dia 27 de setembro de 2023, foi encaminhada notificação ao Banco do Brasil, pelo Ministério Público Federal, em razão da abertura de inquérito civil público para a investigação do envolvimento da instituição no comércio atlântico de escravizados, durante o século XIX. Por ser considerado um crime contra a humanidade, o envolvimento com a escravidão não prescreveria, permitindo a ocorrência de ações judiciais que responsabilizem o Banco do Brasil por suas relações com o tráfico de escravizados. Essa medida se enquadra em um contexto global de instituições na luta contra o racismo que, como Inglaterra e Estados Unidos, têm promovido políticas públicas e institucionais de reparação histórica. As universidades de *Brown* e *Harvard*, por exemplo, passaram a financiar pesquisas relativas à população negra e o *Bank of England* reconheceu seu papel na escravidão e promoveu indenizações às famílias descendentes de escravizados.

Ao compreendermos o racismo contemporâneo a partir de uma lente estrutural – isto é, como um elemento constitutivo da organização social – e ao buscar no passado respostas para a sua explicação, cabe ponderar que as interrogações dirigidas à história devem igualmente pautar-se por uma abordagem estrutural (Moura, 2014). Isso porque, se as instituições perpetuam a ordem social vigente, tal dinâmica decorre de seu papel como materialização de um arranjo societal mais amplo, no qual o racismo se inscreve como componente orgânico e estruturante (Almeida, 2019). É dessa maneira que se pretende nossa análise.

As conexões entre o Banco do Brasil e o tráfico de escravos podem ser parcialmente reconstituídas mediante a análise do perfil de seus investidores que, muitas vezes, eram traficantes de escravos. O estudo da trajetória dessas figuras, no entanto, não é novidade na historiografia. Sua permanência no tráfico negreiro e seu subsequente enriquecimento, oriundo de uma atividade ilegal, devem-se em grande medida ao desenvolvimento de estratégias sofisticadas para evitar a fiscalização, notadamente a britânica – que, como veremos adiante, intensificou-se ao longo do período –, em contraste com a defesa do comércio de pessoas por parte do governo brasileiro na segunda metade da década de 1830. Nesse sentido, este artigo busca complexificar a questão entendendo a continuidade do tráfico atrelada a questões de ordem global e, da mesma forma, seus desdobramentos

internos, uma vez que compreende que o campo de agência desses verdadeiros empresários do tráfico se mostrou possível graças a processos mais amplos. Para tanto, este estudo propõe-se a contribuir para a historiografia e para as análises acerca do tráfico ao identificar na trajetória de José Bernardino de Sá – figura central desta investigação – um campo privilegiado para a compreensão das dinâmicas de permanência do tráfico ilegal de escravizados no Brasil durante o século XIX, buscando, a partir das informações registradas nos *British and Foreign State Papers*, lançar luz sobre a atuação desses comerciantes. Em seguida, examina-se, ainda, sua inserção no cenário econômico da época, propondo que sua trajetória apresenta paralelos com a de outros agentes envolvidos no comércio negreiro no mesmo período. Tal comparação fundamenta-se, sobretudo, no enriquecimento obtido durante a fase de interdição legal do tráfico, cujos capitais acumulados culminaram em investimentos no setor financeiro, com destaque para sua participação no Banco do Brasil.

1. Contexto de ilegalidade do tráfico atlântico

A abolição britânica do comércio atlântico de escravos constituiu-se como um processo histórico iniciado na segunda metade do século XVIII, permeado por motivações de natureza política, moral e, sobretudo, econômica, as quais exerceram impactos significativos nas relações entre Portugal, Brasil e Inglaterra. Em um contexto posterior, marcado pela conjuntura de guerra na Europa, decorrente da atuação de Napoleão Bonaparte, evidenciaram-se os interesses britânicos na América Portuguesa, os quais repercutiram diretamente nas relações comerciais entre Portugal e sua mais próspera colônia, o Brasil. Esse cenário resultou na celebração de uma série de tratados, com ênfase na regulamentação do comércio atlântico de escravizados.

O Tratado de Amizade e Aliança, firmado entre Portugal e Inglaterra em 1810, insere-se no contexto de implementação de uma política econômica influenciada pelos princípios do liberalismo econômico, em contraste com as práticas comerciais de caráter mercantilista. Nesse contexto, com a transmigração da corte portuguesa para o Rio de Janeiro sob proteção britânica e a posterior abertura dos portos, a colônia viu-se progressivamente inserida em um quadro deficitário. O fim do monopólio

metropolitano deu lugar à hegemonia britânica, marcada pelo aumento das importações de manufaturados – antes adquiridos predominantemente de Portugal –, reconfigurando as relações econômicas do período. O objetivo central era a reestruturação das relações comerciais, de modo a viabilizar o comércio direto com o Brasil, sem a intermediação dos portos ibéricos. Dadas as circunstâncias do bloqueio continental instaurado por Napoleão desde 1806, o comércio com o Brasil serviria duplamente aos interesses britânicos, que viam na colônia portuguesa a possibilidade de fornecimento de matérias-primas, como o algodão, mas também o consumo para seus tecidos produzidos em escala industrial (Arruda, 2022).

Como resultado dessas novas dinâmicas, foi assinado o tratado de 1810, que em seu preâmbulo aponta para amizade e benefícios recíprocos para as duas nações. Essa reciprocidade “para português ver”, no entanto, cai por terra quando analisados os benefícios econômicos para os ingleses presentes no tratado. Da abertura dos portos, foram fixadas tarifas de 16% para produtos portugueses e 24% para produtos vindos das demais nações. O tratado de 1810, passível de revisão após 15 anos (1825), fixou a tarifa de 15% para produtos ingleses no Brasil, levando à situação singular em que os ingleses pagariam taxas menores que os próprios portugueses (Arruda, 2022). Ainda Portugal se compromete a cooperar com a Grã-Bretanha, adotando os mais eficazes meios para gradualmente abolir o comércio de escravizados no Império Português (Bethell, 1976).

