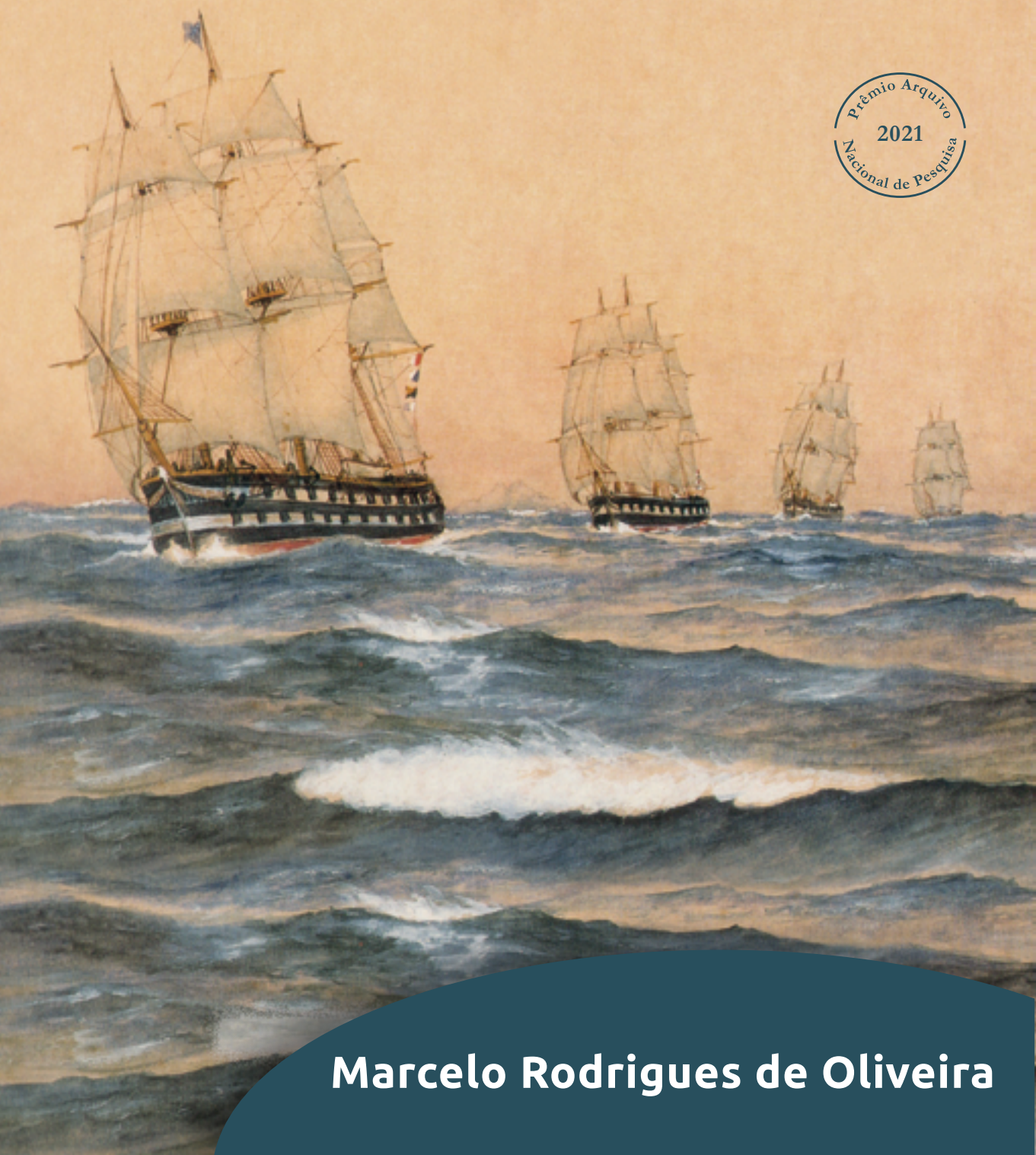


DIVISÃO NAVAL DA COSTA DO LESTE

A expansão da Guerra Cisplatina
para o litoral africano (1825-1830)



Marcelo Rodrigues de Oliveira

Divisão Naval da Costa do Leste

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Presidente da República

Jair Messias Bolsonaro

Ministro da Justiça e Segurança Pública

Anderson Gustavo Torres

ARQUIVO NACIONAL

Diretor-geral

Ricardo Borda D'Água de Almeida Braga

Superintendente de Processamento Técnico, Preservação e Acesso ao Acervo

Mariana Barros Meirelles (substituta)

Coordenadora-geral de Acesso e Difusão

Daiana Maria Ribeiro Dantas Martins (substituta)

Coordenadora de Pesquisa, Educação e Difusão do Acervo

Leticia dos Santos Grativol

Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa – 2021

COMISSÃO JULGADORA

Andréa Lisly Gonçalves

Renata William Santos do Vale (presidente)

Rodrigo Turin

Thiago Cavaliere Mourelle

Wilma Peres Costa



Marcelo Rodrigues de Oliveira

Divisão Naval da Costa do Leste

**A expansão da Guerra Cisplatina
para o litoral africano (1825-1830)**

**MINISTÉRIO DA JUSTIÇA
E SEGURANÇA PÚBLICA**



ARQUIVO NACIONAL

2022

Copyright © 2022 Arquivo Nacional
Praça da República, 173, Centro
Rio de Janeiro – RJ | 20211-350
difusaoacervo@an.gov.br | www.an.gov.br

Esta obra está licenciada sob uma Licença Creative Commons – Atribuição CCBY 4.0, sendo permitida a reprodução parcial ou total, desde que mencionada a fonte.

Divisão de Produção Editorial e Programação Visual

Mariana Simões

Edição de texto e revisão

Mariana Simões

Projeto gráfico

Tânia Bittencourt

Diagramação e capa

Alzira Reis

Imagem da capa

“Primeira esquadra brasileira”, aquarela de Trajano Augusto de Carvalho, 1940. Acervo da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).

Debret. Voyage pittoresque et historique au Brésil, ou Séjour d'un Artiste Français au Brésil, depuis 1816 jusqu'en 1831 inclusivement, epoques de l'avènement et de l'abdication de S.M. D. Pedro 1er. Paris: Firmin Didot Frères, 1834-1839. Arquivo Nacional, OR_1909_V3_PL27

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Maria Beatriz Nascimento – Arquivo Nacional)

Oliveira, Marcelo Rodrigues de

Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830) [recurso eletrônico]. / Marcelo Rodrigues de Oliveira -- Dados eletrônicos (1 arquivo: 1.707 kb). -- Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2022. -- (Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa; 45)

1º lugar no Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, 2021.

Inclui bibliografia.

Formato: PDF

Requisitos do sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

ISBN: 978-85-7009-010-2

I. Cisplatina, Guerra da, 1825-1828. 2. Brasil – História – Império, 1822-1889. 3. História naval – Brasil. 3. Tráfico de escravos – África. I. Título. II. Série.

CDD 981.04

Ficha catalográfica elaborada por Elisangela Guimarães de Oliveira (CRB7/5563)

Agradecimentos

Este livro, mesmo que tenha sido executado por minhas aspirações e exigido muito investimento de tempo em pesquisa, contou com a ajuda de diversas pessoas, entre familiares, amigos, colegas de pós-graduação, assistentes de pesquisa e professores.

Primeiramente, é justo que seja feito o agradecimento ao apoio inestimável do professor orientador Roberto Guedes, que tive o prazer de conhecer quando ingressei no curso de pós-graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, em 2015. Ele acompanhou todas as etapas da elaboração deste trabalho e já no início confiou na minha capacidade como historiador. Sem a sua orientação que apontou caminhos e soluções, desde os ajustes no projeto de pesquisa, esta obra não atingiria a abrangência e a relevância que acredito ter assumido. Aos professores Manolo Garcia Florentino (*in memoriam*) e Marcello Otávio Neri de Campos Basile, pelas sugestões na etapa de qualificação, sem as quais não teria melhorado o texto e aprimorado os argumentos. Agradeço ao Arquivo Nacional pela iniciativa de realizar bienalmente, desde 1991, um concurso que visa difundir o seu acervo e trazer ao público trabalhos historiográficos inovadores.

A toda a equipe do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), muito obrigado pelo apoio concedido durante a pesquisa. Agradeço também aos funcionários do Arquivo Nacional e do Arquivo Histórico do Itamaraty, que com bastante atenção sempre atenderam às minhas solicitações de documentação.

Meus familiares são dignos de todas as formas de agradecimento possíveis. Aos meus pais, Leila Maria Pedro de Oliveira e Job Rodrigues de Oliveira, por todo o apoio que me deram desde a minha formação escolar e acadêmica, assim como aos meus tios Aldair de Sousa Barbosa (*in memoriam*) e Maria das Graças de Oliveira, um tipo de “segunda-mãe”, que me iniciou na arte de ler e escrever. À minha esposa, Vanessa Torres de Oliveira, por ter suportado os momentos de tensão e vários dias de mau humor. Às minhas avós, Arminda Mendes de Oliveira (*in memoriam*) e Saza Lopes Pedro (*in memoriam*), pelas formas sábias de me aconselhar e pelas orações em prol de minha saúde e de conquistas profissionais. Este suporte foi importantíssimo durante a longa jornada acadêmica percorrida. Dedico esta obra aos meus filhos, Guilherme Torres Rodrigues, hoje com onze anos, e Manuela Torres Rodrigues, com cinco, que nasceu exatamente na fase mais intensa desta pesquisa realizada nos arquivos, um período difícil, mas estimulante e decisivo na minha vida profissional.

Não poderia deixar de agradecer ao amigo Rodrigo Wonsoski Schwertner, que em sua viagem à Argentina obteve obras fundamentais para este trabalho. Igualmente, muito obrigado à diretora da escola municipal Roberto Civita, Eduarda Cristina A. S. Lima, por me apoiar durante o curso de mestrado acadêmico, que necessitei conciliar com as atividades profissionais realizadas em sala de aula.

Por fim, gostaria de agradecer ao criador dos Céus e da Terra, que, além de me conceder sabedoria, possibilitou a minha vitória em muitos desafios.

*A guerra é um assunto de importância vital para o Estado;
o reino da vida ou da morte; o caminho para a sobrevivência ou a ruína.
É indispensável estudá-la profundamente.*

TZU, Sun. *A arte da guerra*. 2. ed. São Paulo: Ciranda Cultural, 2008, p. 7.

Lista de quadros

Quadro 1 – Corsários com patentes de corso das Províncias Unidas do Rio da Prata	45
Quadro 2 – Embarcações apresadas por corsários	46
Quadro 3 – Evolução das entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro (1796-1830)	48
Quadro 4 – Navios negreiros brasileiros atacados por piratas/corsários (1823-1830)	49
Quadro 5 – Síntese dos negreiros atacados por piratas/corsários	54
Quadro 6 – Relação de escravos apresados na condição de tripulantes/carga em embarcações brasileiras de cabotagem (1826-1828)	58
Quadro 7 – Total de escravos roubados por ação de piratas e corsários (1825-1830)	63
Quadro 8 – Negociantes e proprietários de engenhos de produção de açúcar e aguardente da Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes (1827)	85
Quadro 9 – Navios de comércio apresados no litoral do Rio de Janeiro por corsários de Buenos Aires (abril e maio de 1827)	86
Quadro 10 – Principais áreas e portos de atuação dos 17 maiores traficantes de escravos africanos da praça mercantil do Rio de Janeiro (1811-1830)	91
Quadro 11 – Total de navios negreiros dos 17 maiores comerciantes de escravos africanos do Porto do Rio de Janeiro enviados à África Ocidental atlântica e África Oriental (1811-1830)	92
Quadro 13 – Número total de escravos embarcados na África com destino ao Rio de Janeiro (dezembro de 1825 a setembro de 1830)	95
Quadro 14 – Número total de escravos embarcados em portos da região congo-angolana sob controle de africanos e sob domínio da Coroa de Portugal, destinados ao Rio de Janeiro (dezembro de 1825 a setembro de 1830)	96
Quadro 15 – Nomes dos comendadores da Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)	98
Quadro 16 – Relação das companhias de seguro marítimo que atuavam na praça mercantil do Rio de Janeiro no início do século XIX	100
Quadro 17 – Indenizações pagas por companhias de seguros marítimos do Rio de Janeiro	104
Quadro 18 – Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana (1825-1830)	115
Quadro 19 – Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana (1830-1850)	116
Quadro 20 – Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana (1842-1850)	116
Quadro 21 – Relação de oficiais nomeados para comandar a Divisão Naval da Costa do Leste (1827-1830)	123
Quadro 22 – Negreiros que partiram do porto do Rio de Janeiro sob escolta da fragata D. Francisca	126
Quadro 23 – Tumbeiros escoltados sob o comando de Justino Xavier de Castro (1827)	129
Quadro 24 – O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste	136
Quadro 25 – Despesas com militares em serviço de guerra na costa da África, no Rio de Janeiro e no rio da Prata (1828)	138

Sumário

Prefácio Roberto Guedes	10
Introdução	13
Capítulo 1 – A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico	26
O corso como opção de guerra das Províncias Unidas do Rio da Prata	26
Corsários a serviço do governo de Buenos Aires: uma aventura em busca de butins em um conflito internacional entre as duas maiores praças mercantis do Atlântico Sul	35
A regulamentação do corso sobre presas vivas: escravos africanos	39
Os números da guerra de corso contra o comércio marítimo brasileiro	45
Os efeitos do corso e da pirataria sobre o comércio transatlântico de escravos	47
Capítulo 2 – A permanência de uma sociedade escravista: o papel dos homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro e da Marinha imperial após a emancipação política do Brasil	66
A diretriz atlântico-africana escravista na formação do Estado imperial brasileiro: uma herança reformulada do Império ultramarino português	66
O perfil ideológico da elite socioeconômica do Império do Brasil: o liberalismo político escravista	82
A elite mercantil carioca e sua influência na política imperial	89
As companhias de seguro de navios e a comunidade mercantil carioca: o impacto dos ataques a embarcações brasileiras por corsários de Buenos Aires	97
Um jogo de interesses: a pressão britânica pelo fim do tráfico de escravos e a elite socioeconômica brasileira	107
Capítulo 3 – A Armada imperial brasileira e a defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827-1830)	121
A Marinha de Guerra do Império do Brasil a serviço de mercadores de escravos	122
Ordens e instruções da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste	131
Divisão Naval da Costa do Leste: organização, emprego e logística	136
A Armada imperial contra o corso e a pirataria no litoral africano	142
O fim do comércio lícito de escravos e a desmobilização da Divisão Naval da Costa do Leste	149
Considerações finais	153
Fontes	154
Bibliografia	156
Apêndices	162
Anexos	163



A Marinha de Guerra do Brasil imperial nasceu para defender, no quase imediato pós-independência do país em 1822, o tráfico atlântico de escravos, os interesses de elites econômicas e políticas, sobretudo dos comerciantes de cativos, e salvaguardar o caráter escravista da sociedade brasileira, cujos valores em prol da escravidão eram compartilhados por diferentes segmentos sociais. Por isso mesmo, não há neste livro nenhuma separação entre, de um lado, Estado e suas instituições e, de outro, sociedade, ainda que o Estado imperial gozasse de autonomia perante grupos que o aparelhassem. Financiada e montada pela elite mercantil, a Marinha de Guerra do Brasil imperial pôs-se a serviço do comércio de gente e dos homens de negócio traficantes que pagaram suas contas, estimularam suas carreiras e fortaleceram a própria instituição. Nessa seara, a Marinha de Guerra imperial cresceu devido à defesa do tráfico de cativos e à Guerra Cisplatina (1825-1828) estendida à África, fenômenos indissociáveis e hipótese central e brilhantemente inovadora de Marcelo Rodrigues de Oliveira. Tratava-se de um horizonte de perspectiva arcaico voltado à manutenção da longeva ordem escravista capaz de se reproduzir apenas pelo trato atlântico de cativos.

Tanto mais, a obra é magistral por evidenciar como se construiu o compromisso entre a Marinha de Guerra imperial e os grandes traficantes de escravos na preservação da hierarquia social excludente baseada no tráfico e na escravidão. A maior nação escravista das Américas no século XIX, a que mais importou cativos africanos, não ruiu como potência traficante graças à Marinha do Brasil imperial. Assim, este livro é um daqueles que vêm a público na hora certa, o bicentário da Independência do Brasil neste ano de 2022, porque comprova que a exclusão social brasileira é um projeto embrionariamente arcaico, resulta de uma opção da nova nação em reatualizar sua herança lusitana. Em uma perspectiva de longo prazo, a obra é indispensável porque faz saltar à vista a nudez real do pacto político intraelites brasileiras secularmente assaltantes das instituições e defensoras da manutenção da desigualdade e da exclusão social. Mas também por outras primordiais razões.

Primeiramente, as questões apotadas pelo autor são simples, mas essenciais, ou simplesmente essenciais. Por exemplo: como e por que se formou a Divisão Naval da Costa do Leste? Com que recursos? Qual era seu efetivo militar, qual o seu poder naval? Quem eram os comandantes? Como era a hierarquia militar? Que traficantes bancaram as contas da Marinha de Guerra do Brasil imperial, em especial as da divisão? Como se fazia o pagamento à tripulação guerreira? Quantos navios e escravos foram apreendidos pelas forças navais corsárias argentinas na Guerra Cisplatina atlântica e quais os seus destinos? Qual a posição de Portugal e da Inglaterra na dimensão atlântico-africana do conflito? Como a imprensa carioca noticiou os fatos? Quais as medidas tomadas pelo Congresso brasileiro, pelo imperador d. Pedro I, pelos comandantes e lideranças da Marinha? *Et cetera*.

Em segundo lugar, a trajetória do autor, ex-militar da Marinha do Brasil e atual professor da rede pública de ensino e pesquisador discente do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, além de lhe levar a formular e a responder àquelas indagações, propiciou um diálogo entre distintas e frequentemente apartadas instituições: as universidades e as forças armadas. Conhecedor da tendenciosa literatura militar e do silêncio sobre o tema nas universidades, salvo raras exceções, Marcelo Rodrigues de Oliveira juntou teorias e conceitos acadêmicos, e outros meandros de pesquisa, com seu conhecimento da hierarquia e de arquivos e documentos (sobre) militares, e da literatura militar afim. Em função disso, para militares e para a história militar de militares, o autor, ainda que desagrade, demonstra a partir de uma narrativa “de fora” da caserna o quanto as forças armadas brasileiras forjaram os rumos do país, no caso a consolidação de uma nação escravista e traficante de cativos. Ademais, as forças armadas imperiais brasileiras, particularmente a Marinha, influenciaram outras soberanias na América do Sul e às margens da Costa Oeste africana, fazendo sentir seus ecos na colônia angolana e na política (anti)escravista portuguesas e na pretenciosa política da Inglaterra oitocentista. Logo, o intervencionismo militar brasileiro, que extrapolou as fronteiras de sua soberania, foi embrionado junto com o próprio país em 1822. Este fardo não é sofrido apenas pela sociedade brasileira republicana.