Essas vantagens evidenciam a assimetria das relações político-comerciais nesse período, com evidentes vantagens para os interesses britânicos, refletindo a crescente influência da Grã-Bretanha que caracterizaria os anos seguintes.

Os momentos subsequentes destacam a tendência ao recrudescimento da fiscalização antitráfico atlântico de escravizados, como é o caso do tratado de 1815, que restringia o tráfico realizado por navios de bandeira portuguesa somente às possessões transatlânticas do império luso. De maneira complementar, o tratado de 1817 instituiu sanções para aqueles que fossem capturados envolvidos no comércio ilícito, além de estabelecer as comissões mistas sediadas no Rio de Janeiro, em Londres e em Serra Leoa, responsáveis pelo julgamento dos navios apreendidos. O esforço, por parte da coroa britânica, pelo fim do tráfico por um lado adianta o que estaria por vir: trinta anos de fiscalização e apreensão de

navios negreiros com destino ao Brasil, após a independência brasileira até a década de 1850. Mas, por outro lado, motivou práticas cada vez mais elaboradas na tentativa de fugir da fiscalização inglesa, como evidenciado no tópico seguinte deste trabalho.

Apesar da presença portuguesa ainda marcante, a centralidade do Brasil já se delineava desde 1815 com a elevação do Brasil à categoria de Reino Unido a Portugal e Algarves. Após a independência brasileira, em 1822, com a saída oficial de Portugal do papel de intermediador das relações entre Brasil e a Grã-Bretanha, a questão ganha nova forma (Bethell, 1976). Nesse momento, as negociações a respeito da proibição do tráfico e a articulação envolvendo a fiscalização no Atlântico passariam a ser tratadas diretamente com o Brasil. Conforme ratificado em 1810 e 1815, Portugal estaria proibido de realizar o tráfico com outras localidades, sendo permitido somente entre as possessões do império lusitano. Dessa forma, o Brasil independente estaria juridicamente impossibilitado de realizar o comércio atlântico de africanos com Angola e Moçambique, por exemplo. Concomitantemente, a questão do reconhecimento da independência passa a ganhar importância, e a adesão da antiga metrópole e da potência britânica seriam fundamentais.

Embora o vínculo político com Portugal tenha cessado após a independência em 1822, a relação entre o tráfico de escravos, a grande lavoura e a exportação de *commodities* persistiu. Em última análise, constituía-se um Estado politicamente independente, porém estruturalmente organizado conforme as demandas do mercado mundial (Tomich, 2011), o qual, naquele contexto, exigia a produção de gêneros primários, com ênfase para as atividades para as quais o constante fluxo de mão de obra escravizada era elemento fundamental - notadamente café, açúcar e algodão.

O reconhecimento da independência brasileira por Portugal deu-se em 1825, com intermediação da Grã-Bretanha. Nesse processo, o império do Brasil assumiu uma dívida portuguesa junto à Inglaterra no valor de £1.400.000, mais uma indenização de £600.000 pelos bens deixados no Brasil pela coroa portuguesa (Messias, 2015). Dessa maneira, abriu-se caminho para o reconhecimento britânico, tão importante quanto o reconhecimento lusitano.

Nesse momento, impunha-se sobre D. Pedro I a realização de algumas concessões à Grã-Bretanha que seriam feitas por meio de tratados

envolvendo benefícios econômicos e a abolição do comércio de cativos. Logo, em 1826, foi assinado o tratado que, além de render posição economicamente privilegiada à Grã-Bretanha, comprometeu o recém-Estado brasileiro à abolição do comércio atlântico de escravizados até março de 1830, em contrapartida ao reconhecimento de sua independência de Portugal. Conforme apontado, o prazo para revisão do documento assinado em 1810 havia terminado em 1825, assim, as novas circunstâncias favoreciam a aprovação de novo tratado que apresentasse novamente as condições alfandegárias assimétricas de 1810. Além da questão relativa ao tráfico, nesse documento determinou-se a tarifa de 15% para a importação de produtos ingleses para o Brasil.

À medida que se aproximava o término do prazo estabelecido pelo acordo de 1826, cresceu o número de propostas para a abolição do tráfico. No entanto, a possibilidade de libertação imediata dos africanos introduzidos no país a partir de março de 1826 – data em que se tornaria ilegal o tráfico segundo o tratado com a Inglaterra – foi tema de discussão em torno da nova legislação. Um dos motivos para o impasse era o temor do “Haitianismo”, diante do volume de cativos desembarcados nos anos imediatamente anteriores à promulgação da lei. Nesse sentido, a proposta do Marquês de Barbacena, que viria a sair vitoriosa, só veio a ser aprovada após a inserção de artigo que previsse a reexportação dos africanos traficados no contrabando. Assim, aprovada em 7 de novembro de 1831, a nova lei decretava que “[...] todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora ficam livres [...]” (Brasil, 1831), sob pena de multas e sanções para os colaboradores do tráfico negreiro. A legislação em questão estabelecia sanções não apenas aos traficantes, mas também aos compradores, adquirindo um rigor superior se comparada à lei de 1850.