Em terceiro lugar, para a historiografia acadêmica, o livro é uma aula de como o trânsito institucional e a vivência universitária extramuros podem inovar. Foi por esta interlocução que Marcelo Rodrigues de Oliveira trouxe à luz a tese de que a Guerra Cisplatina, a primeira beligerância internacional entre países da América do Sul, não dizia respeito somente à questão da Banda Oriental ou da Província Cisplatina. A guerra foi, também, e talvez principalmente, um conflito que se exprou pelo Atlântico Sul, envolvendo soberanias africanas, tráfico de cativos em águas caribenhas, negociações com áreas coloniais portuguesas em Angola, diplomacia, comércio etc. Tudo isso moldou, para usar termos correntes da moda – mas não é de hoje –, uma *história global*, uma *connected history*. Destarte, o autor nos deixa ver que, por mais monográfica que uma pesquisa possa parecer, nunca se deve perder de vista a perspectiva de uma totalidade. Mas para tanto é necessário ousar, desafiar os cânones e não se deixar seduzir pela conveniência momentânea. Só os maduros intelectualmente conseguem tal êxito.

Não mais me cabe neste prefácio roubar aos leitores o prazer de encontrar as novidades que Marcelo Rodrigues de Oliveira nos apresenta. Resta, todavia, frisar que seu saber sobre a documentação disponível em diferentes arquivos e bibliotecas tornou possível a elaboração desta obra primorosa, que, decerto, abrirá novos caminhos de pesquisa. Entre vários arquivos e bibliotecas consultados, devo salientar, principalmente, sem prejuízo dos demais, os documentos pertinentes do Arquivo Nacional do Brasil (AN), instituição mais antiga que a Marinha. Ao investigar ávida e minuciosamente fontes do AN e a partir delas nos brindar com sua obra historiográfica, o autor reforça a importância do patrimônio arquivístico, público, cultural, de acesso gratuito, cuidado por excelentes arquivistas de carreira. Por este patrimônio cultural e humano, podemos saber não apenas sobre história global, Atlântico Sul, Guerra Cisplatina etc., mas também sobre nós mesmos. Manter documentos (históricos) sobre sigilo secular ou ameaçá-los de destruição impede que uma sociedade tome ciência de si mesma, pelo passado que atormenta o presente e pelo presente que indaga o passado. Sigilo tem perna curta, diriam os antigos. Mas, evidentemente, isto não se limita a *corpora* documentais manuscritos sobre o Brasil imperial e colonial.

Documentos do período republicano também estão, ainda, preservados pelo Arquivo Nacional, a exemplo dos elaborados pela Comissão Nacional da Verdade. Um dia outras histórias serão iluminadas. É o que Marcelo Rodrigues de Oliveira nos estimula a fazer com o exemplo desta primorosíssima pesquisa em documentos zelosamente cuidados por tantos anos pelo AN, por meio dos quais escreveu aquela tristíssima e indispensável história. A comunidade de historiadores profissionais, o público em geral, historiadores militares, militares historiadores, estudantes de graduação e de pós-graduação, professores e alunos do ensino básico têm em suas mãos uma lição ofertada pelo autor, que muito inteligentemente levanta o manto elitista do Brasil arcaico, conservador, retógrado, mesquinho, avesso a mudanças políticas, econômicas e sociais profundas e necessárias.

Como filho de pai militar aposentado da Marinha do Brasil e como orientador da dissertação de mestrado que originou este livro, embora Marcelo prescindia de orientação, só posso agradecer o convite para redigir este prefácio, ciente de não fazer jus ao tamanho desta obra premiada em primeiro lugar pelo secular e resistente Arquivo Nacional neste bicentenário da independência do Brasil excludente.

Rio de Janeiro, 4 de fevereiro de 2022.

Roberto Guedes

Professor do Departamento de História da
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Este estudo se iniciou em 2010, quando trabalhava no Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil. Por meio de pesquisas realizadas com documentos disponíveis no arquivo da Marinha brasileira e no Arquivo Nacional, constatei que uma força naval da Marinha de Guerra do Império do Brasil se estabeleceu ao norte do litoral de Angola entre 1827 e 1830. O propósito inicial da pesquisa era simplesmente verificar quando a Marinha de Guerra brasileira esteve no litoral da África Ocidental atlântica pela primeira vez. Mas a pergunta passou a ser outra: o que uma divisão naval brasileira faria no litoral africano em pleno contexto da Guerra da Cisplatina (1825-1828)? Para respondê-la, inicialmente, elaborei um artigo intitulado “Divisão Naval do Leste: a Marinha imperial na costa da África”.¹ Em 2012, produzi outro trabalho, “A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico”,² cujos resultados alcançados geraram o desejo de aprofundar ainda mais o estudo. Destarte, para concluir, em 2017, o curso de mestrado acadêmico do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), elaborei a primeira versão da obra atual.

O objeto de pesquisa é a atuação da Marinha imperial brasileira, por meio da Divisão Naval da Costa do Leste, na defesa do comércio atlântico de escravos no litoral africano, então sob a ameaça de corsários da República Argentina e de piratas durante e após a Guerra da Cisplatina (1825-1828).³ Tal como outras instituições, a Marinha de Guerra do Brasil era uma herança colonial portuguesa, pois surgira a partir da Armada de Portugal no contexto da independência política brasileira.

A primeira esquadra formada pelo Império do Brasil foi constituída por navios de guerra portugueses que se encontravam no porto do Rio de Janeiro e por navios mercantes adquiridos principalmente com recursos oriundos de uma subscrição pública nacional. O Arsenal de Marinha da capital do Império empenhou-se na recuperação de velhas embarcações apreendidas aos portugueses e também na conversão dos navios de comércio em navios de guerra.⁴

1 OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. Divisão Naval do Leste: a Marinha imperial na costa da África. *Navigator*: subsídios para a História Marítima do Brasil, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, v. 6, n. 11, p. 102-117, jun. 2010.

2 OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico. *Navigator*: subsídios para a história Marítima do Brasil, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, v. 8, n. 16, p. 48-60, dez. 2012.

3 Conflito bélico entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata (futura República Argentina), que disputavam a Província Cisplatina (futura República Oriental do Uruguai), então parte do território brasileiro. Sua origem foi uma rebelião iniciada em 1825 na região da Cisplatina, liderada pelo exército de Juan Antonio Lavalleja. Este contou com o apoio das Províncias Unidas do Rio da Prata, que pretendiam anexar a Cisplatina ao seu território.

4 Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha imperial. In: HISTÓRIA naval brasileira. v. III, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, p. 69-71, 82.

A estrutura da nascente Marinha de Guerra do Brasil compreendia, ainda, os arsenais e estaleiros construídos pelos portugueses ao longo do litoral brasileiro, além das instalações navais existentes no Rio de Janeiro, o Ministério da Marinha, a Intendência, a Contadoria e Auditoria, o Supremo Conselho Militar, o Hospital Naval, a Academia Naval, o Arsenal e seus estaleiros. A legislação militar e a organização administrativa também foram herdadas da Marinha de Portugal.⁵

Durante o processo de formação da Marinha imperial brasileira foi essencial o apoio da elite mercantil carioca envolvida diretamente com o comércio atlântico de escravos africanos. Isto pode ser constatado ao analisarmos a subscrição pública aberta no início do ano de 1823 com o objetivo de arrecadar fundos para o fortalecimento da Armada Nacional por meio da aquisição de novos navios e reparo das embarcações já incorporadas. Transcrevemos a seguir trechos do plano de subscrição mensal para a ampliação da Marinha de Guerra do Império do Brasil aprovado pelo decreto de 24 de janeiro de 1823.

Todo o cidadão, que voluntariamente quiser concorrer para tão útil, e importante objeto, assinará, com as ações que quiser e puder. Cada ação mensal é de 800 réis e a subscrição será recebida no princípio de cada mês; mas o que não puder continuar a concorrer com a quantia que subscreveu, não será obrigado por modo algum.

Em cada cidade, vila ou julgado a respectiva câmara nomeará agentes, que promovam este donativo, e um tesoureiro que o receba; além destes nomeará arrecadadores, pelos quais se repartirão as ruas ou bairros; toda esta agência será gratuita, sendo possível.

[...] Os governos das províncias recomendarão às câmaras o cuidado com que devem promover esta tão útil subscrição, e auxiliarão prontamente aos tesoueiros para que remetam com segurança os dinheiros que estiverem em caixa, no tempo determinado.

O tesoureiro-geral é Francisco José da Rocha, na sua falta ou impedimentos, Antônio da Costa Pinto Silva; os agentes encarregados de promoverem na corte esta subscrição são os seguintes, Fernando Carneiro Leão, Mariano Antônio de Amorim Carrão, Francisco José Guimarães, João Francisco de Pinho, Joaquim José Pereira do Faro, João Alves de Sousa Guimarães, José Antônio dos Santos Xavier, Domingos José Teixeira, Albino Gomes Guerra e José Joaquim da Rocha.

O tesoureiro-geral terá um escriturário de sua escolha para o arranjo deste negócio; no fim de cada mês fará público pela imprensa o estado da subscrição; pela caixa serão pagas todas as despesas.

[...] *Os agentes da subscrição da corte, o tesoureiro-geral e um fiscal, nomeado por Vossa Magestade Imperial,*⁶ *formam a comissão a quem se incumbe a compra das embarcações, devendo as precisas dimensões delas ser dadas pelo mencionado fiscal, que em semelhante objeto consultará primeiro a vontade do mesmo Augusto Senhor. [...] À mesma comissão compete todo o manejo econômico e administrativo deste negócio em geral. Esta subscrição durará três anos, contados desde a época do seu estabelecimento em cada província.*⁷

⁵ Cf. CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília: Ministério da Marinha; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986, passim.

⁶ O referido fiscal, nomeado pelo mesmo decreto, foi o então ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha do Brasil, Luís da Cunha Moreira.

⁷ Cf. BRASIL. *Coleção das leis do Império do Brasil de 1823*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, parte 2, 1887, p. 11-13, grifo nosso.

Entre os responsáveis pela comissão de arrecadação das contribuições pecuniárias na capital do Império estavam, pelo menos, cinco importantes traficantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro: Fernando Carneiro Leão, Francisco José Guimarães,⁸ João Alves de Sousa Guimarães, José Joaquim da Rocha e Francisco José da Rocha.⁹ Este último recebera a função destacada de tesoureiro-geral da subscrição pública nacional, o que claramente denotava o prestígio da comunidade de negociantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro e o papel crucial que desempenharam no processo de formação da Marinha de Guerra do Império do Brasil na segunda década do século XIX. Este fato pode também ser mensurado levando-se em consideração a doação bastante avultada dos comerciantes dessa praça mercantil destinada ao fortalecimento da Armada Nacional: 100.000\$000 (cem contos de réis),¹⁰ o que viabilizava, por exemplo, a compra de aproximadamente sete brigues de guerra.¹¹

Segundo as regras estabelecidas para a subscrição nacional em benefício da Marinha de Guerra brasileira, os contribuintes voluntários poderiam adquirir ações mensalmente no valor nominal de \$800 (oitocentos réis) por cada cota adquirida, pagáveis em três anos, função similar às apólices de títulos de dívida pública. Para facilitar a participação de cidadãos a nível nacional, as diversas câmaras municipais das províncias do Império foram encarregadas de nomear agentes e tesoureiros nas diferentes localidades do Brasil com o objetivo de promover a arrecadação, e a título de maior incentivo, os nomes dos subscritores, indicando o montante de seus donativos, foram sendo publicados no *Diário do Governo*, a fim de tornar pública a contribuição de cada um.¹² Mensalmente, estima-se que cerca de 7.000\$000 (sete contos de réis) entravam nos cofres do fundo destinado à compra e ao aparelhamento de navios que iriam compor a primeira esquadra da Marinha imperial.¹³ Os cidadãos que não tinham recursos para fazer doações em dinheiro contribuíram com mercadorias diversas. Alguns “ofereceram bois, outros vinho ou vinagre, e mesmo foram postos escravos à disposição das autoridades para que servissem como marinheiros”.¹⁴ D. Pedro I e a imperatriz d. Leopoldina abriram a subscrição nacional com 350 ações, adiantando o pagamento referente aos três anos, o que perfazia o valor total de 10.080\$000 (dez contos e

8 Ressaltamos que o comerciante de escravos Francisco José Guimarães foi eleito também em 1823 para exercer o cargo de tesoureiro-geral do Banco do Brasil. Cf. Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro (BN), *Diário do Governo*, edição de 16 de abril de 1823, n. 84, v. 1, p. 392, consulta on-line.

9 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro* (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 254-256.

10 Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha imperial, p. 82.

11 Este cálculo tem por base o valor do brigue inglês Nightingale, comprado de seus proprietários, Brown-Watson & Co., em março de 1823, por 13 contos de réis, e incorporado a Marinha de Guerra do Brasil sob a denominação de Guarani. Este passou a operar com 16 canhões, sendo a tripulação formada por cem homens. Cf. *ibid.*, p. 71, 84.

12 Podemos constatar que ao longo das edições do *Diário do Governo*, publicadas semanalmente a partir de 18 de março de 1823, as contribuições mensais mais avultadas ao fundo destinado ao fortalecimento naval foram feitas por membros da comunidade de homens de negócio envolvidos direta ou indiretamente com o comércio negreiro da praça mercantil do Rio de Janeiro. Adotamos como metodologia de análise o cruzamento dos nomes dos contribuintes publicados em diversas edições do *Diário do Governo* com a relação elaborada por Manolo Florentino referente aos traficantes de escravos que atuaram entre os portos africanos e o Rio de Janeiro no período de 1811 a 1830. Cf. FLORENTINO, Manolo, *op. cit.*, p. 184, 254-256.

13 Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha imperial, p. 84.

14 *Ibid.*, p. 71, 82.

oitenta mil réis).¹⁵ Além da contribuição em dinheiro, o imperador comprou um brigue de guerra por 24.000\$000 (vinte e quatro contos de réis) e doou à Marinha imperial.¹⁶ O plano foi bem sucedido e acolhido por muitos brasileiros, haja vista que já no final do primeiro semestre de 1823 a armada brasileira era uma força naval respeitável.

Além da subscrição pública mensal para a arrecadação de fundos destinados ao fortalecimento da Armada Nacional, uma portaria da Secretaria de Estado dos Negócios do Império datada de 15 de abril de 1823 determinou que o então coronel João Gomes Barroso, indicado pelos cidadãos da cidade do Rio de Janeiro para ocupar a função de “tesoureiro do dom gratuito”, enviasse à referida secretaria a relação das pessoas que ofereceram gratuitamente doações pecuniárias imediatas, em “atendimento às urgências do Estado” para que o “patriotismo de tão beneméritos cidadãos” tivesse a devida publicidade.¹⁷ Então, quatro edições do mês de maio de 1823 do *Diário do Governo* publicaram relações nominais com as referidas quantias doadas ao governo imperial por 286 contribuintes, nas quais se constata que as maiores doações foram realizadas por membros da comunidade de homens de negócio do Rio de Janeiro envolvidos com o comércio negreiro (ver Apêndice).

Efetivamente, pelos dados coligidos pelo tesoureiro João Gomes Barroso,¹⁸ destacado comerciante de escravos do Rio de Janeiro, foram arrecadados 90.563\$760 (noventa contos, quinhentos e sessenta e três mil e setecentos e sessenta réis)! Apenas um grupo de 49 traficantes de escravos da capital do Império doou aproximadamente 21% do valor total arrecadado a nível nacional (ver Apêndice). Desta forma, podemos dizer que a Marinha de Guerra do Brasil nasceu com grande apoio financeiro da elite mercantil carioca, e esta, como veremos neste livro, pôde contar com os serviços da Armada brasileira em defesa do comércio marítimo nas duas margens do Atlântico Sul durante e após a Guerra da Cisplatina.

No que se refere ao pessoal militar, poucos brasileiros ingressaram na Marinha de Guerra de Portugal, em função de restrições impostas pela metrópole portuguesa ao acesso à Academia de Marinha, mesmo quando esta foi transferida para o Rio de Janeiro na ocasião da vinda da família real para o Brasil em 1808. O primeiro ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha do Brasil, Luís da Cunha Moreira, em 5 de dezembro de 1822, nomeou uma comissão especial que deveria exigir de cada oficial, do posto de segundo-tenente ao de capitão de mar e guerra, uma declaração na qual deveria optar por servir à Armada Nacional e Imperial do Brasil ou regressar para Portugal. A maioria aderiu à causa da independência brasileira, porém, para tripular os navios que estavam sendo preparados no Rio de Janeiro, eram necessários mais oficiais e muitos marinheiros.¹⁹ A solução veio da Europa, por meio do agente brasileiro em Londres, o general Felisberto Caldeira Brant Pontes, que conseguiu recrutar cerca de 450 militares que haviam sido desmobilizados da Royal Navy após o fim das Guerras Napoleônicas.²⁰ Além disso, foi preciso

15 BN, *Diário do Governo*, edição de 18 de março de 1823, n. 63, v. 1, p. 266; *Diário do Governo*, edição de 8 de abril de 1823, n. 77, v. 1, p. 350, consulta on-line.

16 Cf. VALE, Brian, op. cit., p. 84.

17 BN, *Diário do Governo*, edição de 28 de abril de 1823, n. 94, v. 1, p. 443, consulta on-line.

18 Informações sobre essa poderosa, rica e influente família serão referidas ao longo do livro.

19 Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha imperial, p. 71, 72.

20 Ibid., p. 75-79.

ainda recorrer a voluntários indígenas, aceitando-se também escravos e condenados como marinheiros e grumetes.²¹

No processo de emancipação política brasileira, foi esta Marinha surgida a partir da Armada de Portugal que garantiu a manutenção da integridade territorial do Brasil, acabando com os focos de resistência portuguesa em algumas províncias no ano de 1823, sobretudo na Bahia, no Maranhão, no Pará e na Cisplatina.²² Assim, a criação da Marinha de Guerra brasileira ocorrera durante a formação e a consolidação do Estado imperial, sendo ambas as instituições carregadas de influências da antiga metrópole portuguesa. A ação naval teria sido essencial não apenas para a manutenção da unidade territorial, mas também para a reformulação de uma herança do Império ultramarino português, precisamente a diretriz econômica atlântico-africana escravista que iria nortear a política do Império do Brasil até a primeira metade do século XIX.

No período da Guerra da Cisplatina, não apenas o Estado brasileiro visou se consolidar como país hegemônico na América do Sul, mas simultaneamente ocorreu a afirmação de sua Marinha de Guerra. Neste primeiro conflito internacional em que o Império escravista brasileiro se envolveu, a Armada imperial ainda estava se forjando, porém foi de fundamental importância não apenas no conflito naval no rio da Prata, mas também para salvaguardar áreas de interesse do Brasil no litoral africano. Tentaremos comprovar que a Guerra da Cisplatina gerou necessidades de proteção do comércio de escravos na costa da África, especificamente no litoral da região congo-angolana²³ (Apêndice), entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, então importantes centros fornecedores de cativos para a praça mercantil do Rio de Janeiro.

Durante e após o conflito entre o Brasil e a República Argentina pela posse da região da Cisplatina, intensificou-se a ação de piratas e corsários nos litorais brasileiro e africano, que passaram a atacar navios negreiros e roubar a “carga humana”, causando enormes prejuízos aos mercadores de escravos estabelecidos principalmente na praça de comércio da capital do Império do Brasil. Em função desta verdadeira expansão do cenário da Guerra da Cisplatina para a margem africana do Atlântico, no início do ano de 1827 o governo imperial brasileiro criou a Divisão Naval da Costa do Leste,²⁴ força naval que a Marinha de Guerra do Brasil estabeleceu no porto africano de Cabinda, ao norte do rio Zaire, entre 1827 e 1830.

Adotaremos como recorte temporal o período compreendido entre 1825, início da Guerra da Cisplatina, e 1830, quando ocorreu a desmobilização da Divisão Naval da Costa do Leste no litoral africano. Além disso, a qualidade das informações encontradas no *Jornal do Commercio*, no *Diário do Rio de Janeiro* e no *Diário Fluminense* determinou também a opção por esse recorte cronoló-

21 Cf. MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império (Tentativa de reconstituição histórica)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975, p. 61.

22 Cf. VALE, Brian. A ação da Marinha nas guerras da independência. In: HISTÓRIA naval brasileira. v. III, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, p. 91-117, 120-123.

23 Considera-se aqui a região que inclui não apenas o atual território de Angola, mas também a costa ao norte do rio Zaire até aproximadamente o Gabão.

24 Esta denominação aparece no “Livro de assentamentos de oficiais da Armada Real”, filme n. 44, seção B, folha 32 e verso (Assentamentos do comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, Bartholomeu Hayden). Disponível no Arquivo da Marinha. Ver ainda o Relatório do Ministério da Marinha do Brasil de 1827, p. 3, em que esta mesma força naval é mencionada como Divisão Naval na Costa da África. Disponível também no Arquivo da Marinha.

gico, pois, somente a partir de fins de 1825, passou a ser publicada nos referidos periódicos uma lista sistemática de entrada e saída de todos os navios no porto do Rio de Janeiro. Outrossim, desde 1830, em função da pressão inglesa para pôr fim ao comércio de escravos sob os termos da convenção anglo-brasileira de 1826,²⁵ ocorreu a abolição das listas oficiais de negreiros que circulavam no porto carioca.

A Guerra da Cisplatina efetivamente pôs em risco a atividade mais lucrativa da elite mercantil do nascente Império do Brasil, na medida em que negreiros foram atacados irrestritamente por corsários de Buenos Aires, assim como todos os navios brasileiros de comércio em geral, inclusive mercantes estrangeiros com mercadorias destinadas ao Brasil. As companhias que realizavam seguros marítimos no Rio de Janeiro, muitas das quais controladas e financiadas por homens de negócio envolvidos com o comércio atlântico de escravos, sofreram diretamente o impacto da ação corsária argentina.

Nesse caminho, este livro analisa como os grandes prejuízos gerados pelos sucessivos ataques ao comércio marítimo brasileiro foram encarados pela elite mercantil da maior praça de comércio do Atlântico Sul. Indubitavelmente, a presença de uma força naval da Marinha de Guerra brasileira na costa africana, entre 1827 e 1830, com a missão de promover a defesa do *comércio da escravatura*, atendeu a interesses precípuos de mercadores de escravos do Rio de Janeiro, que recorreram à proteção do Estado imperial. Desta forma, relacionaremos poder, riqueza e influência de redes de famílias de traficantes de escravos mais poderosas do Rio de Janeiro com o governo do Império do Brasil.

Ao promover a proteção do comércio transatlântico de escravos no litoral da região congo-angolana, a divisão naval da Armada brasileira realizou também um objetivo estratégico da política externa imperial, a preservação de áreas de influência do Brasil na costa ocidental africana, o que seria no futuro uma condição fundamental para a manutenção de um modelo de economia arcaica forjada no período colonial e dependente do fluxo constante de mão de obra cativa. Paralelamente, o Estado imperial brasileiro, embora nascente, visou demonstrar, no contexto da geopolítica naval do Atlântico Sul, a força da Marinha imperial. Esta é uma das principais hipóteses desta obra.

O tráfico transatlântico de escravos para o Brasil é um tema, dentre outros, que apresenta ainda brechas ou possíveis reinterpretações. A longa duração da história de comprar e vender homens e a sua singularidade na realidade brasileira, haja vista que os portos nacionais foram os que mais receberam cativos africanos em sua migração forçada para a América, tornou o comércio negreiro um objeto de estudo de grande relevância em nossa historiografia. Apesar de existirem obras clássicas dedicadas ao tema, ele permanece aberto a novos enfoques e interpretações.²⁶ Nessa seara, esta

25 O tratado anglo-brasileiro de 23 de novembro de 1826 previa o fim do comércio atlântico de escravos após três anos contados de sua ratificação pela Coroa inglesa, ocorrida em 13 de março de 1827, porém, depois de março de 1830, o governo inglês concedera mais seis meses para a retirada dos últimos navios negreiros do litoral africano. Portanto, somente em setembro de 1830 o acordo antitráfico entrara efetivamente em vigência.

26 Por exemplo, trabalhos mais recentes revelam essas assertivas, como o do historiador Roberto Guedes, que analisou um aspecto fulcral para a viabilização do comércio de cativos. Trata-se do abastecimento de água de navios negreiros em Luanda, em fins do século XVIII, e dos conflitos gerados em função da carência de água potável para a população da capital da colônia portuguesa. Cf. GUEDES, Roberto. O cabeça de motim José Dias Vieira, o tráfico e a terrível falta d'água (Luanda, finais do século XVIII). In: GUEDES, Roberto (org.). *África: brasileiros e portugueses – séculos XVI-XIX*. 1.

pesquisa teve como propósito analisar aspectos fundamentais para a viabilização e permanência do comércio de escravos após a emancipação política do Brasil, a questão da segurança dos navios negreiros no litoral da África e a manutenção de áreas de influência de negociantes de escravos brasileiros em regiões africanas fora dos domínios lusitanos. Para Manolo Florentino, o roubo de tumbeiros era mais intenso quando a demanda por escravos era maior, o que ocorrera efetivamente durante a década de 1820 no Brasil, sobretudo após o tratado anglo-brasileiro de 1826, que gerou uma expectativa para o possível término, em futuro próximo, do tráfico atlântico de cativos.²⁷

Com efeito, almejo chamar atenção para um tema pouco explorado na historiografia. Trata-se do corso e da pirataria perpetrados contra navios negreiros que realizavam o comércio atlântico de escravos para o Brasil, tendo como foco as repercussões geradas entre a comunidade mercantil carioca e o governo imperial brasileiro. Além disso, vale ressaltar que a história naval brasileira tem sido de certa maneira negligenciada pela historiografia acadêmica, tendo em vista a publicação de poucos trabalhos nos principais centros de pesquisa do Brasil. O tema referente à atuação da Marinha imperial brasileira na Guerra da Cisplatina não atraiu muito o interesse da historiografia centrada na política exterior do Brasil, desde a obra pioneira de João Pandiá Calógeras²⁸ até trabalhos mais recentes, como os de Amado Luiz Cervo e Clodoaldo Bueno.²⁹ De uma maneira geral, uma análise aprofundada da relação entre o comércio atlântico de escravos e a Marinha de Guerra do Império do Brasil tem recebido pouca atenção da historiografia nacional e internacional. Com efeito, sobre a atuação da Divisão Naval da Costa do Leste há poucos registros historiográficos, sobretudo nos trabalhos especializados no comércio atlântico de africanos.

Começamos por um estudo não acadêmico, porém provavelmente pioneiro, que fora realizado no início dos anos de 1920, pelo historiador naval Henrique Boiteux. Segundo ele, “*em consequência do tratado firmado com a Inglaterra, [...] tinha o nosso governo de manter navios de guerra na costa africana para impedir o tráfico de africanos*”; assim foi criada uma divisão naval, denominada de Costa de Leste.³⁰ O autor acrescentou em outra passagem de sua obra que a “divisão naval que mantínhamos na costa da África” promovia a “proteção do nosso comércio”³¹ contra a ameaça de piratas no litoral africano. No entanto, não é mencionado que este comércio que necessitava de proteção era exatamente aquele relacionado ao tráfico transatlântico de africanos escravizados para o Brasil.

José Honório Rodrigues, em sua obra clássica *Brasil e África: outro horizonte*, editada pela primeira vez em 1961, parece ter feito um convite a uma pesquisa acadêmica que tivesse como foco uma divisão naval que o Brasil manteve na costa da África no final da década de 1820, pelo menos é o que podemos depreender da seguinte passagem de seu livro:

ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013, p. 113-146. E também BÔSCARO, Ana P; GUEDES, Roberto. Cabeças: disseminação, desigualdade e concentração no mercado de cativos (Luanda, c. 1798-1804). *Cliocanarias*, v. 3, p. 1-34, 2021.

27 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 143.

28 CALÓGERAS, João Pandiá. *A política exterior do Império*. v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

29 CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. 3. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

30 BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*. v. 4. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1921, p. 256, grifo nosso.

31 Ibid., p. 260.

A costa da África ocupava posição tão importante nos planos de nossa segurança e na defesa de nossos interesses que em 1828 o ministro da Marinha declarava em seu relatório à Assembleia Geral que havia necessidade absoluta de conservar uma divisão naval na costa da África, rendendo-a de seis em seis meses.³²

Porém, passaram-se décadas e não houve nenhuma nova abordagem sobre o tema, que continuou sendo tratado de forma superficial pela historiografia. Com efeito, segundo João do Prado Maia, que realizou um estudo sistemático em 1965 sobre a ação da Marinha de Guerra do Brasil durante o período imperial, entre as atribuições da Marinha brasileira, a partir do Primeiro Reinado, esteve, também, o combate ao comércio ilícito de escravos, e a “Divisão Naval de Leste”, estabelecida na costa da África, teria atuado com este propósito em uma “união de esforços” entre o Brasil e a Grã-Bretanha.³³ Em 1986, o almirante Herick Marques Caminha, assim como Boiteux e Prado Maia, dedicou-se ao estudo dos assuntos históricos da Marinha de Guerra do Brasil, mas reproduziu a ideia de que a Divisão Naval do Leste³⁴ “destinava-se a fiscalizar o tráfico de escravos negros”.³⁵ Em 2002, o mesmo autor, em um artigo publicado na obra *História naval brasileira*, acrescentou que “a Divisão Naval na costa da África” era “destinada a fiscalizar os navios brasileiros quanto à observância das disposições do tratado de 1815 com a Inglaterra, sobre o tráfico negreiro”.³⁶ Ou seja, a missão nobre da Armada imperial brasileira por meio do emprego de uma divisão naval destacada no litoral africano seria combater o comércio ilegal de escravos e fazer valer os acordos firmados com a Grã-Bretanha. Após a emancipação política do Brasil, o governo inglês condicionou o reconhecimento do Império do Brasil à abolição do comércio atlântico de escravos, e com este propósito foi realizada a convenção anglo-brasileira em 23 de novembro de 1826, que, embora tenha revalidado os compromissos assumidos anteriormente pela Coroa portuguesa,³⁷ efetivamente, conforme constatamos nesta pesquisa, não gerou uma contrapartida brasileira em termos de fiscalizar e reprimir o comércio ilícito de escravos na costa atlântica africana, tarefa esta desempenhada pela Marinha de Guerra inglesa.

32 RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982, p. 188.

33 Cf. MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império (Tentativa de reconstituição histórica)*, p. 235.

34 *Divisão Naval do Leste* é a expressão utilizada por Herick Marques Caminha para se referir à força naval brasileira estabelecida no litoral africano no início do século XIX.

35 CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa do Brasil*, p. 174.

36 Id. *Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império*. In: *HISTÓRIA naval brasileira*. v. 3, t. 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, p. 13.

37 No tratado de aliança e amizade celebrado em 19 de fevereiro de 1810, entre Portugal e Grã-Bretanha, o príncipe regente d. João comprometeu-se a adotar em seus domínios uma “gradual abolição do comércio de escravos”. Em 22 de janeiro de 1815, a Coroa portuguesa e a britânica realizaram um novo pacto que estabeleceu a abolição imediata do tráfico de escravos em todos os lugares da costa da África ao norte do hemisfério do Equador. Além desta medida, o tratado reafirmava que os portugueses adotariam em seus domínios uma “abolição gradual do tráfico de escravos”. Em 28 de julho de 1817, realizou-se uma convenção adicional ao tratado de 1815. Em seus itens principais, o novo acordo previa o direito recíproco de visita aos navios de ambos os países (Portugal e Grã-Bretanha); o apresamento de embarcações que navegassem ao norte do Equador carregadas de africanos ou que excedessem a capacidade de africanos embarcados de acordo com a tonelagem dos navios estabelecida em passaportes competentes, mesmo navegando ao sul do Equador; a proibição de capturas em águas territoriais de ambas as nações; a criação de comissões mistas anglo-portuguesas no Rio de Janeiro, Serra Leoa e Londres para o julgamento dos navios apresados (Arquivo da Marinha, *Coleção das leis do Brasil*).

A versão dos historiadores navais citados passou a ser reproduzida em alguns estudos acadêmicos que abordaram o tema da Divisão Naval da Costa do Leste ocasionalmente e de forma tangencial por, até certo ponto, não se tratar, especificamente, dos respectivos objetos de pesquisa.³⁸

Diferentemente das interpretações anteriores, conforme já mencionamos, buscaremos comprovar que a divisão naval brasileira estabelecida em Cabinda não teria sido uma consequência direta dos acordos diplomáticos antitráfico realizados entre o Império do Brasil e a Grã-Bretanha, mas antes se tratou de uma solução para um problema específico: a pirataria e a guerra de corso empreendida pelas Províncias Unidas do Rio da Prata, no contexto da Guerra da Cisplatina (1825-1828), contra o comércio transatlântico de escravos para o Brasil.

Os pressupostos interpretativos aplicados por Manolo Florentino ao analisar a dinâmica do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro serviram de base para este trabalho, que pretende iluminar um lócus pouco explorado por estudiosos dedicados ao tema do comércio negreiro. Além disso, traremos à luz documentos inéditos do fundo documental da série Marinha encontrados no Arquivo Nacional do Brasil. Seguindo o quadro conceitual de Florentino, partiremos da premissa de que o tráfico transatlântico de escravos para o Rio de Janeiro era um negócio extremamente monopolizado por uma associação de comerciantes, que tinham vínculos pessoais e afetivos, na medida em que *redes de famílias* eram responsáveis pela maior parte das viagens de navios negreiros que atendiam à demanda por mão de obra escrava da capital do Império do Brasil.³⁹ Desta forma, o estudo abordará os comerciantes de escravos da praça mercantil carioca como um grupo social específico, que configurava uma *elite mercantil* cônica de seus interesses corporativos, em função de pertencerem a uma “*comunidade de traficantes*” bastante influente na política imperial. Por isso, seguindo tendências da historiografia atual, sobre comércio e comerciantes nos períodos colonial e imperial do Brasil, direcionaremos a análise para a inserção dos comerciantes de escravos na sociedade mais ampla (alianças com outros grupos, participação em cargos etc.) e a sua importância na reiteração das hierarquias sociais. Adotaremos como premissa a ideia de que os traficantes de escravos, ainda durante o Primeiro Reinado (1822-1831), desfrutavam de um papel ímpar na hierarquia socioeconômica, configurando a *elite do capital mercantil*, o que lhes permitia influenciar, em certa medida, a política interna e externa do Estado Imperial.

Tendo o nosso objeto de estudo como pano de fundo o fenômeno da *guerra*, teceremos uma breve observação sobre este conceito. Atualmente, ampliaram-se as possibilidades de análise dos fenômenos militares, que não são mais entendidos apenas como a continuação da política. Menos

38 Entre os trabalhos acadêmicos que reproduziram a versão dos historiadores navais, segundo a qual a Divisão Naval da Costa do Leste seria uma consequência direta dos acordos diplomáticos antitráfico assumidos pelo governo do Brasil com a Grã-Bretanha, podemos citar: GALSKEY, Nélío. *Mercenários ou libertários*: as motivações para o engajamento do almirante Cochrane e seu grupo nas lutas da independência do Brasil. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006, p. 94-95; MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra e o Império*: a marinha brasileira como braço da política externa imperial. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 24., 2007, São Leopoldo. *Anais...* São Leopoldo: Unisinos, 2007, p. 2; DONIN, Luana de Amorim. *Academia de Marinha*: normatização da formação militar naval no período de construção do Estado Imperial brasileiro (1837-1858). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014, p. 45.

39 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 204.

ainda os estudos se reduzem a elementos técnicos das batalhas. Segundo Anatoli Rapaport, na introdução de *On war*,⁴⁰ de Carl von Clausewitz,⁴¹ uma das formas de estudar a guerra é perceber que muitas vezes ela é o que dela se entende. De acordo com o historiador Paulo André Leira Parente:

Devemos entender a Guerra como uma estrutura histórica dinâmica no tempo das civilizações, como outras estruturas históricas de investigação definidas pelos historiadores, tais como a economia, a cultura, a religião, o direito, dentre outras. Assim, a noção de História e o conceito de Guerra não são os mesmos em todas as culturas e muito menos não são autoevidentes aos historiadores.⁴²

Em se tratando das transformações teóricas e metodológicas da história das relações internacionais, temos que referenciar o pioneirismo do historiador francês Pierre Renouvin. As perspectivas apresentadas por ele em *Introdução à história das relações internacionais*, escrito em parceria com Jean-Baptiste Duroselle, estabeleceram novas preocupações no que se refere aos fenômenos internacionais. Nesta obra, os autores sugerem a necessidade de incorporar na análise das relações internacionais elementos internos como os jogos políticos, as orientações político-filosóficas dos homens de Estado, a cultura, a economia, enfim, o contexto social de uma maneira geral.⁴³

Feitas essas devidas considerações, devemos pontuar sinteticamente como visamos aplicar esses aportes teóricos. Sem desconsiderar as transformações no campo da história das relações internacionais, considerando que fatores internos influenciam em grande medida a gestão da política externa, pretendemos analisar o fenômeno da guerra a partir do Estado, como continuação da política. Estamos preocupados com as relações socioeconômicas inseridas na estrutura do Estado escravagista brasileiro e seus reflexos na formulação da política imperial. Por isso, aplicaremos também como pressuposto teórico a linha mestra do pensamento de Karl Polanyi, no que diz respeito ao papel fundamental da política na regulação da economia.⁴⁴ Mas o inverso não é menos verdadeiro. De qualquer modo, ainda conforme Polanyi, política e economia são indissociáveis.

Entre as principais fontes primárias de pesquisa analisadas, destacamos: documentação da primeira repartição consular do Brasil em Angola; relatórios anuais da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha; o Regulamento de Avisos dos Ministros da Marinha aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada imperial; ofícios e ordens dos comandantes dos navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste; livros de assentamentos de oficiais e de navios da Marinha imperial; anais da Câmara dos Deputados do Império; leis e decretos da coleção de leis do Império do Brasil; periódicos que circulavam na província do Rio de Janeiro; representações coletivas de homens de negócio e documentos elaborados por companhias de seguro marítimo do Rio de Janeiro enviados à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, relatando

40 RAPAPORT, Anatoli. Introduction. In: CLAUSEWITZ, Carl von. *On war*. Harmondsworth: Penguin Books, 1968, p. 12.

41 Carl von Clausewitz foi um oficial prussiano que lutou nas guerras napoleônicas. Sua principal obra, *Da guerra*, publicada *post mortem*, tornou-se referência para militares, estrategistas e demais estudiosos interessados nos fenômenos militares.