Conforme apontado, a aprovação da lei de 1831 teve como pressuposto tratados e convenções e seria, como afirma parte da historiografia sobre o tema, letra morta ou estaria destinada ao fracasso desde sua aprovação (Prado Jr, 1949; Costa, 1999; Carvalho, 2003). Com uma visão mais moderna, outros estudos afirmam que, apesar de se encaixar em uma conjuntura “para inglês ver”, como é frequentemente referenciada a Lei Feijó, dada a pressão antitráfico exercida pela Grã-Bretanha no Atlântico, ela não foi tratada como letra morta por seus legisladores. De tal modo

que, nos primeiros anos de sua aprovação, houve queda nos números do comércio de pessoas escravizadas. Além disso, o ressurgimento do tráfico exigiu uma conjuntura política favorável à sua reabertura de maneira ilegal, diferente daquela existente em 1831 (Bethell, 1976; Rodrigues, 2000; Parron, 2009).

Como se sabe, a efetividade da lei não durou. Conforme aponta parte da historiografia, o processo de recrudescimento do tráfico de escravizados ocorreu “de baixo para cima”, com os números do comércio ilegal aumentando a partir de 1835. Esse movimento foi impulsionado pelas instâncias políticas locais – como as camadas inferiores da polícia, as Câmaras Municipais e as Assembleias Legislativas Provinciais –, que atuaram em conluio com os contrabandistas de pessoas, reforçando-se mutuamente (Parron; Youssef; Estefanes, 2014).

O terreno político tornou-se ainda mais favorável ao ressurgimento do tráfico em 1837, com a vitória do Regresso Conservador ao assumir o poder Executivo durante o período regencial (1831-1840) (Marquese; Salles, 2016). A trajetória do traficante José Bernardino de Sá, conforme os dados do banco de dados *Slave Voyages* ilustra essa transição: se entre 1825 e 1830 ele realizou quatro viagens negreiras com destino ao Rio de Janeiro, após a lei de 1831 ele só retomou suas atividades em 1836, financiando até o fim da década de 1830 outras sete travessias, que agora desembarcaram em Ubatuba e São Sebastião.

A legislação que antes deveria dar fim ao comércio, com aumento da fiscalização e recompensas para os delatores de traficantes, tornou-se, em pouco tempo, um elemento propulsor para a diluição de atracamentos de embarcações traficantes em outros portos menos visados pela fiscalização, como São Sebastião, Ubatuba, Macaé, Campos e Cabo Frio (Pessoa, 2020). Nesse contexto, em plena articulação junto ao Vale do Paraíba cafeeiro, o tráfico submeteu, durante quinze anos de ilegalidade (1835-1850), aproximadamente 700 mil pessoas ao cativeiro no Brasil (Marquese; Salles, 2016).

Diante do aumento do número de embarcações envolvidas no contrabando negreiro no Atlântico e em resposta à conivência brasileira com esse comércio, o governo britânico aprovou a Lei Aberdeen em 8 de agosto de 1845. Tomando como base o acordo de 1826, que qualificava os traficantes de escravos como piratas, a Marinha Britânica teria então a

prerrogativa de levar a julgamento navios brasileiros sob suspeita de envolvimento no comércio clandestino. Nas palavras do então Ministro da Justiça Eusébio de Queirós, a medida foi vista como um “[...] verdadeiro insulto feito à nossa soberania [...]” (Bethell, 1976, p. 382), desagradando parte do governo brasileiro, independentemente do posicionamento acerca do fim do tráfico, uma vez que a questão vinha sendo discutida, mesmo após a lei de 1831, com tentativas de revogação em 1837. A agressiva postura da Marinha Britânica adotada nesse momento, até certo ponto, explica o tom de defesa da soberania que a continuidade do tráfico assume nos discursos parlamentares desse período (Parron, 2009, p. 29-31), diferentemente do contexto de aprovação da Lei Feijó de 1831, quando a defesa da soberania foi atrelada à autorrepressão do tráfico, independentemente da atuação inglesa. A defesa da soberania, nesse sentido, teve duas atribuições opostas em contextos diferentes: de proibição do tráfico atlântico em um contexto de Avanço Liberal (1831-1837); e, inversamente, de continuidade do tráfico a partir do Regresso Conservador.

Além dos fatores internos, elementos externos exerceram influência decisiva na dependência da mão de obra escrava para o desenvolvimento da economia brasileira, condicionando as possíveis consequências da abolição do tráfico negreiro na primeira metade do século XIX. Nesse contexto, a consolidação do capitalismo industrial, a demanda sem precedentes por matérias-primas nos países centrais e as transformações nos padrões de consumo europeu promoveram uma reestruturação global das relações de trabalho. Como resultado, produtos tropicais, outrora considerados artigos de luxo, integraram-se ao consumo massificado, especialmente na dieta do proletariado industrial, consolidando o café, o açúcar e o algodão como as principais *commodities* comercializadas no período.

Segundo Dale Tomich (2011), esse processo reconfigurou a escravidão nas Américas – principal região produtora desses gêneros – e impulsionou o emprego intensivo de cativos nas lavouras cafeeiras do Brasil, nos engenhos cubanos e nas *plantations* algodoeiras do sul dos Estados Unidos. Dessa dinâmica, emergiu o fenômeno denominado “segunda escravidão”, que, em essência, representou a reorganização do sistema produtivo para atender à demanda por insumos destinados à manufatura industrial. Nessa nova ordem econômica, a reposição de força de trabalho nas *plantations* de café tornou-se imperativa, ainda que realizada à margem da legalidade após a proibição do tráfico transatlântico.

Por fim, com o objetivo de evitar novos conflitos com as autoridades costeiras brasileiras e em vias de favorecer a aprovação de uma nova lei de abolição efetiva do tráfico, ficaram suspensas as operações acordadas pela Bill Aberdeen em 1845. E, em 4 de setembro de 1850, foi aprovada a nova legislação: a Lei Eusébio de Queirós. Assim, embarcações brasileiras envolvidas no tráfico eram passíveis de apreensão pela Marinha Brasileira, e aos autores e cúmplices eram aplicadas punições, retomando a lei de 1831 e o Código Criminal de 1830. Durante esse período de ilegalidade do tráfico (1831-1850), o comércio de escravizados não cessou e, a partir dele, muitos comerciantes enriqueceram, valendo-se de estratégias para fugir da fiscalização e do apoio do Estado brasileiro, como foi o caso de José Bernardino de Sá.

2. Traficante

Ainda jovem, José Bernardino de Sá chegou ao Brasil na década de 1810, vindo de Portugal, na barca *Bella Esperança*. Português nascido na província do Minho em 1802, no Brasil tornou-se caixeiro no comércio de Manuel Ferreira Lisboa e, ao assumir os negócios após a morte de seu antigo patrão, “passou a armar navios e expedi-los para a costa d’Africa” (JC, 1856), negócio que renderia ao futuro Barão de Villa Nova do Minho grandes fortunas, sobretudo durante o período de ilegalidade do tráfico (Saraiva; Santos; Pessoa, 2021).

Entre 1826 e 1850, José Bernardino de Sá é citado diretamente vinte e uma vezes nas correspondências trocadas pelo *Foreign Office* britânico. O registro das correspondências entre autoridades britânicas a respeito da fiscalização do tráfico internacional pode ser consultado nos *British and Foreign State Papers*. Nessa documentação são elencadas apreensões de navios, cartas denúncia e trocas de informações entre ministros brasileiros, portugueses e autoridades britânicas sobre a questão do comércio internacional de cativos. A seguir são apontadas algumas informações a respeito da atuação do traficante, a partir da correspondência britânica, e que permitem compreender a sua permanência nas suas atividades ilegais, bem como seu enriquecimento.

Em carta direcionada ao então ministro das Relações Exteriores Paulino Soares de Souza, o Visconde de Uruguai, o *Foreign Office* britâ-

nico questiona a concessão do título de barão de Vila Nova do Minho ao conhecido traficante José Bernardino de Sá. Em 1837, ambas as cortes teriam plena ciência das ações do negociante que fora citado no relatório de embarcações ligadas ao tráfico na costa brasileira.¹ Dessa data em diante foram financiadas quarenta travessias de africanos escravizados que constam sob o nome de Bernardino de Sá no banco de dados *Slave Voyages*. O argumento central da Corte Britânica tomava como base a incoerência entre as falas do governo brasileiro e as ações, uma vez que a concessão de título ao conhecido traficante ia de encontro ao comprometimento, assinado anos antes, com a abolição do tráfico atlântico.²

O título de Barão, na realidade, foi concedido pela irmã de D. Pedro II, Maria II, então rainha de Portugal. Nessa circunstância o imperador brasileiro foi responsável por autorizar o Barão a utilizar o título de nobreza no Brasil, conforme apontou o Visconde do Uruguai em carta resposta ao ministro britânico. A concessão se deveu a um favor prestado pelo traficante no contexto da “Guerra Civil Portuguesa” (1832-1834), entre Pedro I e seu irmão, Dom Miguel, conforme apontado pelo Ministro Português ao ser acionado pelo *Foreign Office*. Parte dos imigrantes portugueses no Brasil que compunham o lado pedrista estava no Rio de Janeiro em 1831. José Bernardino de Sá emprestou 753 (libras) à Coroa Portuguesa para transportar essas pessoas nos navios brigue *Vila Flor* e a corveta *Regência de Portugal* até a Ilha Terceira (Açores), base militar das tropas pedristas contra seu irmão D. Miguel. Vinte anos depois, com o lado pedrista vencedor do conflito, José Bernardino de Sá foi condecorado com o título nobiliárquico de Barão de Vila Nova do Minho pela rainha Maria da Glória, filha de Pedro I do Brasil.³ No fundo, o comprometimento brasileiro com a supressão do tráfico pouco se mostrava na realidade (Parron, 2009) e, sintomaticamente, das 50 viagens financiadas pelo Barão traficante, 39 ocorreram na década de 1840.

¹ Cf. BFSP (1836-1837). London: William Ridgway, 169, Piccadilly. XXV: Dezembro/1836, “Arrivals at Rio”, p. 285-286. “Schooner S. Joaozinho, from Angola; landed 285 Slaves at Ubatuba. This vessel is well known to belong to Joze Bernardino de Sa, a Brazilian subject, extensively engaged in the Slave Trade”; *Jornal do Commercio*, 22 jan. 1855.

² Cf. BFSP (1851-1852). London: William Ridgway, 169, Piccadilly. XLI: 14/Agosto/1851, “Mr. Hudson to Viscount Palmerston”, p. 337-338; 26/Julho/1851, “Senhor Paulino de Souza to Mr. Hudson”, p. 338; 05/Agosto/1851, “Senhor Paulino de Souza to Mr. Hudson”, p. 339-340.

³ Cf. BFSP (1851-1852). London: William Ridgway, 169, Piccadilly. XLI: 12/September/1851, “Viscount Palmerston to Sir R. Pakenham”, p. 446-447.

Embora a hipótese de embarcações com nomes coincidentes não possa ser descartada, a atuação do traficante pode ser rastreada por meio do cruzamento dos nomes das embarcações registradas no banco de dados *Slave Voyages* com aquelas mencionadas nas correspondências britânicas (Eltis et al., n.d; BFSP, 1842-1853). O caso do navio *Carolina*, referido em dezesseis ocasiões nos documentos britânicos, sugere a possível existência de uma rede de atuação de Bernardino em conluio com autoridades do Estado imperial brasileiro. Apreendido em 1839, o processo de condenação do *Carolina* levantou suspeitas de corrupção no Ministério das Relações Exteriores britânico em relação à comissão julgadora antitráfico brasileira. A suposta fraude envolveria membros da comissão mista no Brasil, responsável pela condenação de navios brasileiros, e os traficantes atuantes no país. Após a apreensão, o *Carolina* foi condenado, juntamente com as embarcações *Cezar*, *Especulador* e *Brilhante*, pela comissão mista anglo-brasileira estabelecida no Rio de Janeiro, conforme previsto no tratado de 1817, por estarem envolvidas no tráfico de escravizados. Os indivíduos traficados por esses navios foram declarados livres e iniciou-se o processo de repatriamento para o continente africano, sem especificação da localidade exata. A tripulação, por sua vez, poderia ser enviada ao seu país de origem, dependendo de sua nacionalidade. Concluído o processo, os navios seriam vendidos em leilão público, com os rendimentos destinados às duas nações, a menos que fossem incorporados à Marinha de uma delas. O caso, no entanto, se mostraria mais complexo.