42 PARENTE, Paulo André Leira. Uma nova história militar? Abordagens e campos de investigação. *A Defesa Nacional*, n. 806, 3º quadrimestre de 2006, p. 69.

43 RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jen-Baptiste. *Introdução à história das relações internacionais*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967.

44 POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens de nossa época*. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

os prejuízos que tiveram em função da ação corsária da República de Buenos Aires. As críticas e o tratamento metodológico dados às fontes serão vistos ao longo do livro.

Para apresentar o trabalho ao leitor, dividimos a obra em três capítulos.

No primeiro capítulo, abordaremos a atividade corsária argentina contra o comércio marítimo brasileiro entre 1826 e 1828, colocando em foco o impacto provocado na economia agrária escravista brasileira. Demonstraremos que o corso irrestrito a embarcações mercantes brasileiras e estrangeiras com mercadorias destinadas ao Brasil se tornou a principal arma de confronto do governo de Buenos Aires em sua guerra contra o Império do Brasil, tendo em vista a superioridade da Armada brasileira em relação à Marinha de Guerra argentina. Analisaremos especificamente a regulamentação do corso referente às presas vivas, escravos africanos, bem como os prejuízos gerados aos comerciantes de cativos da praça mercantil do Rio de Janeiro.

Entre as fontes que serão utilizadas para análise da atividade corsária das Províncias Unidas do Rio da Prata, destacaremos a obra *El corso rioplatense*, de autoria dos historiadores navais argentinos Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy,⁴⁵ que é baseada em vasta documentação primária do Arquivo Geral da Nação Argentina, servindo, efetivamente, como um catálogo para pesquisa sobre a ação corsária portenha durante a campanha da Cisplatina, pois apresenta um histórico detalhado de todos os corsários, bem como uma listagem dos navios apresados. As informações das fontes argentinas foram confrontadas com a base de dados disponível no sítio *Voyages: the trans-atlantic slave trade database*.

No segundo capítulo é estabelecida uma interface entre a história política, econômica e social, procurando identificar uma relação entre o poder, a riqueza, a influência de mercadores de escravos do Rio de Janeiro e o governo imperial brasileiro entre 1825 e 1830. Analisaremos o vínculo entre Estado e elites econômicas, concebendo o primeiro como um recurso de poder do qual grupos sociais específicos procuram se apropriar para impor suas ideias e interesses. Porém, acreditamos que o Estado, como instituição política, embora carregue as marcas da sociedade que o produziu, conserva certo grau de autonomia frente a interesses corporativos de frações dos grupos dominantes. Prova disso é a própria convenção antitráfico anglo-brasileira realizada em 1826, que efetivamente colocou em campos opostos os interesses britânicos e a perspectiva futura da primeira elite mercantil do Brasil. Este embate que se arrastou até a primeira metade do século XIX será analisado pondo em foco um terceiro ator, Portugal, que tentava controlar parte dos centros fornecedores de escravos para sua ex-colônia americana. É nesta perspectiva que avaliaremos a relação entre grupos de elite e o Estado imperial brasileiro que nascera sob a égide da escravidão, estando esta instituição enraizada e naturalizada no tecido social.

No referido capítulo, serão analisadas representações coletivas, do acervo do Arquivo Nacional do Brasil, enviadas à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha por membros da comunidade mercantil do Rio de Janeiro, cobrando providências para o problema do apresamento de navios mercantes brasileiros por corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata. As declarações de prejuízos expedidas pelas companhias de seguros marítimos da praça do Rio de Janeiro, a pedido do

45 RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*. Buenos Aires: Editora Instituto Browniano, 1996.

Ministério da Marinha, também levam à compreensão dos motivos para o envio de uma divisão naval da Armada imperial para o litoral africano em 1827. Neste ano ocorreu o auge da atividade corsária argentina, que desafiava interesses da elite mercantil carioca, representada pelos grandes comerciantes de escravos.

No último capítulo lançaremos luz sobre a história naval brasileira, na medida em que o objeto de pesquisa, a atuação da Divisão Naval da Costa do Leste, será observado fundamentalmente a partir de fontes produzidas pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e pelos comandantes dos navios que compunham a força naval brasileira destacada no litoral africano. Nesta etapa final do trabalho, as afirmações feitas nos capítulos anteriores, concernentes à pretensão brasileira de manter uma área de influência entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, bem como a necessidade de proteção do comércio negreiro no litoral da região congo-angolana, em função da ameaça de corsários e piratas que entraram na rota dos tumbeiros para roubar a escravaria durante e após a Guerra da Cisplatina, serão embasadas empiricamente com documentação diversificada. Além dos relatórios anuais dos ministros da Marinha e de suas ordens aos comandantes dos navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste, utilizaremos ofícios enviados em 1827 à Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros pelo primeiro agente consular brasileiro em Luanda, Rui Germack Possolo, que, entre outras atribuições, devia recepcionar e prestar apoio logístico aos navios de guerra da Marinha imperial destacados no litoral africano para proteger o *comércio da escravatura*.



A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico

se foi preciso conservar por seis meses, depois da publicação da paz, uma divisão naval no rio da Prata, se ainda é preciso sustentar outra nos mares da África, para defender o nosso expirante comércio naquela costa das contínuas agressões dos piratas que a infestam, se a viagem da senhora rainha de Portugal, d. Maria II à Europa exige a presença de duas fragatas de 1ª ordem naquele hemisfério, como se poderia esperar redução de despesa com a marinha?

Relatório do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, marquês de Paranaguá, referente ao ano 1828, apresentado à Assembleia Geral Legislativa em 30 de maio de 1829. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, p. 13.

O corso como opção de guerra das Províncias Unidas do Rio da Prata

A Armada imperial brasileira na Guerra da Cisplatina (1825-1828), além de combater a força naval regular das Províncias Unidas do Rio da Prata, atuou também contra corsários com patentes de corso¹ fornecidas pelo governo de Buenos Aires e pelo próprio exército de Juan Antonio Lavalleja.² Diversos ataques a navios mercantes brasileiros ao longo do litoral do Brasil e também na costa africana caracterizaram a guerra de corso promovida por corsários de múltiplas nacionalidades, ávidos pela oportunidade de lucros elevados imediatos, e provavelmente atendendo a interesses geopolíticos de Buenos Aires e da Banda Oriental (futuro Uruguai).

No início da guerra entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata se estabeleceu um impasse, na medida em que as duas esquadras beligerantes permaneciam praticamente imobilizadas em função do bloqueio naval brasileiro no estuário do rio da Prata (Anexo 2). O governo das Províncias Unidas adotou então uma medida extrema e de grande alcance estratégico-político: a

1 Um navio corsário pode ser definido como uma unidade naval, com manutenção, armamento e operação a cargo de particular, que recebia autorização de um país em conflito, através de um documento chamado patente de corso, para operar sob sua bandeira, exclusivamente contra os inimigos do concedente, atacando o comércio marítimo adversário.

2 Líder da rebelião separatista iniciada, em 1825, na província da Cisplatina, que contava com o apoio do governo de Buenos Aires.

guerra de corso irrestrita contra o comércio marítimo brasileiro, oficializada pelo decreto de 2 de janeiro de 1826, que colocava em vigência as estipulações do regulamento de corso provisional de 15 de maio de 1817,³ outrora empregado na guerra de independência contra a Espanha (1810-1825).⁴

Após a declaração de guerra do Império do Brasil às Províncias Unidas do Rio da Prata, em 10 de dezembro de 1825, estando a Província Cisplatina rebelada, um corsário que se chamava Guillermo já atuava no litoral brasileiro portando patente de corso da Banda Oriental. A patente de corso oriental não tinha muito valor, o que podia transformá-lo em um simples pirata, aos olhos de seus adversários.⁵ Nesta condição, este navio, a 16 de dezembro de 1825, atacou, a 18 léguas de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, o navio negreiro São José Diligente, que viera do porto angolano de Cabinda, onde adquirira 382 escravos, sendo toda a escravaria roubada.⁶

Depois da autorização oficial das Províncias Unidas do Rio da Prata para a guerra de corso contra o Império do Brasil, diversos navios corsários, após receberem cartas de corso, começaram a se organizar para iniciar uma pilhagem sem precedentes a navios de comércio brasileiros. A partir de então, a situação do Guillermo regularizou-se, e ele foi rebatizado com o nome de General Lavalleja após receber a patente argentina em março de 1826. Após fazer dezenas de presas, este corsário naufragou, em julho de 1826, em viagem de retorno à base corsária de Carmen de Patagones.⁷

Sobre as bases corsárias das Províncias Unidas do Rio da Prata, os historiadores navais brasileiros Helio Leoncio Martins e Lucas Alexandre Boiteux afirmam que, com as partidas e chegadas no rio da Prata obliteradas pelo bloqueio naval brasileiro, os corsários escolhiam outros portos, nos quais se abrigavam, se abasteciam, se reparavam e para onde levavam suas presas. As principais bases corsárias foram Carmen de Patagones e San Blas, na costa sul da Argentina, e a menor distância de Buenos Aires, o rio Salado (Anexo 3).⁸

A ação naval da Marinha imperial brasileira contra os corsários em águas territoriais inimigas não se deu apenas no estuário do rio da Prata. Em 1827, ocorreram investidas da Armada imperial ao extremo sul do território da República Argentina para destruir os “ninhos” dos corsários e recuperar alguns navios de comércio brasileiros apresados. Organizaram-se duas expedições destinadas a Carmen de Patagones e San Blas, ambas localizadas em uma região inóspita e desconhecida pelos brasileiros: a Patagônia. Estas bases corsárias eram as portas de entrada de presas com as quais se garantia o abastecimento de Buenos Aires e se anulavam, até certo ponto, os efeitos do bloqueio naval empreendido pela Marinha de Guerra brasileira no rio da Prata.⁹

3 Cf. DESTEFANI, Laurio. Guerra de corso contra el Brasil. In: HISTÓRIA Marítima Argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 261.

4 Em 1816, congressistas das Províncias Unidas do Rio da Prata proclamaram a independência, porém o conflito contra a metrópole espanhola, iniciado em 1810, perdurou até 1825. Em 1826, as Províncias Unidas mudaram seu nome para República Argentina, nomenclatura atual e que foi oficializada na primeira constituição promulgada naquele mesmo ano.

5 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina. In: HISTÓRIA naval brasileira. v. 3, t. 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, p. 354.

6 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 143.

7 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 355, 359.

8 Ibid., p. 359.

9 Cf. MARTINS, Helio Leoncio. O corso nas costas do Brasil (1826-1828). *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro,

As condições climáticas da região da Patagônia e a falta de informações sobre o sistema defensivo dos corsários contribuíram para o fracasso das duas expedições.¹⁰ Porém, o combate aos corsários teve sucesso através do bloqueio naval brasileiro em outra base corsária, localizada no rio Salado.¹¹ A operação ofensiva que a Marinha de Guerra brasileira realizou com o bloqueio naval do rio da Prata e ataques a bases corsárias no extremo sul do território inimigo coexistiu com a ação defensiva na vigilância das extensas águas territoriais brasileiras, visando promover a segurança do comércio marítimo contra a ação corsária.

Após o fim das guerras napoleônicas (1815), muitos marinheiros de países europeus foram desmobilizados e alguns foram contratados como mercenários de guerra nos conflitos ocorridos durante os movimentos de independência política na América colonial ibérica. Posteriormente, alguns estrangeiros foram incorporados às forças navais que se formaram nos novos países surgidos na América do Sul. Em função da guerra contra o Império do Brasil, a República Argentina contratou muitos estrangeiros de múltiplas nacionalidades para servirem em sua Marinha de Guerra e também no comando de navios corsários.¹² Mas alguns deles acabaram agindo como piratas, na medida em que não respeitavam os regulamentos do corso estabelecidos por autoridades de Buenos Aires.¹³ Desta forma, o conflito entre Brasil e Argentina gerou não apenas navios corsários, mas também piratas com características semelhantes às que Peter Linebaugh e Marcus Rediker descreveram: multinacionais, multiculturais e multirraciais.¹⁴

A intensificação do corso e da pirataria no contexto da Guerra da Cisplatina afetou diretamente o intenso comércio atlântico de escravos para o Brasil. Diversos navios negreiros sofreram ataques não apenas no litoral brasileiro, mas também na costa da África, sobretudo na região congo-angolana, onde se localizavam os principais portos que forneciam escravos para a província do Rio de Janeiro. O roubo da “carga humana” destinada a suprir a economia agroexportadora brasileira causou enormes prejuízos aos mercadores de escravos e às companhias de seguros marítimos, muitas das quais pertencentes a grandes comerciantes que monopolizavam o tráfico atlântico de africanos na praça mercantil do Rio de Janeiro.

De acordo com os historiadores navais argentinos Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, o litoral da África Ocidental atlântica foi um dos teatros de operações corsárias da República Argentina, estando limitado à costa da Guiné e Angola, com a atuação de alguns corsários que buscavam apresar navios negreiros brasileiros ou de outras bandeiras que realizavam o comércio atlântico de escravos com destino ao Brasil.¹⁵

v. 120, n. 1/3, p. 53-77, jan./mar. 2000, p. 69.

10 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre, op. cit., p. 363-370.

11 Ibid., p. 359, 361.

12 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 357-358.

13 Cf. DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 428.

14 Cf. LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008, p. 177.

15 Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*, p. 363.

Para combater o corso e também a pirataria que proliferara nos principais portos africanos que forneciam escravos para o Brasil, foi necessário ao governo imperial brasileiro adotar uma ação militar de grande envergadura visando à manutenção de suas áreas de interesse na África: o deslocamento de navios de guerra para o litoral africano, ao norte das possessões portuguesas em Angola. A expansão do cenário da Guerra da Cisplatina para a margem africana do Atlântico teve como consequência a criação da Divisão Naval da Costa do Leste, força naval que a Marinha de Guerra do Império do Brasil estabeleceu no porto de Cabinda, ao norte do rio Zaire,¹⁶ entre 1827 e 1830, com a missão de proteger o *comércio da escravatura*.

Sendo assim, o comércio de cativos se misturou com questões de soberania nacional não apenas entre Brasil e Inglaterra, mas também entre países da América do Sul.

A guerra de corso empreendida contra o comércio marítimo brasileiro representou, de certa maneira, a estratégia de ação naval mais eficaz da República Argentina contra o bloqueio do estuário do rio da Prata promovido pela Marinha de Guerra brasileira com o objetivo de impedir o comércio marítimo portenho e a saída dos navios de guerra argentinos ancorados no porto de Buenos Aires.

A Marinha de Guerra argentina, inferior em número de navios, era perfeitamente adequada à navegação no estuário platino, repleto de bancos de areia, canais estreitos e pouco profundos. Através da tática de “guerrilha naval”, os argentinos procuraram furar o bloqueio promovido pela esquadra brasileira, que era constituída, em sua maioria, por embarcações de grande calado, inadequadas para navegar no estuário do Prata.¹⁷

O ápice da atividade corsária ocorreu a partir de 1827, ano em que a esquadra argentina recebeu um golpe final da Armada imperial brasileira no combate naval de Monte Santiago, ocorrido entre 7 e 8 de abril. As grandes perdas argentinas nesta batalha levaram o governo de Buenos Aires a optar definitivamente pela guerra de corso como principal meio de ação bélica naval.¹⁸ Naquele mesmo ano, o sistema de comboios a navios de comércio passou a ser empregado ao longo do litoral brasileiro com o objetivo de diminuir a eficiência e a ousadia dos corsários platinos e aumentar a segurança das rotas mercantis, incluindo as do tráfico transatlântico de escravos (Anexo 4).

Os comboios consistiam na reunião de navios mercantes que procuravam navegar reunidos após saírem do porto, sob a proteção de navios de guerra. A escolta era feita até uma determinada distância do litoral, considerada segura, ou seja, fora do raio de ação de corsários que costumavam atacar os navios de comércio na entrada ou saída dos portos. Em alguns casos, os navios da Marinha imperial brasileira comboiavam navios de comércio até os portos de destino e também no retorno da viagem aos portos de origem, visando aumentar a segurança dos principais eixos do comércio marítimo brasileiro. Sobre esta ação preventiva e defensiva promovida pela Marinha de Guerra do Brasil, há várias notícias em periódicos que circulavam na província do Rio de Janeiro. A partir de fevereiro de 1826, cerca de um mês após o início das atividades corsárias platinas contra o comércio marítimo brasileiro, os navios mercantes saídos da praça mercantil do

¹⁶ Ver Apêndice.

¹⁷ Cf. MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império (Tentativa de reconstituição histórica)*, p. 91.

¹⁸ Cf. DESTEFANI, Laurio. *Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil*, p. 417.

Rio de Janeiro com destino aos portos do sul do Brasil passaram a contar com a escolta de navios de guerra, como podemos constatar neste edital da Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação do Império do Brasil, publicado na primeira página do *Diário do Rio de Janeiro*:

EDITAL

A Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas, e Navegação do Império do Brasil, baixou pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, a portaria do teor seguinte:

SUA MAJESTADE O IMPERADOR, tomando em consideração o que representarão os negociantes desta praça, que comerceiam para os portos do sul, tem resolvido, que durante a guerra entre este Império e a República de Buenos Aires, haja um vaso de guerra destinado a comboiar todas as embarcações mercantis que se dirijam aos referidos portos, até ao do Rio Grande, e aquelas que achando-se ali prontas tenham de vir para esta corte: e assim o manda pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha participar à Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas, e Navegação deste Império, para sua inteligência e governo, prevenindo-se desde já a mesma Junta, a fim de mandar publicar onde convier, de que o brigue – Independência ou Morte – há de largar infalivelmente para o mencionado destino no dia 15 do próximo futuro mês de fevereiro, podendo portanto os mestres das embarcações, que tiverem de ser por ele comboiadas darem os nomes das mesmas, e os seus, ao comandante do porto, para que este expeça as precisas ordens ao do referido brigue.

Paço, em 28 de janeiro de 1826. Visconde de Paranaguá

E para que chegue à notícia de todos, mandou a mesma junta afixar o presente, e remeter aos referidos portos.

Rio de Janeiro, 1º de fevereiro de 1826. João Antônio Rodrigues de Carvalho¹⁹

No decorrer de 1827, os comboios aos navios mercantes se estenderam para portos da região sudeste e nordeste do Brasil, pois, na medida em que o raio de ação corsária aumentava, tornou-se necessário promover a proteção do comércio de cabotagem ao longo da extensa costa brasileira.

A notícia de primeira página do *Diário Fluminense*, de 19 de junho de 1827, destacou o comboio regular que passou a ser realizado do porto do Rio de Janeiro para Campos dos Goytacazes. A região de Campos, localizada ao norte do litoral da província do Rio de Janeiro, era a principal área agrário-exportadora de base escravista fluminense, fundamental para a reprodução do sistema de economia arcaica herdada do período colonial, na medida em que, além de absorver um enorme efetivo de africanos, fornecia aos comerciantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro gêneros essenciais para o escambo no litoral africano.²⁰

19 BN, *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 3 de fevereiro de 1826, n. 2, p. 1, consulta on-line.

20 Importa mencionar que, desde 1753, a então Vila de Campos dos Goytacazes esteve sob a jurisdição da administração da província do Espírito Santo. Somente em 1832, o governo provincial do Rio de Janeiro recuperou o controle sobre Campos, que, nas palavras de Maria de Fátima Silva Gouvêa, “era um centro econômico autônomo, que desenvolvia atividades ligadas à produção açucareira, mantendo ainda um importante núcleo de economia de subsistência, exportando seus excedentes para as áreas vizinhas e para a cidade do Rio de Janeiro”. Ainda segundo essa autora, Campos era “frequentemente referida como verdadeiramente fluminense em oposição a Niterói, que era considerada mais intimamente associada com as questões nacionais e com a cidade do Rio de Janeiro, local de assento da família imperial”. Cf. GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *O Império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2008, p. 33.