Em correspondência datada de junho de 1839, a Legação Britânica no Rio de Janeiro, representada por William Gore Ouseley, comunicou ao Ministro Britânico, Visconde Palmerston, as condições do *Carolina* e a possibilidade de sua aquisição pela Marinha Britânica. A avaliação realizada por oficiais brasileiros, repassada a Ouseley por intermédio do ministro brasileiro Cândido Batista de Oliveira, indicava que o navio estaria inutilizável, não sendo, portanto, de interesse para a Marinha Britânica. Contudo, em relatório enviado ao ministério britânico, Ouseley afirmou que a embarcação encontrava-se, na realidade, em excelente estado, sugerindo que a avaliação negativa dos oficiais brasileiros teria sido feita sob coação ou influência de traficantes locais, que buscavam adquirir o navio em leilão público para reinseri-lo no tráfico. O tom da denúncia foi reiterado em carta-resposta enviada ao ministro Cândido Batista de Oliveira,

na qual Ouseley contestou a veracidade da avaliação recebida e criticou a recusa em prender três tripulantes do *Carolina* enviados ao Brasil, reforçando a suspeita de uma forte influência dos traficantes sobre as comissões brasileiras.⁴

Os documentos analisados evidenciam a desconfiança britânica em relação à influência exercida pelos traficantes sobre a política brasileira, o que resultava, entre outros aspectos, na possibilidade de reaquisição, por parte dos próprios traficantes, de navios previamente apreendidos. O desfecho do caso em questão ocorreu sem a punição de nenhuma autoridade brasileira; e com a incorporação do *Carolina* à frota britânica, rebatizado como *Fawn*, navio que posteriormente foi empregado na captura de outras embarcações envolvidas no tráfico negreiro. A prática de utilização de documentação falsa para os navios, conforme relatado, era frequentemente adotada por José Bernardino de Sá.⁵ Essa estratégia poderia facilitar a recompra de embarcações apreendidas, visando sua reinserção no tráfico ilegal, conforme ilustrado no caso do *Carolina*.

A relação do traficante com o Palacete da Marquesa de Santos no Rio de Janeiro também é indicativa de sua trajetória. Em 1827, o palacete foi construído pelo então imperador, Pedro I, para sua amante, Domitila de Castro, a Marquesa de Santos. Após o rompimento das relações entre a marquesa e D. Pedro I, o edifício foi comprado pelo imperador em 1829 e seria residência de sua filha Maria da Glória (Souza, 2018). Em 1847, o palacete foi leiloadado pela Duquesa de Bragança, que o recebeu após a partilha dos bens de Pedro I, falecido em 24 de setembro de 1834. O comprador foi José Bernardino de Sá, que, quatro anos depois, viria a

⁴ Cf. BFSP (1839-1840). London: Printed By Harrison and Sons, ST. Martin's Lane. XXVIII: ?/1839, "Report made to the Legislative Assembly, by the Minister for Foreign Affairs", p. 525; 20/Agosto/1839, "Lord Howard de Walden to Baron de Sabrosa", p. 638; 18/Julho/1839, "Viscount Palmerston to Mr. Ouseley", p. 734; 22/Junho/1839, "Mr. Ouseley to Viscount Palmerston", p. 739; 22/Junho/1839, "Memorandum on the Suppression of the Traffic of Africans", p. 740; 21/Junho/1839, "Mr. Ouseley to M. de Oliveira", p. 741; 06/Julho/1839, "Mr. Ouseley to Viscount Palmerston", p. 746; 20/Julho/1839, "Mr. Ouseley to Viscount Palmerston", p. 751-753; 26/Julho/1839, "M. de Oliveira to Mr. Ouseley", p. 760; 17/Setembro/1839, "Mr. Ouseley to Viscount Palmerston", p. 760; 17/Setembro/1839, "Mr. Ouseley to Viscount Palmerston", p. 760-762; 17/Setembro/1839, "Mr. Ouseley to Viscount Palmerston", p. 762-764; 12/Outubro/1839, "Mr. Ouseley to Viscount Palmerston", p. 769; 14/Outubro/1839, "Mr. Ouseley to Viscount Palmerston", p. 770; 20/Abril/1839, "Mr. Hesketh to Viscount Palmerston", p. 774-775).

⁵ Cf. BFSP (1845-1846). London: Printed By Harrison and Sons, ST. Martin's Lane. XXXIV: 21/Março/1845 "Her Majesty's Commissioners to the Earl of Aberdeen", p. 528-535.

receber de Maria da Glória, então rainha de Portugal, o título de Barão de Vila Nova do Minho. Após a morte do traficante, o edifício antes pertencente à Marquesa de Santos seria vendido para Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, como pagamento de dívidas (Ferreira; Vale, 2007). As relações do barão e visconde de Vila Nova do Minho com o barão de Mauá, no entanto, vinham desde antes e apresentam indícios acerca do destino do capital do tráfico após a Abolição.

Acompanhei com vivo interesse a solução desse grave problema; compreendi que o contrabando não podia reerguer-se, desde que a vontade nacional estava ao lado do Ministério que decretava a supressão do tráfego. Reunir os capitais, que se viam repentinamente deslocados do ilícito comércio, e fazê-los convergir a um centro donde pudessem ir alimentar as forças produtivas do país, foi o pensamento que me surgiu na mente ao ter a certeza de que aquele fato era irrevogável. Apresentei-me, pois, em campo com a idéia de criar uma grande instituição de crédito. (Mauá, 1945, p. 127)

O empresário mostra que estava a par das demandas por investimentos dos traficantes resultantes do fim do comércio negreiro. Fato é que no inventário de José Bernardino de Sá, o segundo ativo de maior valor são ações em duas companhias, sendo elas Banco do Brasil, fundado em 1851 por Mauá (5216 ações), e Imperial Cia. de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro Petrópolis (Saraiva; Santos; Pessoa, 2021). Ambas tinham relação com Mauá, que, conforme relato próprio, congregariam para seus investimentos, além de Bernardino, outros traficantes atuantes no comércio atlântico de africanos na década de 1850. Interessante observar ainda que o traficante não aparece na compra pública de ações do banco, o que sugere outras vias de aquisição de ações, permitindo aprofundar ainda as inferências sobre sua proximidade com Mauá. Há que se lembrar que já nesse período os traficantes não eram bem vistos na praça, logo, a presença de figuras conhecidas no comércio de almas na lista de compradores de ações da instituição não cairia bem para a popularidade de Mauá e seu banco.

Em relação ao Banco do Brasil, reestruturado por duas vezes ao longo do século XIX, o caso levanta questões acerca da gênese das ativi-

dades financeiras no Brasil, especialmente no contexto da busca por diversificação de investimentos por parte dos traficantes, em um período de crise das atividades comerciais ligadas ao tráfico negreiro. A trajetória de Sá, desde sua aproximação com a corte, passando pelas estratégias utilizadas para contornar a fiscalização no Atlântico, até a diversificação de seus investimentos, configura um conjunto de ações que asseguraram sua permanência nos negócios e a construção de uma fortuna adquirida durante a ilegalidade.

3. Banco do Brasil e o tráfico

Apesar da ilegalidade do tráfico, decretada em 1831 pela Lei Feijó no Brasil, e da pressão da Marinha Britânica no Atlântico, o comércio continuou ativo até a década de 1850, quando foi abolido efetivamente. Com a abolição do tráfico na década de 50 e o recrudescimento da fiscalização antitráfico, muitos traficantes se viram impedidos de dar continuidade em seus negócios negreiros. Paralelamente a esse processo, no Brasil do século XIX, as movimentações relativas à criação do Banco do Brasil surgem em três momentos diferentes. Passado o período de transferência da Corte portuguesa para o Rio de Janeiro e, sob ordens do então príncipe regente D. João, foi fundado o primeiro Banco do Brasil, em 12 de outubro de 1808, data considerada pela narrativa oficial da instituição como o início de sua história. O banco, no entanto, passaria por algumas refundações no decorrer do século XIX.

Em seu contexto de criação, a primeira instituição bancária foi responsável, sobretudo, por cobrir despesas e a manutenção da corte luso-brasileira recém-chegada no Brasil, durando até 1829. O segundo projeto de banco, de 1833, não chegou a sair do papel. Foi somente em 1853, mediante a união entre dois outros bancos – um dos quais pertencente ao Barão de Mauá, também chamado Banco do Brasil e criado em 1851 –, que se formou a instituição (Guimarães, 1997; Gambi, 2010). Este terceiro banco teve como acionistas comerciantes de grosso da praça do Rio de Janeiro, principalmente traficantes e ex-traficantes de escravizados. Apesar de ser um banco privado, o terceiro Banco do Brasil estava intimamente ligado ao Estado, traduzindo o pensamento de determinado grupo político. A proposta de criação do banco partiu de Joaquim José Rodrigues

Torres, o então ministro da Fazenda e futuro Visconde de Itaboraí. Rodrigues Torres, liderança do partido conservador, principalmente dos grupos ligados ao café fluminense, ao lado de Paulino José Soares de Sousa, futuro visconde do Uruguai, e Eusébio de Queirós, formava a trindade saquarema. Sendo assim, uma vez tratando-se da elite caracterizada por um projeto político pautado pelos princípios de ordem e civilização, conforme apontou Ilmar Rohloff de Mattos (2011), o Banco do Brasil de 1853 se enquadraria em um projeto de disputa pela centralização do poder político em escala imperial (Gambi, 2010).

Essa centralização se expressava na política monetária restritiva que atribuía ao Banco do Brasil o monopólio da emissão de notas, ou seja, a centralização do controle da moeda e do crédito que, naquele momento, poderia não corresponder aos interesses imediatos dos grandes cafeicultores. Essa característica que marcou a criação da instituição sugere um possível descompasso entre as elites políticas conservadoras no poder e os interesses da lavoura cafeeira, ávidos por crédito para seus negócios, como apontado por parte da historiografia (Villela, 2020). No entanto, mesmo não compondo o total dos cargos no governo, os fazendeiros faziam parte da política nacional e foram beneficiados pela previsibilidade garantida pelas políticas conservadoras, permitindo a reaplicação de seus lucros, ainda que limitados pelas políticas monetárias imperiais (Gambi, 2010; Guimarães, 2012). A política restritiva que marcou a criação do Banco do Brasil durou até 1866, quando, com a Lei 1.349 de setembro, alterou-se a natureza do banco, que perdeu o direito de emissão, tornando-se um banco de depósitos, descontos e empréstimos hipotecários.