Repartição dos Negócios da Marinha

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha se faz público, que no dia 21 do corrente largará deste porto o brigue de guerra destinado a comboiar as embarcações, do comércio, que se dirigirem para Campos; portanto os mestres de tais embarcações que se quiserem aproveitar daquele comboio, poderão apresentar-se ao comandante do porto o chefe de esquadra graduado Rodrigo Antônio de Lamare para dele receberem as convenientes instruções.

Secretaria de Estado em 18 de junho de 1827. Joaquim Francisco Leal²¹

A segurança das embarcações de comércio do eixo mercantil Rio de Janeiro-Campos dos Goytacazes, promovida por navios de guerra da Marinha imperial, permaneceu sendo uma rotina ao longo dos anos de 1827 e 1828. As informações necessárias para a organização dos comboios eram publicadas regularmente na primeira página do *Diário Fluminense*. Ademais, ampliando o raio de proteção armada aos navios de comércio brasileiros, a Marinha imperial, em 1827, passou a realizar comboios regulares a embarcações saídas do porto do Rio de Janeiro com destino aos portos de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Montevideu, Bahia, Pernambuco e *Costa de Leste*, denominação dada ao litoral ocidental africano. A edição do *Diário Fluminense* de 7 de setembro de 1827 noticiou o apoio ao comboio de embarcações mercantes destinadas ao sul do Brasil e também às que rumariam para a *Costa de Leste*:

Repartição dos Negócios da Marinha

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha se faz público, que no dia 8 do corrente sairá deste porto a fragata *Príncipe Imperial*,²² a qual dará comboio não só às embarcações do comércio, que se dirigirem para os portos de Santa Catarina, e Montevideu, mas também até conveniente altura àquelas que se destinarem à *Costa d'Este*. Portanto os mestres de tais embarcações, que quiserem aproveitar-se do mencionado comboio, poderão dirigir-se ao chefe de esquadra graduado comandante do porto, a fim de receberem dele as convenientes instruções.

Secretaria de Estado em 6 de setembro de 1827. Joaquim Francisco Leal²³

O comboio às embarcações destinadas à África era realizado até certa distância da costa brasileira, posto que em alto-mar os navios de comércio estariam fora do raio de ação dos corsários que atacavam as suas presas nas entradas ou saídas dos portos, ou seja, próximo ao litoral. Na costa africana, as embarcações de comércio poderiam contar com a proteção da Divisão Naval da Costa do Leste.

Por sua vez, a notícia do *Diário Fluminense* de 15 de setembro de 1827 menciona o comboio das embarcações de comércio destinadas ao nordeste brasileiro e, novamente, das que se dirigiriam à *Costa de Leste*:

21 BN, *Diário Fluminense*, edição de 19 de junho de 1827, n. 135, v. 9, p. 1, consulta on-line.

22 Ressaltamos que as fragatas eram os maiores navios que faziam parte da esquadra brasileira.

23 BN, *Diário Fluminense*, edição de 7 de setembro de 1827, n. 57, v. 10, p. 1, consulta on-line, grifo nosso.

Repartição dos Negócios da Marinha

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha se faz público, que no dia 18 do corrente *largará deste porto a nau Pedro I, a qual dará comboio não só às embarcações do comércio, que se dirigem aos portos da Bahia, e Pernambuco, mas ainda àquelas à Costa d'Este*. Portanto os mestres de tais embarcações que se quiserem aproveitar do mesmo comboio, deverão apresentar-se ao comandante do porto o chefe de esquadra graduado Rodrigo Antônio de Lamare, a fim de receberem dele as convenientes instruções.

Secretaria de Estado em 14 de setembro de 1827. Joaquim Francisco Leal²⁴

Ressaltamos o fato de que o maior e mais poderoso navio da Armada imperial, a nau Pedro I, com 74 canhões e tripulação formada por seiscentos homens,²⁵ foi encarregada desta importante missão de comboio a navios de comércio destinados ao nordeste brasileiro, área que fora alvo de intensa ação corsária em 1827.²⁶ Além disso, deveria promover a segurança das embarcações destinadas à África até certa distância do litoral brasileiro. Certamente, aproveitavam-se os sistemas de navegação da época (ventos e correntes) das rotas do tráfico de cativos.

Na primeira página das edições de 27 de novembro de 1827 dos periódicos cariocas *Diário Fluminense* e *Diário do Rio de Janeiro*, encontramos a mesma mensagem da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha referente a comboios destinados a Campos, aos portos do sul do Brasil até Montevideu e à África. Porém, há uma referência mais explícita ao continente africano, pois, ao invés do termo *Costa d'Este*, utiliza-se a expressão *Costa d'África*.

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha se faz público, que no dia 1º do mês que vem, *se proporcionará comboio às embarcações do comércio destinadas a Campos: até o dia 15 às que se dirigem à Costa d'África*, e por todo mês, às que forem para os portos do sul do Brasil, até Montevideu. Portanto os mestres de tais embarcações, que quiserem se aproveitar destes comboios deverão apresentar-se ao comandante do porto, para dele receberem as convenientes instruções.

Secretaria de Estado em 26 de novembro de 1827. Joaquim Francisco Leal²⁷

Em dezembro de 1827, um novo comboio à Costa da África é informado na primeira página do *Diário Fluminense*:

Repartição dos Negócios da Marinha

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha se faz público, que o *comboio destinado à Costa da África sairá deste porto no dia vinte e quatro deste mês impreterivelmente*; devendo portanto os mestres das embarcações, que quiserem se aproveitar do mesmo comboio, dirigir-se dois dias antes daquele ao comandante do porto, a fim de receberem as convenientes instruções.

Secretaria de Estado em dezessete de dezembro de 1827. Joaquim Francisco Leal²⁸

24 BN, *Diário Fluminense*, edição de 15 de setembro de 1827, n. 63, v. 10, p. 1, consulta on-line, grifo nosso.

25 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 230.

26 Ibid., p. 360, 389, 390.

27 BN, *Diário Fluminense*, edição de 27 de novembro de 1827, n. 124, v. 10, p. 1; BN, *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 27 de novembro de 1827, n. 22, consulta on-line, grifo nosso.

28 BN, *Diário Fluminense*, edição de 18 de dezembro de 1827, n. 141, v. 10, p. 1, consulta on-line, grifo nosso.

Ao longo do ano de 1828, os periódicos cariocas *Diário do Rio de Janeiro* e *Diário Fluminense* continuaram publicando as mensagens da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha sobre comboios a embarcações envolvidas com o comércio de cabotagem ao longo do litoral brasileiro, e também sobre navios que sabidamente rumavam para a Costa da África com o propósito de atuarem no comércio da escravidão. Vale ressaltar que, apesar do aumento da segurança proporcionada pelo sistema de comboios organizados pela Marinha imperial, havia insatisfações por parte dos homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro, em razão da lentidão das viagens provocada pelo próprio sistema de comboio, o que fazia muitos se aventurarem a navegar fora dele. Esta situação é percebida em uma declaração pública da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, publicada no *Diário do Rio de Janeiro* em julho de 1828, que aludiu a representações de proprietários de navios de comércio envolvidos no eixo mercantil Rio de Janeiro-Costa do Leste e ao atraso das saídas de comboios:

DECLARAÇÕES

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, se faz público, que *em consequência das representações que fizeram alguns proprietários dos navios do comércio, destinados à Costa de Leste*, fica diferida para o dia 15 do corrente, a saída do comboio, que se devia verificar no dia 11, conforme se anunciou em data de 7 deste mês.

Secretaria de Estado em 9 de julho de 1828. Joaquim Francisco Leal²⁹

O relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa, em 3 de maio de 1828, pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito, referente ao ano de 1827, assevera que o número de navios da Armada imperial em ação na campanha da Cisplatina, embora parecesse avultado, era de necessidade absoluta. Além de manter uma esquadra no rio da Prata, devia-se:

*conservar uma divisão naval na costa da África, e rendendo-se de seis em seis meses, o que importa quase o emprego de duas divisões; manter outra divisão naval na Bahia, não só para guarda-costa, mas até por ser um lugar acessível a qualquer empresa do inimigo; destacar algumas embarcações para socorro das províncias de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Pará, prosseguir nos regulares comboios para Campos e portos do sul; e finalmente sustentar efetivos cruzeiros sobre os principais pontos, demandados pelos navegantes, para verificação de suas derrotas [...].*³⁰

A manutenção de uma divisão naval brasileira destacada no porto africano de Cabinda, próximo à foz do rio Zaire, porém estendendo seu raio de ação até os portos de Molembo, ao norte, e Ambriz, ao sul, além de operações guarda-costas no litoral das províncias do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia (Anexo 5), pontos focais da ação corsária, sugere claramente a intenção do emprego da Marinha de Guerra imperial para promover a proteção dos portos principais de saída e de chegada dos navios negreiros.

²⁹ BN, *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 10 de julho de 1828, n. 9, p. 1, consulta on-line, grifo nosso.

³⁰ MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1827, apresentado a Assembleia Legislativa pelo Exm. Sr. ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito, em 3 de maio de 1828. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, p. 3, grifo nosso. O termo “Campos” se refere à então Vila de Campos dos Goytacazes.

É provável que o aumento da vigilância da Armada imperial ao longo de pontos focais do litoral brasileiro (Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco) e o desenvolvimento do sistema de comboios tenham contribuído para que alguns corsários aumentassem seus raios de ação até o litoral africano, visando apresar navios negreiros destinados ao Brasil e assim embaraçar o intenso comércio transatlântico de escravos. Provavelmente, o governo da República Argentina percebera as mobilizações da Marinha de Guerra brasileira em prol da defesa do seu litoral e, por isso, reordenou, mais intensamente, sua tática de ataque para a costa da África.

É mister observar que não sabemos o número preciso dos corsários que atacaram na costa brasileira ou rumaram para a África durante a Guerra da Cisplatina, haja vista que as autoridades platinas perderam o controle sobre alguns corsários que passaram a atuar de forma autônoma à revelia das regulamentações do corso exaradas pelo governo de Buenos Aires, visando assim obter maiores lucros com a venda, em portos estrangeiros, das mercadorias brasileiras apresadas, sobretudo escravos africanos. Desse modo, a guerra de corso sob os auspícios portenhos constituiu-se na ação naval de maiores e piores consequências para o esforço de guerra do Império do Brasil, pois sua economia agrário-exportadora dependente de mão de obra escrava africana foi seriamente afetada pela ação de corsários. A atividade corsária no litoral brasileiro e na costa ocidental africana atingiu a economia brasileira de maneira direta, diminuindo o abastecimento, “não só com a destruição dos navios carregados de gêneros essenciais”, mas também “devido à lentidão imposta pela adoção do sistema de comboios”.³¹

Não à toa, em outubro de 1827, o *Jornal do Commercio* noticiava o aumento do seguro marítimo em trinta por cento, o franqueamento da navegação costeira para bandeiras estrangeiras, bem como os cuidados especiais que haviam sido tomados para evitar a fome em algumas províncias do nordeste.³² As operações de corso contra o comércio marítimo brasileiro perduraram até mesmo após o fim da Guerra da Cisplatina, em função de alguns navios corsários não tomarem ciência da convenção preliminar de paz realizada no Rio de Janeiro em 27 de agosto de 1828.³³ O artigo 15 previa o seguinte:

Art. 15 – Logo que a troca das ratificações da presente convenção se efetuar, haverá inteira cessação de hostilidades por mar, e por terra: o bloqueio será levantado no termo de quarenta e oito horas, por parte da esquadra imperial; as hostilidades por terra cessarão imediatamente que a mesma convenção, e suas ratificações forem notificadas aos exércitos; e por mar dentro de dois dias até Santa Maria; em oito até Santa Catarina; em quinze até Cabo Frio; em vinte e dois até Pernambuco; em quarenta até a linha; em sessenta até a *Costa de Leste*; e em oitenta até os mares da Europa. Todas as tomadas, que se fizeram por mar, ou por terra, passado o tempo que fica aprazado, serão julgadas más presas, e reciprocamente indenizadas.³⁴

31 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 361.

32 BN, *Jornal do Commercio*, edição de 9 de outubro de 1827, consulta on-line.

33 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre, op. cit., p. 361.

34 Cf. carta de lei de 30 de agosto de 1828, que ratificou a convenção preliminar de paz entre o Império do Brasil e a República das Províncias Unidas do Rio da Prata, realizada no Rio de Janeiro, em 27 de agosto de 1828. In: BRASIL. *Coleção das leis do Império do Brasil de 1828*. parte 1. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1878, p. 128-129, grifo nosso.

As ratificações da convenção haviam sido feitas em setembro, porém nos meses seguintes ainda havia notícias de hostilidades. O periódico *A Aurora Fluminense*, de 26 de novembro de 1828, relatara a insegurança que existia ainda nas enseadas e ilhas do Rio de Janeiro devido a ataques de corsários.³⁵

Corsários a serviço do governo de Buenos Aires: uma aventura em busca de butins em um conflito internacional entre as duas maiores praças mercantis do Atlântico Sul

Alguns corsários foram armados no porto de Buenos Aires e conseguiram romper o bloqueio naval brasileiro na foz do rio da Prata, outros partiram das bases corsárias de San Blas, Carmen de Patagones e rio Salado. Além destas procedências, havia corsários que, após receberem patentes de corso, saíam de portos de países estrangeiros neutros. Foi o que aconteceu com alguns corsários que iniciaram suas operações contra o comércio marítimo brasileiro partindo de Baltimore, Estados Unidos da América.³⁶

A quase totalidade dos comandantes dos navios corsários era constituída por estrangeiros: norte-americanos, italianos, franceses, ingleses, holandeses, suecos. Havia até comandantes corsários contratados pelo governo de Buenos Aires para atuarem na Marinha de Guerra que alternavam o corso com as operações militares, deixando seus nomes consagrados na Armada Argentina.³⁷

Os comandantes dos navios corsários eram em sua maioria mercenários de guerra e configuraram uma verdadeira rede de aventura internacional em busca de butins. Além das tripulações serem formadas por indivíduos de múltiplas nacionalidades, estes pertenciam a estratos sociais mais baixos e tinham origens extremamente heterogêneas: ex-presidiários, marinheiros mercantes, prisioneiros que aderiram aos seus captores. Homens que buscavam dinheiro rápido, mesmo sendo submetidos a uma disciplina rigorosa e a castigos brutais. No ápice da Guerra da Cisplatina, muitos desertaram da Armada portenha para se engajarem na guerra de corso, na qual teriam melhores possibilidades pecuniárias, embora duvidosas, o que despertava a indignação do comandante da Marinha de Guerra argentina, o almirante irlandês William George Brown.³⁸

Para a distribuição dos butins das atividades corsárias, existia um *tribunal de presas*, que as classificava como “boas” ou “más”, dependendo de terem sido feitas de acordo com os ditames da regulamentação existente. No caso de serem consideradas “más”, deveriam ser restituídas aos seus respectivos donos, e estes, ressarcidos das perdas. Se as presas fossem julgadas “boas”, poderiam ser vendidas, com exceção dos armamentos apresados dos inimigos, pois, conforme os regulamentos da atividade do corso, eles pertenciam obrigatoriamente ao Estado beligerante que distribuía as patentes de corso. Normalmente, o próprio governo de Buenos Aires comprava as demais mercadorias apresadas, o que era uma solução para o problema do abastecimento da cidade, prejudicado pelo bloqueio naval brasileiro. Dos valores obtidos com a venda, cinquenta

35 BN, *A Aurora Fluminense*, edição de 26 de novembro de 1828, n. 122, p. 506-507, consulta on-line.

36 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina, p. 357-358.

37 Ibid., p. 358.

38 Ibid., p. 358.

por cento eram destinados ao armador do navio corsário e o restante obedecia a uma distribuição variável, de acordo com a hierarquia de funções desempenhadas a bordo do corsário. As quantias recebidas pela tripulação dos corsários eram muito superiores às aquelas pagas às guarnições da Marinha de Guerra.³⁹

Segundo a historiadora argentina Liliana Crespi, *empresários particulares* financiaram atividades de corso ao se tornarem armadores de navios corsários que operavam contra o comércio marítimo brasileiro sob a licença do governo de Buenos Aires. Os armadores, ao receberem numerosas presas, obtinham novos navios para a frota, mercadorias, dinheiro e escravos na qualidade de carga ou tripulantes dos navios apresados.⁴⁰ Em função do elevado número de africanos escravizados apresados por corsários, estes adquiriram uma considerável importância econômica. A questão referente às presas vivas (cativos) será abordada no próximo tópico, mas, de qualquer modo, pode-se dizer que a guerra de corso irrestrita contra o comércio marítimo do Brasil era um grande negócio, na perspectiva de mercadores da praça de Buenos Aires.

Ao perceber a oportunidade de lucros elevados, a elite mercantil da República Argentina logo se envolveu no negócio de financiar navios corsários. A maior parte dos armadores era composta por espanhóis, argentinos, norte-americanos, ingleses e alguns austríacos e italianos. Às vezes, um único armador responsabilizava-se por três ou quatro navios corsários, e em algumas ocasiões comandava suas próprias embarcações. Foi o caso de James Harris, César Fournier, John Coe, Antonio Cuyás e Jorge De Kay. Os armadores mais ativos e de maior êxito foram os espanhóis d. Vicente Casares e José Julián Arriola, os argentinos Juan Pedro Aguirre, d. Martín Bonorino e d. Severino Prudent.⁴¹ Assim, homens de negócio que atuavam na praça mercantil de Buenos Aires promoveram o corso contra o comércio marítimo brasileiro, sendo a praça do Rio de Janeiro um alvo preferencial, não apenas por se tratar da capital do Império do Brasil, mas, sobretudo, pelo grande volume de seu comércio marítimo. A elite mercantil carioca, representada pelos mercadores de escravos africanos, que inclusive monopolizavam as companhias de seguros de navios, teve os seus negócios extremamente afetados e precisou contar com o apoio de uma das instituições centrais do Estado brasileiro, a Marinha de Guerra imperial, para enfrentar a ação corsária da República Argentina.

Segundo o historiador naval argentino Laurio Destefani, havia mais de mil homens dedicados à campanha corsária, e o corso, a partir do segundo semestre de 1827, tornou-se a arma principal de guerra da República Argentina. Por isso, navios da Armada portenha passaram a operar como corsários, o que significava que o armador de alguns navios dedicados à atividade corsária era o próprio Estado, prática intensificada em 1828.⁴² Na avaliação do referido autor, a Guerra da Cisplatina assumiu um caráter naval e mercantil, na medida em que ambas as nações beligerantes atacaram o comércio marítimo adversário: o Brasil, com o bloqueio no rio da Prata, e a Argentina,

39 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 359.

40 Cf. CRESPI, Liliana M. Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828). *Revista Temas de África y Asia*, 2, Facultad de Filosofía y Letras, Universidade de Buenos Aires, Buenos Aires, 1993, p. 109, 112.