A temática remete ao estudo das relações entre o escravismo e instituições financeiras no Brasil, afinal de contas a presença de traficantes como acionistas é evidente. Porém, é válido questionar até que ponto iria o papel dos banqueiros no financiamento do escravismo e do tráfico reaberto na forma de contrabando na década de 1830. O tema do destino dos capitais empregados no comércio atlântico de escravizados após 1850 também originou debates historiográficos envolvendo instituições financeiras. Parte da historiografia defende que os capitais antes investidos no tráfico teriam favorecido a expansão econômica brasileira devido ao investimento em instituições modernizantes, e a razão para isso seria a abolição do comércio de escravos em 1850 (Levy, 1977; Mamigonian, 2017;

Parron, 2009). Outros historiadores, entretanto, criticam a afirmação a partir da constatação de que o tráfico se organizava em redes de financiamento internacionais, logo não seria possível, com o fim do tráfico, os capitais serem revertidos para o Brasil. Além disso, para esse grupo de especialistas, haveria pouca evidência empírica para essa conclusão (Conrad, 1985; Tavares, 1988; Valencia Villa; Pereira, 2023). O debate historiográfico acerca da destinação dos capitais investidos no tráfico negreiro configura-se, nesse contexto, como um campo aberto a novas investigações no período imperial brasileiro.

Tabela 1 – Acionistas do Banco do Brasil (1854)

Acionista (1854)	Nº de ações
Banco Rural e Hypothecario	15732,5
Barão de Villa Nova do Minho	4681
Manoel Maria Bregaro	1472
Manoel Pinto da Fonseca	1000
Joaquim José de Souza Breves	310
João Henrique Ulrich	160
Barão de Nova Friburgo	80
João Darrigue Faro	20

Fonte: MINISTÉRIO DA FAZENDA. Proposta e relatório apresentados á Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Nona Legislatura do anno de 1853 pelo Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Fazenda Honório Hermetto Carneiro Leão. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1854. p. 8.

Com a riqueza acumulada durante o período de ilegalidade, José Bernardino de Sá tornou-se o maior acionista individual do Banco do Brasil de 1853, com 4681 ações, estando atrás somente do Banco Rural e Hypothecario. Bernardino de Sá, no entanto, não era o único traficante investindo na instituição. Na lista de acionistas do banco de 1853 (Brasil, 1854), constam nomes de traficantes como Manoel Maria Bregaro (Saraiva; Santos; Pessoa, 2021), capitalista do tráfico ocupando a posição de terceiro maior acionista da instituição; Manoel Pinto da Fonseca (Mesquita, 2019), que, ao lado de Bernardino de Sá, construiu grandes

fortunas durante o período de ilegalidade; e Joaquim José de Souza Breves (Pessoa, 2015), que, com seu irmão José Joaquim de Souza Breves, figurou como um dos maiores proprietários escravistas do Império envolvidos no comércio atlântico. Alguns como João Henrique Ulrich chegaram a compor a diretoria do Banco do Brasil após o fechamento do tráfico (Tabela 1).

Fato é que, a despeito de todo esse debate, as pesquisas apontam para uma reformulação do tráfico em um momento de recrudescimento da fiscalização abolicionista no Atlântico na década de 1830, contando, sobretudo, com a atuação do Estado centrado na atuação de representantes do Regresso. O fim do tráfico atlântico na década de 1850 liberou capitais antes investidos pelos traficantes de escravizados em navios, feitorias e cargas humanas e, nesse sentido, pode não ter significado uma mudança radical de ramo de investimentos por parte dos traficantes, uma vez que a atuação no tráfico durante a ilegalidade, poderia significar também já estar inserido no mercado de investimentos brasileiro. A presença dessas figuras no rol de acionistas do Banco do Brasil de 1853, porém, é sintomática da conjuntura de fim do tráfico iniciada na primeira metade do século XIX, que tem fim em 1850, e sugere correlação entre as trajetórias desses comerciantes e suas relações com instituições financeiras, permitindo compreender, ao menos em parte, a dimensão desse capital originado no tráfico inserido nessas instituições no Brasil.

4. Considerações finais

O estudo das atividades de figuras como José Bernardino de Sá revela-se de grande importância, pois permite a identificação de nuances da persistência do tráfico clandestino para o Brasil. Neste texto, apresentamos os primeiros resultados de uma pesquisa que está em andamento sobre a atuação deste traficante. Contrariamente ao que sustenta parte da historiografia, a qual destaca a incoerência da não aplicação da Lei Feijó (1831) pelos responsáveis por sua promulgação, a continuidade do tráfico revela-se, na verdade, mais coerente. Nesse contexto, a persistência do tráfico, ainda que de forma ilegal, decorre de relações que abrangem três níveis: o primeiro, relacionado à atuação dos traficantes, às estratégias para burlar a fiscalização, ao deslocamento de portos e às redes de influência; o segundo, na esfera política, com o Regresso Conservador que facilitou

o processo de reabertura do tráfico, sustentando-o ao longo da década de 1840, em sentido contrário à postura adotada pela Grã-Bretanha; e, por fim, na esfera mais ampla, dado que o aumento da demanda por escravizados nesse período está intimamente ligado ao papel crescente do café nas exportações brasileiras, inserido em um processo denominado pela historiografia como a “segunda escravidão”.

O estudo sugere, nesse sentido, algumas convergências entre as trajetórias desses comerciantes de escravos. As circunstâncias apontaram para a continuidade do tráfico de forma ilegal até 1850, quando é finalmente abolido. A presença dessas figuras no rol de acionistas do Banco do Brasil revela as possibilidades de ação para esses traficantes. Assim, fortunas foram construídas a partir do tráfico ilegal, criminalizado em 1831, que resultaram no financiamento do Estado brasileiro por meio de suas instituições, como foi o caso do Banco do Brasil, que, centrado na figura de Rodrigues Torres, deu continuidade ao projeto político-econômico saquarema ligado aos cafeicultores fluminenses.