41 Cf. DESTEFANI, Laurio. Guerra de corso contra el Brasil, p. 263.

42 Cf. DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil, p. 426.

com o curso.⁴³ Portanto, durante a Guerra da Cisplatina estiveram em jogo os interesses das duas maiores praças mercantis da América do Sul: Rio de Janeiro e Buenos Aires.

A região da Cisplatina foi invadida por forças luso-brasileiras em 1816, no contexto do pós-Guerras Napoleônicas, sendo formalmente anexada ao então Reino de Portugal, Brasil e Algarves em 1821, em decorrência de um plebiscito em que os congressistas da Banda Oriental estiveram sob pressão das tropas do comandante português Carlos Frederico Lecor, o barão de Laguna. Após a anexação da Cisplatina, “Lecor e seus aliados promoveram de forma mais agressiva seus interesses pessoais em detrimento de grupos ligados a Buenos Aires”.⁴⁴

Na ocasião, a Grã-Bretanha não encarou bem o expansionismo luso-brasileiro na América meridional, pois temia que o progresso de tal política tornasse o Brasil “um protagonista com muito poder ao nível regional – especialmente no que se referia ao controle das redes comerciais. Aos ingleses, interessava o comércio livre, a livre navegação no rio da Prata e a estabilidade para a realização de negócios”.⁴⁵ Fabrício Prado sintetizou o início da Guerra da Cisplatina da seguinte maneira:

*fruto das tensões entre o governo de Montevideú e os grupos de estancieiros e comerciantes ligados a Buenos Aires, em 1825, um grupo autointitulado os 33 Orientales, vindos de Buenos Aires e respaldados pelas Províncias Unidas, invadiram a Banda Oriental. Os 33 Orientales, chefiados pelo caudilho Lavalleja, tinham por objetivo emancipar a Banda Oriental do Brasil e ingressar nas Províncias Unidas do Rio da Prata. Oficialmente, entre 1825 e 1828, a Província Oriental foi parte das Províncias Unidas, ao mesmo tempo em que a Província Cisplatina era parte do Império do Brasil. Em princípios de 1826, eclodiram conflitos entre tropas brasileiras e argentinas pelo controle da Banda Oriental em diversos pontos da campanha.*⁴⁶

Para Fabrício Prado, Montevideú fazia parte da esfera econômica do Rio de Janeiro desde as últimas décadas do período colonial. Além dos interesses estancieiros luso-brasileiros da fronteira rio-grandense, a anexação da Banda Oriental ao Brasil sob a denominação de Província Cisplatina significou para alguns grupos mercantis de Montevideú “o acesso direto à praça mercantil do Rio de Janeiro, facilidades nos negócios com parceiros britânicos e, sobretudo, a manutenção das redes do tráfico de escravos”.⁴⁷ Analisando o conflito do Prata numa perspectiva Atlântica, o referido autor assevera:

A Guerra da Cisplatina, como é conhecida no Brasil, ou a Guerra do Brasil, como é referida na historiografia argentina, foi o ressurgimento das tensões entre interesses e projetos de soberania distintos. Tais projetos diferiam quanto às alianças regionais e à inserção da Banda Oriental no mercado atlântico. Grupos centrados em Montevideú e na região da fronteira com o Brasil tinham preferências por livre comércio e fortes vínculos comerciais e sociais com o Brasil e

43 Ibid., p. 426.

44 Cf. PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no rio da Prata e o período cisplatino. In: NEUMANN, Eduardo Santos; GRIJÓ, Luiz Alberto (org.). *O continente em armas: uma história da guerra no sul do Brasil*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010, p. 85, 86.

45 Ibid., p. 88.

46 Cf. PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no rio da Prata e o período cisplatino, p. 88, grifo nosso.

47 Ibid., p. 86.

Inglaterra, ao passo que os grupos centrados na campanha possuíam fortes vínculos com Buenos Aires e com as demais províncias litorâneas.⁴⁸

A elite mercantil de Buenos Aires, associada a grupos sociais da Banda Oriental, pretendia controlar inteiramente a entrada do rio da Prata em detrimento de interesses não apenas brasileiros. Para Fabrício Prado, a Guerra da Cisplatina desafiava também os interesses ingleses, na medida em que a conflagração da Banda Oriental “inviabilizava as rotas mercantis na região, deixando o comércio transatlântico paralisado”.⁴⁹ Invariavelmente, a intenção dos grupos mercantis de Buenos Aires em monopolizar a foz do rio da Prata se chocava ainda com os interesses da praça mercantil do Rio de Janeiro, haja vista que alguns negociantes cariocas possuíam fortes vínculos em Montevideú.

Ao mesmo tempo, conforme Aline Pinto Pereira, na Guerra da Cisplatina o Império do Brasil almejou se fortalecer e afirmar sua soberania.⁵⁰ O conflito com a República de Buenos Aires foi encarado pelo imperador do Brasil como uma questão de honra e fundamental para a reafirmação do regime imperial nos planos interno e internacional. Em meados da década de 1820, persistiam os desafios de pacificar o Brasil e o monarca necessitava de sua aceitação em toda a extensão do Império que ainda estava se forjando.⁵¹ Além disso, acrescentamos que neste primeiro confronto bélico ocorrido entre dois países sul-americanos, recém-independentes, a Marinha de Guerra brasileira também buscava a sua afirmação como uma das instituições centrais de um império que possuía enorme faixa litorânea e aspirava consolidar a sua hegemonia na geopolítica regional.

Portanto, a referida autora rompeu ainda com a perspectiva de que a Guerra da Cisplatina fora simplesmente uma ação no plano regional, ou apenas uma herança do período joanino. Concordamos com esta interpretação, pois na análise da questão do rio da Prata devemos levar em consideração os grandes interesses norte-americanos e ingleses no conflito.

é fato que a Inglaterra esteve presente em muitos momentos, tutelando e cerceando as ações brasileiras. Mas, é preciso salientar também que o Brasil nem sempre acatou incondicionalmente todos os interesses ingleses, como a própria Guerra da Cisplatina nos indica. As ações militares no Prata interferiram no comércio que se desenvolvia na região e, por isso, o conflito nunca agradou os ingleses. *A Grã-Bretanha e os Estados Unidos eram as nações que tinham grandes interesses no local. Ainda assim, o Brasil empreendeu a guerra, que, não pode ser tomada apenas como herança do período joanino.*⁵²

Quanto às repercussões da Guerra da Cisplatina no plano interno, Aline Pinto Pereira escreveu o seguinte: “Durante o confronto e após a sua conclusão negativa para o Brasil, Pedro I enfrentou o recrudescimento das críticas que o culpavam mais pelo ônus da guerra do que pela perda da própria província.”⁵³ Grupos opositores ao monarca na Câmara dos Deputados não omitiram o

48 Ibid., p. 89, grifo nosso.

49 Ibid., p. 90.

50 Cf. PEREIRA, Aline Pinto. *A monarquia constitucional representativa e o lócus da soberania no Primeiro Reinado: Executivo versus Legislativo no contexto da Guerra da Cisplatina e da formação do Estado no Brasil*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012, p. 282.

51 Cf. PEREIRA, Aline Pinto. *A monarquia constitucional representativa e o lócus da soberania no Primeiro Reinado*, p. 75, 76.

52 Ibid., p. 93, grifo nosso.

53 Ibid., p. 94.

fato de que o conflito com a República Argentina gerou um enorme déficit nas finanças do império, agravando a crise econômica que se materializou na insolvência do Banco do Brasil, em 1829.⁵⁴ Outros fatores pesaram para a crise política que se instaurara: o recrutamento forçado, a contratação de mercenários de guerra, a interferência nos interesses comerciais de parcela da população e o número de mortos.⁵⁵

Com efeito, no primeiro conflito internacional que envolveu dois Estados da América do Sul, esteve em jogo uma questão regional fundamental, o domínio da navegação no estuário do rio da Prata. Para o Império do Brasil era vital garantir o livre acesso de suas embarcações ao sistema hidrográfico do rio Paraná, para acessar a província do Mato Grosso. O impasse só seria resolvido após três anos de uma guerra desgastante para os dois campos opostos. Daí, a diplomacia inglesa, com a finalidade de mediar o conflito de forma “neutra” e garantir a livre navegação no Prata, arquitetou a criação da República Oriental do Uruguai, que funcionaria como um Estado tampão entre o Brasil e a Argentina.⁵⁶

A regulamentação do corso sobre presas vivas: escravos africanos

As Províncias Unidas do Rio da Prata aboliram o comércio de escravos africanos em 1812, mediante um decreto que estabelecia em seu artigo terceiro o confisco de navios negreiros que chegassem a seus portos, sendo os escravos declarados livres e utilizados pelo governo em ocupações úteis. Em 1813, seguindo uma orientação de emancipação gradual da escravidão, foi sancionada a “lei do ventre livre”, que considerou libertos todos os filhos de escravos nascidos a partir de 31 de janeiro daquele ano, porém só seriam totalmente livres ao alcançarem uma idade determinada, devendo até então se sujeitarem a um regime de patronato.⁵⁷ A Constituição de 1819 ratificou as medidas antitráfico, abolindo novamente o comércio atlântico escravagista. No entanto, a abolição total da escravidão em território argentino somente seria efetivada em 1853.

Durante a guerra com o Brasil pela posse da região da Cisplatina (1825-1828), a política de emancipação gradual da escravidão até então adotada pela República das Províncias Unidas do Rio da Prata sofreu um revés considerável, na medida em que se autorizava novamente a entrada de africanos no país, alegando-se não apenas os aspectos humanitários da questão, mas também finalidades militares, pois, além da facilidade da captura de navios negreiros, existia a possibilidade de empregar alguns “negros libertos” no serviço militar, e, ainda, seria um meio eficaz de hostilizar o Império escravista brasileiro a partir de um dos sustentáculos de sua economia.⁵⁸

De acordo com Liliana Crespi, em trabalho pioneiro que analisou a condição jurídica dos negros apresados em operações de corso durante a Guerra da Cisplatina, os africanos que desembarcassem em solo argentino deveriam ser juridicamente considerados “negros libertos”, mas estariam

54 Ibid., p. 282.

55 Ibid., p. 92.

56 Cf. PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no rio da Prata e o período cisplatino, p. 90.

57 Cf. CRESPI, Liliana M. Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828), p. 109, 110.

58 Ibid., p. 114.

sujeitos ao sistema do patronato regulamentado por uma série de leis e decretos que forneceram um marco legal a uma nova forma de trabalho compulsório.⁵⁹

Os historiadores navais Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, em rico trabalho que aborda as atividades corsárias das Províncias Unidas do Rio da Prata durante o século XIX, destacaram que, antes da deflagração da guerra de corso contra o Império do Brasil em janeiro de 1826, já existia uma profunda cultura corsária em Buenos Aires “arduamente adquirida pela experiência, derivada dos êxitos e fracassos das campanhas cumpridas contra a navegação espanhola, entre os anos de 1815 e 1821”.⁶⁰ Desse modo, ainda em 1816, dez anos antes da deflagração do corso na Guerra da Cisplatina, Pueyrredón, diretor supremo das Províncias Unidas do Rio da Prata, colocou em vigência o regulamento de corso que concedia patente de corsário a toda pessoa disposta a armar navios contra a bandeira espanhola.⁶¹ O artigo 17 dessa legislação que servira de base para a ação corsária das nascentes Províncias Unidas do Rio da Prata em sua guerra de independência contra a Espanha já fazia referência a casos de navios inimigos apresados com carregamento de escravos:

*Los negros apresados serán remitidos a nuestros puertos y el gobierno pagará cincuenta pesos por cada uno de los que sean útiles para las armas de doce años a cuarenta inclusive, con solo el cargo de servir cuatro años en el ejército; excediendo quella edad, bajando de la de doce, o si fueren inútiles en la de servicio, serán absolutamente libres y el gobierno los distribuirá a tutela [...].*⁶²

Liliana Crespi chama a atenção para o mero formalismo da intenção do governo das Províncias Unidas do Rio da Prata ao declarar livres os escravos apresados em navios negreiros inimigos, pois, se considerados aptos, seriam obrigados a cumprir o serviço militar obrigatório como pré-condição para uma futura liberdade. No caso dos considerados inaptos ao serviço das armas, ainda que libertos, deveriam ser distribuídos pelo governo para prestarem serviços a particulares. Esta situação não fora alterada em sua essência durante a guerra de corso contra o Império do Brasil.⁶³

A guerra contra o Império escravista brasileiro não apenas estabeleceu novamente o corso como recurso bélico extremo das Províncias Unidas do Rio da Prata, mas também colocou em vigência o regulamento de corso provisional de 1817, que havia alterado o regulamento de corso de 1816, conhecido como Código Pueyrredón. No entanto, não modificara as considerações que citamos acima referentes ao tratamento dispensado a africanos apresados em navios negreiros.⁶⁴ De acordo com Liliana Crespi, o primeiro negreiro brasileiro a ser apresado durante a Guerra da Cisplatina foi o São José Diligente. A presa foi remetida à base corsária de Carmen de Patagones, no extremo sul da Argentina, onde foram desembarcados 380 africanos, 72 dos quais eram mulheres. Em 3 de março de 1826, o presidente da nação argentina, d. Bernardino Rivadavia, baixou um decreto por meio do qual se organizaria uma companhia de infantaria com cem negros provenientes do navio brasileiro apresado. A inovação em relação ao regulamento de corso existen-

59 Cf. CRESPI, Liliana M. Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828), p. 109.

60 Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*, p. 348.

61 Ibid., p. 348.

62 CRESPI, Liliana M., op. cit., p. 112, 113, grifo nosso.

63 Ibid., p. 114, 115.

64 Cf. CRESPI, Liliana M. Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828), p. 113.

te se referia ao tempo de serviço militar a que seriam submetidos os africanos, porque, ao invés de quatro anos, eles deveriam servir ao exército por oito.⁶⁵

Desse modo, no decorrer da Guerra da Cisplatina, em função das peculiaridades do novo oponente das Províncias Unidas do Rio da Prata, o regulamento de corso adotado durante a luta pela emancipação política contra a metrópole espanhola sofrera novas emendas, das quais destacaremos a seguir três decretos que versam basicamente sobre o destino a ser dado à numerosa escravaria tomada pelos corsários.

O primeiro deles, de 10 de março de 1826, além de reafirmar a condição de liberdade dos escravos capturados a bordo de navios apresados, mantinha o pagamento de cinquenta pesos aos corsários por escravo aprisionado.⁶⁶ Com o próprio trabalho, os “libertos” sob o regime de patronato pagariam alimentação, vestimenta, habitação e o ensino da língua castelhana – seria uma espécie de escravidão por tempo determinado. O artigo 1º estabelecia que “cada negro ha de servir a su patrón por el término de seis años contados desde el dia que haya entrado en su poder”.⁶⁷

Em 28 de março de 1827, um novo decreto ampliava o anterior, mantinha a indenização de cinquenta pesos por escravo de qualquer sexo proveniente das presas corsárias e determinava o destino dos escravos oriundos de navios capturados que viajavam como cargas ou como parte da tripulação. Estes deveriam ser entregues obrigatoriamente às autoridades competentes do governo da República Argentina. Aqueles que fossem úteis às forças armadas prestariam serviço por quatro anos no Exército ou na Marinha, e os não empregados em funções militares seriam distribuídos entre pessoas que quisessem utilizar seus serviços, devendo ser libertados dentro de seis anos, prazo que poderia ser ampliado caso não fossem casados ou tivessem menos de vinte anos. Para o reembolso do Tesouro Público os patrões pagariam um peso por mês durante os seis anos de serviços prestados, ou seja, 72 pesos no total. Se após esse período um ex-escravo continuasse prestando serviço ao seu patrão, este lhe pagaria um peso “por via de salário”, depositado na Caixa de Economia em nome do ex-escravo.⁶⁸

Estas instruções sobre o destino a ser dado aos escravos tinham claramente objetivos militares, uma vez que, além da possibilidade de empregá-los na guerra contra o Império do Brasil, os navios mercantes brasileiros em geral eram guarnecidos por grande número de escravos, que, diante da possibilidade de alcançar liberdade, tendiam a facilitar a captura.⁶⁹

Após a renúncia do presidente d. Bernardino Rivadavia, o governador de Buenos Aires, coronel d. Manuel Dorrego, por delegação das demais províncias, assumiu a condução da guerra contra o Império do Brasil e promulgou o decreto de 12 de setembro de 1827, visando propiciar o fomento do corso contra os navios negreiros.⁷⁰ Como o pagamento de cinquenta pesos não estava satisfazendo

65 Ibid., p. 114.

66 Cf. Archivo General de la Nación (AGN-Bs.Aires), sala X, 4.5.5. Apud RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*, p. 352.

67 Cf. CRESPI, Liliana M., op. cit., p. 115.

68 Cf. AGN-Bs.Aires, sala X, 4.5.5. Apud RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*, p. 352.

69 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 356.

70 Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E., op. cit., p. 349, 352.

os armadores dos navios corsários, que alegavam custar mais a manutenção dos escravos apre-sados até sua passagem para o governo, determinou-se que os armadores de corsários tivessem um crédito de duzentos pesos por escravo, pagos por indivíduos que arrendassem os serviços dos africanos por tempo determinado, ou, caso os armadores desejassem, poderiam usufruir também dos serviços dos “negros libertos” que retivessem para si sob o sistema de patronato.

O preâmbulo do novo documento legislativo e o artigo 1º expressam a nova orientação:

Buenos Aires, 12 de septiembre de 1827

El Gobierno de la Provincia, encargado provisoriamente por la Honorable Legislatura de la continuación de la guerra,

Considerando:

Que la gratificación de cincuenta pesos acordada por los decretos de 10 de marzo de 1826 y 28 del mismo mes de 1827, a los apresadores de buques enemigos con cargamento de esclavos, por cada uno de éstos que se introduzcan, sin incluir a los empleados en la tripulación o en algún servicio particular es insuficiente para estimular a los corsaristas a la introducción de semejantes cargamentos, aun después de apresados, pues no compensa los riesgos y cuantiosos gastos que es preciso arrostrar o insumir en la translación y mantención de sus cargamentos, de lo cual procede, sin duda, que los corsaristas no se dedican al apresamiento de buques negreros, o si toman algunos, los sueltan inmediatamente, dejándolos expuestos a ser retomados por los brasileños; que, si no se acepta otro arbitrio que concilie los principios que nos rigen con las ventajas de los armadores de corso, se priva a la República de un poderoso médio de hostilidad contra el Imperio y se frustra una bella oportunidad para ejercer nuestra filantropía y manifestar el interés de contribuir a los alivios de la humanidad afligida, distrayendo muchos infelices de los horrores de la dura y perpetua esclavitud que les espera en el Brasil y removiendo cuanto esté de nuestra parte, esse escándalo de la moral, que hace esclavos a nuestros iguales, cuando debieran todos los hombres contraerse a mejorar su condición [...].