A ênfase na dimensão estrutural da permanência do escravismo não visa eximir a responsabilidade dos agentes traficantes ou das instituições na manutenção da ordem vigente. Compreende-se que essa ordem é continuamente reconfigurada ao longo do tempo, o que, paradoxalmente, amplia a responsabilidade histórica pela perpetuação das desigualdades no presente. Isso porque, ao ser incorporado como elemento estruturante da organização social, o legado escravista não demanda uma adesão ativa para se manter operante – sua reprodução ocorre de forma sistêmica, mesmo na ausência de ações explícitas em sua defesa. Diante disso, a omissão em relação a essas dinâmicas acaba por reforçar sua continuidade, tornando imperativa não apenas a adoção de uma postura crítica ante essa permanência, mas também a implementação de políticas reparatórias concretas.

Referências

ALMEIDA, S. L. de. *Racismo estrutural*. São Paulo: Pólen, 2019.

ARRUDA, J. J. de A. *Planos para o Brasil, projetos para o mundo: o novo imperialismo britânico e o processo de Independência (1800-1831)*. São Paulo: Alameda, 2022.

BETHELL, L. *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: Edusp, [1970] 1976.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Proposta e relatório apresentados à Assembléa Geral Legislativa na Segunda Sessão da Nona Legislatura do anno de 1853 pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Fazenda Honório Hermetto Carneiro Leão. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, p. 8, 1854.

BRITISH AND FOREIGN STATE PAPERS (BFSP). *Correspondence of Great Britain, relative to the Slave Trade, 1842-1853*. V. XXXII-XLII.

BRASIL. Lei de 7 de Novembro de 1831. Lei Feijó. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lim/LIM-7-11-1831.htm>. Acesso em 30 julho 2022.

CARVALHO, J. M. de. *A construção da ordem. Teatro de sombras*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, (1980) 2003.

CONRAD, R. E. *Tumbeiros: tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, E. V. da. *Da Monarquia à república: momentos decisivos*. São Paulo: Unesp, [1977] 1999.

ELTIS, D. et. al. *The trans-Atlantic Slave Trade Data Voyages*. Disponível em <<http://slavevoyages.org/voyage>>. Acesso em 7 maio 2024.

FERREIRA, M. de M.; VALE, N. G. do. De Solar da Marquesa de Santos a Museu do Primeiro Reinado. In GOMES, A.C. (Coord.). *Direitos e Cidadania*. Rio de Janeiro, FGV, 2007, cap. 13, p. 295-320.

GAMBI, T. F. R. *O banco da Ordem: política e finanças no império brasileiro (1853-1866)*. 2010. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

GUIMARÃES, C. G. Bancos, economia e poder no Segundo Reinado: o caso da Sociedade Bancária Mauá, MacGregor & Companhia (1854-1866). 1997. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

GUIMARÃES, C. G. *A presença inglesa nas finanças e no comércio no Brasil imperial: os casos da sociedade bancária Mauá, MacGregor & Cia. (1854-1866) e da firma inglesa Samuel Phillips & Cia. (1808-1840)*. São Paulo: Alameda, 2012.

JORNAL DO COMMERCIO (JC). 22 de janeiro de 1855; 17 de abril de 1856.

MAMIGONIAN, B. G. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

MARQUESE, R.; SALLES, R. A escravidão no Brasil oitocentista: história e historiografia. In: MARQUESE, R.; SALLES, R. (Org.). *Escravidão e capitalismo histórico do século XIX: Cuba, Brasil, Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016.

MATTOS, I. R. *O tempo Saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: Hucitec, 2011.

MAUÁ, Visconde de. *Autobiografia*. Rio de Janeiro: Zelia Valverde, 1945.

MESQUITA, J. M. O comércio ilegal de escravos no Atlântico: a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca, c. 1831-c. 1850. 2019. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MESSIAS, T. A. de. *Guerra e dívida: os conflitos na Bacia do Prata e a dívida externa no Império do Brasil*. 2015. Dissertação de Mestrado em Economia Política Internacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MOURA, C. *Dialética radical do Brasil negro*. São Paulo: Fundação Maurício Grabois, coedição com Anita Garibaldi, 2014.

LEVY, M. B. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977.

PARRON, T. P. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826-1865)*. 2009. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

PARRON, T.; YOUSSEF, A. E.; ESTEFANES, B. F. Vale expandido: contrabando negreiro e a construção de uma dinâmica política nacional no Império do Brasil. *Almanack*, n. 7, 2014.

PESSOA, T. C. *A indiscrição como ofício: o complexo cafeeiro revisitado (Rio de Janeiro, c.1830-c.1888)*. 2015. Tese de Doutorado da UFF. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.

PESSOA, T. C. Sobre o que se quis calar: o tráfico de africanos no litoral norte de São Paulo em tempos de pirataria. *História*, v. 39, p. 1-30, 2020.

PRADO JR., C. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, [1945] 1949.

RODRIGUES, J. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

SARAIVA, L. F.; SANTOS, S. A. dos; PESSOA, T. C. (Orgs.). *Tráfico e traficantes na ilegalidade*. São Paulo: Hucitec, 2021.

SOUZA, O. T. de. *História dos fundadores do Império do Brasil: a vida de D. Pedro I*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2018.

TAVARES, L. H. D. *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Editora Ática & Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, 1988.

TOMICH, D. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.

VALENCIA VILLA, C. E.; PEREIRA, W. L. Capitales en trance: la deuda privada interna en Brasil a mediados del siglo XIX. *Tiempo & Economía*, v. 10, n. 1, p. 1-63, 2023.

VILLELA, A. *The Political Economy of Money and Banking in Imperial Brazil, 1850-1889*. London: Palgrave Macmillan, [1999] 2020.