Ha acordado y decreta:

Art. 1º – Bajo el principio inalterable de que los esclavos que arriben a los Puertos de la República son libres *ipso facto*, desde el momento de pisar nuestras playas, se otorga a los armadores de corsarios que apresen esclavos o cargamentos de ellos, el que puedan empeñar el servicio de los que a su consecuencia introduzcan aqui, por la cantidad de doscientos pesos, cuando más, que reportarán en compensación de los riesgos y gastos que son consiguientes a la importación y la habitación de los buques que hayan hecho el apresamiento.⁷¹

Liliana Crespi assevera que a modificação mais significativa que o decreto de Manuel Dorrego estabeleceu foi em relação ao tempo de serviço obrigatório dos “africanos libertos” sob o regime de patronato. O artigo 2º estendia amplamente o período de trabalho forçado:

71 Cf. AGN-Bs.Aires, fundo Dorrego, Manuel Moreno (Registro Nacional de la República Argentina). Apud RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*, p. 353.

Art. 2º – El tiempo que deberán servir dichos libertos, para rescatar enteramente sus personas, serán en los que tengan de diez años para abajo hasta cumplir los veinte; en los de diez a quinze, diez años; en los de quinze a veinticinco, ocho años; en los de veinticinco a treinta y cinco, seis y desde allí en adelante, solamente cuatro.⁷²

Ao serem introduzidos em um mercado que já havia abolido o comércio atlântico de escravos desde 1812, os africanos se convertiam em uma mercadoria de considerável valor e assim deveriam esperar por mais tempo para serem livres. Desta forma, como destaca a referida autora, as supostas intenções da República Argentina de aliviar a humanidade afligida da dura e perpétua escravidão encontravam pouco respaldo na realidade concreta.⁷³

O artigo 8º estabelecia que de cada cem escravos apresados, computados varões e mulheres, os armadores seriam obrigados a ceder dez homens ao Estado, gratuitamente, para o serviço militar, ficando a cargo de médicos responsáveis eleger os que fossem mais aptos para o serviço das armas, que deveriam servir por não mais de oito anos. Ressalta-se também o conteúdo do artigo 14, que proibia o abandono dos escravos apresados em países estrangeiros. Salvo em casos de urgência indispensável, em função da segurança, as presas vivas não seriam desembarcadas em territórios da Argentina.⁷⁴ Esta brecha na legislação poderia servir de justificativa para o desembarque de africanos em regiões escravistas localizadas no Mar do Caribe, obtendo-se assim, na realidade, lucros fabulosos, na medida em que a carga valiosa negociada era fruto de roubo. Laurio Destefani nos esclarece que as ilhas caribenhas holandesas de San Eustaquio e Saba foram portas de entrada para os escravos apresados por corsários, assim como a ilha de Saint Thomas, que era de propriedade dos Estados Unidos da América, sendo esta última um mercado central de escravos. Além disso, os cativos roubados também poderiam ser desembarcados na ilha de San Martín, holandesa-francesa. Nestas ilhas se encontravam agentes de presas dos armadores de Buenos Aires que realizavam os negócios.⁷⁵ Estas ilhas podem ser visualizadas no Anexo 6.

Se o controle sobre o corso por parte das autoridades platinas estava sendo bem sucedido no que diz respeito aos gêneros alimentícios, promovendo inclusive o suprimento de Buenos Aires, o mesmo não pode ser dito em relação aos escravos apresados. As regulamentações das atividades de corso determinadas pelas autoridades de Buenos Aires não foram cumpridas com rigor pelos armadores de navios corsários, tendo as autoridades platinas perdido em parte o controle sobre alguns corsários que passaram a comercializar os escravos capturados em portos estrangeiros, preferindo lucros maiores. Assim, parte da “carga humana” de alguns navios negreiros roubados era vendida nas Antilhas, onde havia grande demanda por braços africanos.⁷⁶

Privar os mercadores brasileiros de receberem a mão de obra africana escrava e empregá-la no serviço militar contra o Império escravista da América do Sul parece ter sido o grande objetivo da legislação do corso referente ao apresamento de navios negreiros durante a Guerra da Cisplatina. A guerra era, de fato, militar e mercantil, e até os destinos dados aos escravos cumpriam esse duplo papel.

72 Ibid., p. 353.

73 Cf. CRESPI, Liliana M. Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828), p. 120.

74 Cf. AGN-Bs.Aires, fundo Dorrego, Manuel Moreno (Registro Nacional de la República Argentina). Apud RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*, p. 354.

75 Cf. DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil, p. 457.

76 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 356.

O decreto de d. Manuel Dorrego impunha ainda que o chefe de polícia tomasse conhecimento de todos os escravos apresentados pelos armadores de corsários, assim como dos particulares que arrendassem os serviços dos africanos. Apesar disso, alguns informes do chefe de polícia se referiam ao fato de que muitos “libertos” haviam sido distribuídos sem o seu devido conhecimento e autorização.⁷⁷ Ademais, era possível transferir os direitos de usufruir os serviços dos africanos a outro indivíduo, desde que este abonasse previamente ao arrendatário anterior uma quantia em dinheiro não superior a duzentos pesos. Liliana Crespi destacou que esta orientação não foi cumprida com rigor, na medida em que diversos casos encontrados nos arquivos mostram que os direitos de patronato eram vendidos por somas maiores do que as fixadas pela lei. Assevera ainda que a transmissão de patronatos constituía na realidade uma venda de pessoas por tempo determinado, encoberta sob a forma de contrato de trabalho. Outro caso que chama a atenção se refere a situações em que os “libertos” tinham filhos, ficando estes também submetidos ao regime de tutela, ou seja, sujeitos à mesma legislação que cortava a liberdade de seus pais.⁷⁸

O governo de Buenos Aires parece não ter se empenhado efetivamente para que a legislação do sistema de patronato fosse observada, pois, além dos africanos serem objeto de comércio ilegal, muitos que foram destinados ao serviço militar não ganharam a liberdade após o término do período estabelecido. A instituição policial, encarregada de controlar tudo que fosse referente à situação dos negros em condição jurídica especial, interveio em poucos casos e efetivamente não se deu conta do número de ingressados. Destarte, cabe ressaltar ainda que os livros contábeis pesquisados por Liliana Crespi revelaram que os depósitos de 72 pesos por cada liberto para o reembolso do Tesouro Público foram praticamente inexistentes.⁷⁹

Mesmo após o fim da Guerra da Cisplatina, africanos escravizados apresados por corsários e submetidos ao sistema de patronato permaneceram na República Argentina e continuaram sendo negociados. Convertera-se em um excelente negócio especulativo passar adiante a tutela de negros, sendo comum estes mudarem constantemente de patrono em curto espaço de tempo. Segundo Crespi, os “libertos” eram mencionados simplesmente como negros nos documentos oficiais dos chefes de polícia e do Ministério do Governo.⁸⁰ A autora conclui seu estudo afirmando que a situação dos negros que desembarcaram em solo argentino, durante o conflito com o Império do Brasil, enquadrava-se, na realidade, em um sistema de escravidão encoberta, embora a instituição do patronato fosse apresentada nas leis como uma ponte de aproximação à liberdade final.⁸¹

O decreto de Dorrego não apenas estimulou o corso contra navios negreiros brasileiros, fato constatado pelo maior número de apresamentos registrados no ano de 1828, mas também, provavelmente em função da dificuldade de fiscalização por parte das autoridades competentes sobre o destino dos africanos capturados, viabilizou um afluxo considerável de navios negreiros apresados para regiões escravistas caribenhas, onde a margem de lucro dos armadores de corsários era consideravelmente maior.

77 Cf. CRESPI, Liliana M. Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828), p. 120.

78 Ibid., p. 121-123.

79 Ibid., p. 123.

80 Ibid., p. 121, 122.

81 Ibid., p. 124.

No trabalho de Liliana Crespi, elaborado a partir de fontes históricas exclusivamente argentinas, o total de navios negreiros mencionados que foram apresados por corsários da República Argentina é bastante inferior em relação ao que podemos levantar com base na consulta em fontes brasileiras. Esta constatação sugere que muitos navios negreiros apresados por corsários não chegaram à República Argentina e, portanto, não foram registrados como presas.⁸²

Os números da guerra de corso contra o comércio marítimo brasileiro

Os dados referentes à guerra de corso empreendida pelas Províncias Unidas do Rio da Prata contra o comércio marítimo brasileiro que serão apresentados a seguir são baseados em levantamentos estatísticos feitos pelo historiador naval argentino Laurio Destefani, com as restrições por ele mesmo apontadas, a partir de documentação existente no Arquivo Geral da Nação Argentina e no Arquivo Geral da Armada Argentina, publicados na obra *História marítima argentina*.⁸³

A leitura dos números fornecidos – que só podem ser vistos como indicativos – permite percebermos que teria ocorrido um gradativo aumento do número de corsários que atuaram durante o triênio 1826-1828, tendo estes apresado 405 embarcações, das quais 139 chegaram aos portos das Províncias Unidas do Rio da Prata, 133 foram destruídas, 24 retomadas por navios de guerra brasileiros, 33 liberadas e para 74 não se conhece o destino.

Quadro 1 – Corsários com patentes de corso das Províncias Unidas do Rio da Prata

Ano	Número de corsários	Corsários capturados por navios de guerra brasileiros	Corsários destruídos por navios de guerra brasileiros
1826	17	5	3
1827	27*	9	4
1828	34**	13	7
Total	57 (17 de 1826, 20 de 1827, 20 de 1828)	27	14

* Sete corsários eram remanescentes de 1826, vinte eram novos.

** Um corsário era remanescente de 1826 e 13 de 1827, vinte eram novos.

Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 459.

82 A relação de navios negreiros atacados por corsários/piratas é apresentada mais adiante neste capítulo.

83 DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil, p. 415-467.

Quadro 2 – Embarcações apresadas por corsários

Ano	Presas [navios apresados]	Chegadas aos portos das Províncias Unidas	Destruidas	Reapresadas	Liberadas	Destino desconhecido
1826	51	21	5	7	4	14
1827	248	75	98	12	22	41
1828	104	43	30	5	7	19
Total	403	139	133	24	33	74

Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 461, grifo nosso.

O ano de 1827 foi o mais promissor da guerra de corso contra o comércio marítimo brasileiro, conforme o Quadro 2 e os gráficos dos Anexos 7 e 8. No último ano da campanha da Cisplatina, nota-se que o número de corsários capturados ou destruídos por navios da Marinha de Guerra brasileira aumentou, ao passo que diminuiu a quantidade de embarcações apresadas ou destruídas por corsários da República Argentina. Essa mudança de situação pode ser relacionada com as medidas anticorso desenvolvidas pela Armada imperial brasileira. Porém, para o caso específico dos navios negreiros, observaremos adiante (Quadro 4) que, em 1828, ocorreu a maior incidência de ataques a negreiros brasileiros nos litorais do Brasil e da África.

Com efeito, os pontos principais da ação dos corsários passaram a ser guarnecidos por navios de guerra brasileiros. Por exemplo, o bloqueio naval do rio da Prata e do rio Salado se tornou mais fechado,⁸⁴ além de se ter desenvolvido o sistema de comboios regulares a partir do ano de 1827. O sistema de comboios consistia em saídas conjuntas, dos portos brasileiros, de navios de comércio que passaram a se armar, estes também escoltados por navios da Armada imperial em viagens ao longo da costa brasileira, conforme já mencionamos. Ocasionalmente, navios de comércio brasileiros, envolvidos com o comércio de escravos, tiveram a oportunidade de cruzar o Atlântico rumo à África sob escolta de navios da Marinha de Guerra do Brasil que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste, na medida em que, periodicamente, eram necessários o envio de suprimentos e a rendição da guarnição brasileira estabelecida no litoral africano. Assim, as medidas anticorso surtiram um efeito considerável, haja vista que, enquanto em 1827 se registraram 248 apresamentos de navios por corsários argentinos, no ano seguinte este número caiu para 106.

O deslocamento de navios corsários para o litoral africano em 1828, em busca de navios negreiros, ocorreria possivelmente em função da mudança de conjuntura da guerra de corso em águas próximas ao litoral brasileiro, que passaram a receber vigilância ostensiva da Armada imperial. Além disso, obrigaria a Marinha de Guerra brasileira a dividir suas forças entre as duas margens do Atlântico.

84 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 361.

Os efeitos do corso e da pirataria sobre o comércio transatlântico de escravos

Na segunda década do século XIX, devido aos ataques registrados contra navios negreiros destinados ao Brasil, ocorreram perdas que variaram entre a totalidade dos africanos, inclusive o navio, até percentuais variados de carga humana. O corso aos negreiros “era tanto mais frequente quanto maior fosse a demanda por africanos, como durante a década de 1820”.⁸⁵ O sistema de comboio de navios de comércio parece ter sido uma das principais medidas de segurança adotadas contra o corso e a pirataria, “fato insinuado pelas saídas conjuntas (dois ou mais navios) do porto do Rio de Janeiro rumo à África”.⁸⁶ Sobre esta estratégia de proteção do comércio transatlântico de escravos, dispomos de dados estatísticos referentes à praça mercantil do Rio de Janeiro que permitem avaliarmos a importância que se dava à formação de comboios, apesar dos óbices decorrentes da ampliação do tempo das viagens marítimas. Como se sabe, “entre outubro de 1827 e janeiro de 1830, de 119 saídas registradas pelos periódicos, apenas 42 (35%) ocorreram com naus que partiram sozinhas, enquanto sessenta (50%) congregaram duas e três naus, e dezessete (15%) reuniram oito ou nove barcos negreiros”.⁸⁷

Os últimos anos da década de 1820 foram marcados por um crescimento sem precedentes da entrada de africanos nos três principais portos brasileiros envolvidos no comércio atlântico de escravos, ou seja, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco:

*enquanto de 1822 a 1827 cerca de sessenta navios tinham desembarcado aproximadamente 25 mil escravos por ano na província do Rio de Janeiro, em 1828 mais de cento e dez navios desembarcaram, em média, 45 mil escravos, o mesmo que no ano seguinte e, nos primeiros seis meses de 1830, setenta e seis navios negreiros desembarcaram mais de 30 mil escravos. Na província da Bahia, onde nos anos anteriores cerca de quinze navios tinham desembarcado anualmente entre três e quatro mil escravos, em 1829 quarenta e três navios desembarcavam mais de 17 mil enquanto que, no mesmo ano, mais cinco mil eram desembarcados por vinte e dois navios em Pernambuco.*⁸⁸

Para o caso específico do Rio de Janeiro, dispomos ainda de dados referentes à evolução das entradas de navios negreiros entre os dos últimos anos do século XVIII e as três primeiras décadas do século XIX.

85 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 143.

86 *Ibid.*, p. 142.

87 *Ibid.*, p. 142.

88 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, 1976, p. 78, 79, grifo nosso.

Quadro 3 – Evolução das entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro (1796-1830)

Período	Número de entradas	Média anual	Índice
1796-1808	278	21	100
1809-1825	758	47	224
1826-1830	470	94	448

Fonte: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 47.

A entrada desenfreada de africanos no Brasil registrada no último lustro da década de 1820 pode ser compreendida como uma consequência direta do tratado anglo-brasileiro de 23 de novembro de 1826, que previa o fim do comércio lícito de escravos africanos ao sul do hemisfério do Equador após três anos contados da ratificação desse acordo pelo governo inglês, ocorrida em 13 de março de 1827. Porém, após março de 1830, a Grã-Bretanha concedera mais seis meses para a retirada dos últimos navios negreiros do litoral africano, portanto somente em setembro de 1830 o acordo antitráfico entrara efetivamente em vigor, e após esse período de tolerância, as operações negreiras seriam consideradas ilícitas e tratadas como pirataria.⁸⁹

Ao que parece, a “comunidade de traficantes” e os compradores de cativos em solo brasileiro temiam o fim do comércio negreiro, o que explica o aumento considerável da demanda por cativos entre 1827 e 1830 (Anexos 9 e 11). Temos aqui um excelente exemplo de como a política regulava a economia agrária escravista brasileira de forma muito mais contundente do que a simples lei da oferta e da procura, teorizada por Adam Smith e criticada por Karl Polanyi.⁹⁰ Todavia, este aquecimento do mercado de escravos se deu em meio à atividade corsária das Províncias Unidas do Rio da Prata durante a Guerra da Cisplatina, que pôs em risco a lucratividade do comércio atlântico de africanos e a própria construção de uma área de influência brasileira na costa ocidental da África que visava manter um modelo de economia arcaica forjada no período colonial, dependente do fluxo constante de mão de obra escrava. Destarte, a prosperidade do comércio de escravos foi mantida mesmo durante a intensa ação de navios corsários nas principais rotas de comércio marítimo brasileiro, o que se atesta em uma edição de 1828 de um importante periódico que circulava na província do Rio de Janeiro, o *Jornal do Commercio*:

O comércio da escravatura está hoje no seu Zenith de prosperidade: a maior parte dos negociantes têm empregado os seus fundos na compra de novos barcos, e posto que grande parte deles tenha sido tomada pelos corsários argentinos, contudo não desanimam e o que mais admira é que, apesar de tantas perdas, ainda não houve uma só quebra nesta praça, havendo alguns, que têm perdido só em um ano 5, e 6 barcos: hoje em um só mês entram mais navios de África que dantes em um ano, e apesar de abundância do [sic] escravos no mercado, o preço, por que se vendem, é excessivo, de sorte que com o dinheiro com que se compram hoje um preto, compravam-se noutro tempo seis!! Como é bem natural as pessoas empregadas nesse horrendo, desumano, e impolítico comércio têm enriquecido grandemente.⁹¹

89 Ibid., p. 69, 75.

90 POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens de nossa época*, passim.

91 BN, *Jornal do Commercio*, edição de 20 de setembro de 1828, v. IV, p. 1, consulta on-line, grifo nosso.

Analisando o fenômeno da guerra pelo aforisma de Clausewitz, “a continuação da política por outros meios”,⁹² chegaríamos novamente ao pressuposto teórico de Karl Polanyi, segundo o qual a política regularia diretamente a economia, no caso em um cenário de guerra. Esta perspectiva teórica encontra bastante ressonância na Guerra da Cisplatina, conflito gerado por fatores de ordem geopolítica internacional e que abalou profundamente a economia dos polos contendores. Examinaremos com mais profundidade esta questão no capítulo seguinte, no qual focaremos na gestação da orientação geopolítica e econômica do nascente Estado brasileiro, que, além de buscar construir a hegemonia na América do Sul, procurou preservar a dimensão atlântico-africana escravista herdada do período colonial. Para isso, ainda que no curto prazo, a extensão da Guerra Cisplatina para a costa africana representou uma oportunidade para o Império do Brasil demonstrar sua força bélica naval perante seus vizinhos do Atlântico Sul. Se a Armada imperial já conseguira relativo êxito em bloquear os ataques corsários no litoral brasileiro, era preciso agora comprovar tal capacidade em águas internacionais. Afinal, a força do curso não era pouco intensa. É o que se observa em uma relação de navios negreiros, provenientes de portos localizados na costa da região do Congo-Angola com destino ao porto do Rio de Janeiro, atacados por piratas e corsários entre 1823 e 1830 (Quadros 4 e 5).

Quadro 4 – Navios negreiros brasileiros atacados por piratas/corsários (1823-1830)

Ano	Navio (Principal lugar de aquisição de escravos)	Consignatários (Comerciantes de escravos)	Escravos comprados	Escravos roubados (Área de ataque)	Navio apresador
1823	1 – Bergantim Grão Penedo (Cabinda)	José Joaquim Guimarães	433	173 (?)	Pirataria
1825	2 – Brigue Desunião (Cabinda)	(?)	256	256 (?)	Pirataria
1825	3 – Brigue Ulisses* (Cabinda)	João Gomes Barroso	700	? (Cabinda)	Pirataria
1825	4 – Escuna Amizade dos Santos (Benguela)	Vários	301	99 (?)	Pirataria
1825	5 – Brigue São José Diligente (Cabinda)	(?)	382	382 (Litoral de Cabo Frio, RJ)	Bergantim Guillermo ⁹³ Capitão: Francisco Fourmantin Armador: d. Vicente Casares Destino da presa: Carmen de Patagones

⁹² CLAUSEWITZ, Carl Von. Da guerra. 1. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1979, passim.

⁹³ O corsário Guillermo, de patente oriental, era considerado um pirata até a obtenção da patente de corso de Buenos Aires, em 22 de março de 1826, quando então foi rebatizado com o nome de General Lavalleja. Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El curso rioplatense*, p. 366-370, 422-424.

Ano	Navio (Principal lugar de aquisição de escravos)	Consignatários (Comerciantes de escravos)	Escravos comprados	Escravos roubados (Área de ataque)	Navio apresador
1827	6 – Bergantim Audaz (Cabinda)	Manuel Guedes Pinto	498	363 (?)	(?)
1827	7 – Escuna Estrela do Mar (Molembo)	Joaquim de Matos Costa	266	213 (Molembo)	(?)
1827	8 – Bergantim Orestes (Luanda)	Joaquim Ferreira dos Santos	580	580 (Litoral do Rio de Janeiro)	Escuna Rayo Argentino Capitão: Antônio Cuyás Armador: d. Vicente Casares e Cia. Destino da presa: Salado
1827	9 – Escuna Gaivota ⁹⁴ (rio Zaire)	?	307	307 (Costa da África)	?
1827	10 – Brigue-escuna Imperatriz ⁹⁵ (Molembo)	?	376	376 (rio Zaire)	Brigue Oriental Argentino Capitão: Pedro Dautant Armador: Severino Prudent Destino da presa: Carmen de Patagones
1827	11 – Bergantim São José Especulador ⁹⁶ (Luanda)	?	118	118 (?)	?

⁹⁴ A escuna Gaivota saiu do Rio de Janeiro e havia feito o seguro marítimo com a companhia carioca Retribuição, no valor de 4:000\$000 (quatro contos de réis), que cobria apenas a carga a ser usada no escambo por escravos. O negreiro foi atacado na costa da África. Cf. AN, Documentação da Companhia de Seguros Marítimos Retribuição datada de 23 de agosto de 1828, Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543. Ver também VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database.

⁹⁵ O brigue-escuna Imperatriz saiu da Bahia e havia feito o seguro marítimo com a companhia carioca Retribuição, no valor de 6:000\$000 (seis contos de réis), que cobria apenas a carga a ser usada no escambo por escravos. O negreiro foi atacado quando ancorado no rio Zaire. Cf. AN, Documentação da Companhia de Seguros Marítimos Retribuição datada de 23 de agosto de 1828, Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543. Ver também VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database.

⁹⁶ O bergantim São José Especulador saiu da Bahia e havia feito o seguro marítimo com a companhia carioca Retribuição, no valor de 7:040\$000 (sete contos e quarenta mil réis), que cobria apenas a carga a ser usada no escambo por escravos. O negreiro foi atacado quando realizava viagem de Luanda para o Rio de Janeiro. Cf. AN, Documentação da Companhia de Seguros Marítimos Retribuição datada de 23 de agosto de 1828, Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543. Ver também VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database.

Ano	Navio (Principal lugar de aquisição de escravos)	Consignatários (Comerciantes de escravos)	Escravos comprados	Escravos roubados (Área de ataque)	Navio apresador
1828	12 – Bergantim Tejo (Cabinda)	Joaquim Ferreira dos Santos	424	325 (Litoral do Rio de Janeiro)	Fragata La Gaviota Capitão: Pedro Dautant Armador: Severino Prudent Destino da presa: ilha de São Bartolomeu (Mar do Caribe)
1828	13 – Bergantim Adamastor (Cabinda)	Joaquim José da Rocha	381	357 (Litoral do Rio de Janeiro)	Escuna Libertador Bolívar Capitão: d. Juan Jaime Coste Armador: d. Juan Pedro Aguirre Destino da presa: Bahía de Maldonado
1828	14 – Bergantim Bom Jesus Triunfo (Ambriz)	?	373	350 (Litoral do Rio de Janeiro)	Escuna Presidente Capitão: Tomás Allen Armadores: d. Vicente Casares e d. Francisco Ignacio Ugarte Destino da presa: Carmen de Patagones
1828	15 – Bergantim Golfinho (Ambriz)	Manoel Joaquim da Fonseca Constantino Dias Pinheiro Guimarães	373	350 (Litoral do Rio de Janeiro)	Escuna Presidente Capitão: Tomás Allen Armadores: d. Vicente Casares e d. Francisco Ignacio Ugarte Destino da presa: Carmen de Patagones
1828	16 – Bergantim Poliphemo (Cabinda)	Domingos de Carvalho e Sousa	692	560 (Litoral do Rio de Janeiro)	?

Ano	Navio (Principal lugar de aquisição de escravos)	Consignatários (Comerciantes de escravos)	Escravos comprados	Escravos roubados (Área de ataque)	Navio apresador
1828	17 – Brigue Amizade Feliz (rio Zaire)	José Bernardino de Sá	220	125 (Litoral do Rio de Janeiro)	Brigue Oriental Argentino Capitão: Francisco Formantin Armador: Severino Prudent Destino da presa: Carmen de Patagones
1828	18 – Patacho Carolina (Ambriz)	Antônio Alves da Silva Porto	300	80 (?)	?
1828	19 – Bergantim Nova Santa Rosa (Cabinda)	Diogo Gomes Barroso	451	340 (?)	?
1828	20 – Escuna Primeira Estrella (Molembo)	Felipe Ribeiro da Cunha	244	188 (Molembo)	?
1828	21 – Bergantim Cotin** (Ambriz)	?	?	(?) (Ambriz)	Escuna General Brown Capitão: Augusto Larsen Armador: Martiniano Bonorino Destino da presa: Bahia (Brasil)
1828	22 – Sumaca Imperador do Brazil** (Ambriz)	?	?	166 (Ambriz)	Escuna General Brown Capitão: Augusto Larsen Armador: Martiniano Bonorino Destino da presa: Bahia (Brasil)

Ano	Navio (Principal lugar de aquisição de escravos)	Consignatários (Comerciantes de escravos)	Escravos comprados	Escravos roubados (Área de ataque)	Navio apresador
1828	23 – Sumaca Triunfo da Inveja** (Ambriz)	?	?	?(Ambriz)	Escuna General Brown Capitão: Augusto Larsen Armador: Martiniano Bonorino Destino da presa: Bahia (Brasil)
1828	24 – Brigue-escuna Lucrécia (Cabinda)	Pedro José Bernardes	292	103 (?)	?
1828	25 – Sumaca ? (?)	?	?	60 (Litoral africano)	Bergantim General Roudeau Capitão: John H. Coe Propriedade: Armada Argentina Destino da presa: Buenos Aire
1829	26 – ? (Cabinda)	José Alexandre Pereira Brandão	498	355 (?)	Pirataria
1829	27 – ? (Cabinda)	Joaquim Martins Mourão	103	103 (Cabinda)	Pirataria
1830	28 – Brigue-escuna Providência (Ambriz)	Joaquim Antônio Ferreira	191	74 (?)	Pirataria
1830	29 – Brigue Ceres (Ambriz)	Antônio José Meireles	418	61 (Ambriz)	Pirataria
1830	30 – Bergantim General Rêgo (Ambriz)	Manuel Guedes Pinto	345	132 (?)	Pirataria

* De acordo com a edição do *Diário Fluminense* de 2 de dezembro de 1825, seção Notícias Marítimas, o brigue Ulisses entrou no porto do Rio de Janeiro, em 29 de novembro de 1825, com 698 africanos escravizados, tendo morrido dois na viagem. Outrossim, é mencionado que o mestre do navio, Pedro José Corrêa Vianna, relatou que o seu navio fora roubado em Cabinda por um corsário com bandeira americana.

** Os negreiros Cotín, Imperador do Brasil e Triunfo da Inveja foram apresados no porto de Ambriz pelo navio corsário General Brown em 10 de maio de 1828. O negreiro Imperador do Brasil foi capturado com carga de aguardente, pólvora, armas e 166 africanos escravizados. O Triunfo da Inveja e o Cotín foram apresados em pleno comércio negreiro com a carga geral a ser utilizada na aquisição de escravos.

Fontes: *Diário do Rio de Janeiro* (de 2 de dezembro de 1825 a 2 de dezembro de 1827), *Jornal do Comércio* (de 2 de outubro de 1827 a 30 de junho de 1830), *Diário Fluminense* (de 21 de maio de 1824 a 31 de dezembro de 1830); DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 415-467; RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*. Buenos Aires: Editora Instituto Browniano, 1996; VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 237-238; AN, Documentação da Companhia de Seguros Marítimos Retribuição datada de 23 de agosto de 1828, Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

Quadro 5 – Síntese dos negreiros atacados por piratas/corsários

Ano	Número de negreiros atacados
1823	1
1825	4
1827	6
1828	14
1829	2
1830	3
Total	30

Fontes: idem ao Quadro 4.

Analisando os dados acima percebemos claramente uma concentração de ataques a navios negreiros entre 1825 e 1828, ou seja, no contexto da Guerra da Cisplatina, quando a demanda por africanos no Brasil permanecia elevada, em função da proximidade da data prevista para a supressão total do comércio transatlântico de escravos, em observância à convenção anglo-brasileira de 1826. Ressaltamos também que a maior incidência de ataques ocorreu a navios negreiros procedentes do porto de Cabinda, que, na década de 1820, era um dos principais portos fornecedores de escravos para o Rio de Janeiro.⁹⁷ Os nomes dos consignatários de navios negreiros que foram destacados no Quadro 4 figuram entre os principais comerciantes de escravos que monopolizavam o comércio de cativos de Angola para o Rio de Janeiro, de acordo com os trabalhos dos historiadores João Fragoso e Manolo Florentino, sendo, portanto, parte integrante da elite mercantil carioca.⁹⁸

Os ataques aos navios negreiros ocorriam geralmente no litoral africano ou próximo à costa brasileira, ou seja, os pontos mais vulneráveis eram os locais de saída e de chegada dos navios. Nos barracões, situados próximos aos portos africanos, onde os escravos ficavam concentrados à espera de embarque, ou mesmo a bordo das embarcações negreiras ancoradas enquanto se completava a lotação, havia a possibilidade de furtos ou roubos de cativos. Foi o que aconteceu, em 1827, com o negreiro Estrela do Mar, consignado a Joaquim de Mattos Costa, que teve 213 escravos roubados no porto de Molembo. O mesmo ocorreu com os traficantes Felipe Ribeiro da Cunha, em Molembo (1828), e Joaquim Martins Mourão, em Cabinda (1829), roubados em 188 e 103 escravos, respectivamente, antes de zarpar.⁹⁹

Uma vez no mar, o primeiro perigo era a subtração dos escravos por piratas ou corsários. Segundo Manolo Florentino:

97 Cf. KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 109.

98 Sobre a hierarquização dos traficantes de escravos do Rio de Janeiro, de acordo com o número de viagens por eles realizadas, ver: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 266, 267; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998, p. 320.

99 Cf. FLORENTINO, Manolo, op. cit., p. 141.

Durante a etapa marítima, mais do que qualquer outra, aumentavam os riscos dos traficantes [...]. A perda da mercadoria humana através da ação corsária ou mesmo do naufrágio era possibilidade sempre presente em qualquer tipo de operação mercantil marítima, importando menos a natureza da mercadoria do que seu valor enquanto presa.¹⁰⁰

O negreiro Desunião, procedente do porto de Cabinda, aos 28 dias de viagem foi atacado por um corsário saído de Cuba, tendo seus 256 escravos roubados. O negreiro Ceres, por sua vez, adentrou a baía de Guanabara, em março de 1830, com 341 cativos adquiridos em Ambriz. Dezesseis haviam perecido durante a travessia do Atlântico e 61 tinham sido roubados perto do litoral africano por pirata de bandeira norte-americana.¹⁰¹

Segundo Manolo Florentino, “durante a década de 1820 mais de 4 mil africanos passaram para as mãos de piratas, sem contar as perdas de tripulantes e dos próprios barcos”. Estimando os prejuízos dos traficantes de escravos da província do Rio de Janeiro, o autor concluiu que na última década do tráfico legal a pirataria causou aos traficantes cariocas “um prejuízo entre oitocentos e novecentos contos de réis”.¹⁰²

Herbert Klein e Stanley Engerman elaboraram estatísticas sobre a importação de escravos africanos pela praça mercantil do Rio de Janeiro, entre fins do século XVIII e as três primeiras décadas do século XIX. Os dados revelaram que os escravos que entraram no Rio de Janeiro, entre 1825 e 1830, eram provenientes, predominantemente, dos portos de Cabinda e Ambriz, que então superaram a preeminência anterior dos portos de Luanda e Benguela. Com efeito, após a emancipação política do Brasil, houve um deslocamento da maior parte dos navios negreiros para o litoral norte da região congo-angolana, onde os traficantes de escravos poderiam negociar com maior autonomia em relação às autoridades portuguesas, na medida em que nos portos de Cabinda e Ambriz era possível realizar a compra da *carga humana* diretamente com potentados e autoridades africanas locais.

Enquanto quase todos os escravos importados no período 1795-1811 procediam de Angola, divididos quase igualmente entre os portos principais de Benguela e Luanda, *no período 1825-1830 [...] Os portos do norte do rio Zaire, especialmente Cabinda, aumentaram em importância. Nesse período posterior, Cabinda transformou-se no principal supridor de escravos para o Rio de Janeiro enquanto o porto angolano de Ambriz adquiriu importância semelhante como supridor àquela de Benguela*. Luanda e Benguela, que dominaram o comércio no início do século XIX, forneciam agora 12% e 21% das importações do Rio de Janeiro, respectivamente.¹⁰³

Segundo Jaime Rodrigues, no início do século XIX, Cabinda se converteu em uma “zona de livre comércio”, em função da prevalência dos interesses africanos em detrimento da pretensa soberania portuguesa, e funcionava como uma base de traficantes de escravos, envolvidos tanto com o mercado brasileiro como com o cubano, interessados em escapar às medidas de controle sobre as atividades mercantis em portos angolanos situados mais ao sul, como Benguela e Luanda.¹⁰⁴ De

100 Ibid., p. 141.

101 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 143, 144.

102 Ibid., p. 144.

103 KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830, p. 102, grifo nosso.

104 Cf. RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 13, 15, 30.

forma análoga, Alberto da Costa e Silva afirma que ao norte do rio Zaire, no começo do século XIX, prevalecia ainda a autonomia dos *povos vilis* que ocupavam os reinos de Loango, Cacongo e Ngoyo; estes, embora negociassem com Luanda, pertenciam a outra zona comercial, onde os africanos traziam do interior o marfim, os panos de rafia e os escravos que ofereciam em seus portos.¹⁰⁵

Jill Dias analisou com maior profundidade a questão referente aos *povos vilis* dos antigos “reinos” de Loango, Cacongo e Ngoyo. Conforme a pesquisadora escreveu, na década de 1820, ao norte do rio Zaire, onde ficavam localizados os mencionados “Estados africanos” (Anexo 10), os poderes políticos locais “mantinham relações distantes com o governo português de Luanda”, que, na verdade, “tinha pouco ou nenhum poder de intervenção efectiva”.¹⁰⁶ Nas baías de Loango e Cabinda, desde o século XVIII se desenvolvia um intenso comércio de escravos sob direção de comerciantes especializados formados entre os *vilis* e povos vizinhos, chamados *mubiris* ou *mubires* nas fontes portuguesas. Estes negociavam escravos diretamente com europeus, brasileiros e norte-americanos. Dessa maneira, formaram-se grupos de elite nestas sociedades africanas que se tornaram intermediários do tráfico atlântico de escravos.¹⁰⁷

Entre a foz do Zaire e o porto de Ambriz ao sul, na zona costeira do antigo “reino” centralizado do Congo, à semelhança do que ocorria na costa de Loango e Cabinda, no mesmo período, o poder político africano encontrava-se muito fragmentado entre uma série de “chefados” e “Estados” pequenos.¹⁰⁸ A referida autora afirma ainda que nestas regiões o poder físico dos “reis”, o *Mani Congo* e o *Maloango*, “era meramente simbólico, sendo o poder efectivo dividido entre várias dinastias políticas”.¹⁰⁹ Com efeito, grupos mercantis que controlavam poderes políticos locais e redes escravagistas importantes que conectavam o interior da África e o litoral entre os portos de Loango, Molembo, Cabinda e Ambriz¹¹⁰ se tornaram as autoridades dos outrora reinos centralizados de Loango, Cacongo, Ngoyo e Congo.

105 SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011, p. 87. Ver também o Anexo 1.

106 DIAS, Jill. Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos (1820-1845). In: ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (org.). *Nova história da expansão portuguesa: o Império africano (1825-1890)*. Lisboa: Estampa, 1998, p. 339.

107 Ibid., p. 339, 340.

108 Ibid., p. 342.

109 Ibid., p. 341.

110 Ressaltamos que entre Luanda, onde prevalecia a soberania portuguesa, e o porto de Ambriz, área sem influência lusitana, há três rios (Bengo, Dande e Laje) que funcionavam como uma fronteira natural entre os domínios de Portugal e a zona controlada pelos africanos (ver Anexo 10).

Do outro lado do Atlântico, as elites mercantis também se vinculavam visceralmente ao trato de cativos.

O comércio transatlântico de escravos era o único meio de repor em larga escala a mão de obra necessária à grande agricultura de base escravista do Brasil. A posição ímpar que os comerciantes de escravos ainda desempenhavam na hierarquia socioeconômica do nascente Império e os prejuízos que sofriam em função dos ataques a navios negreiros nas duas margens do Atlântico contribuíram decisivamente para que o governo imperial brasileiro organizasse uma força naval encarregada de proteger o comércio negreiro no litoral da região congo-angolana, entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz. O governo atendia a requerimentos coletivos de comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro enviados à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.¹¹¹ Os interesses dos homens de negócio envolvidos com o comércio de longa distância eram, em larga medida, próprios também do Estado imperial, tanto do ponto de vista político, quanto econômico e social.

As representações da comunidade da praça mercantil do Rio de Janeiro datam de 1827 e contêm dezenas de assinaturas em forma de abaixo-assinado, solicitando ao governo imperial providências imediatas contra a ação de *corsários de Buenos Aires* que assolavam o comércio marítimo brasileiro. Atendendo a uma solicitação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, companhias de seguros de navios que atuavam no Rio de Janeiro elaboraram relações de embarcações apresadas por corsários da República Argentina, mencionando os prejuízos com o pagamento de apólices de seguro, o que analisaremos detalhadamente no capítulo seguinte.

Por ora, ressalte-se que, além da escravaria dos negreiros provenientes da África, os corsários almejavam também os cativos transportados como carga no comércio de cabotagem e os que viajavam na condição de tripulantes dos navios que singravam o litoral do Brasil, visto que era comum o trabalho escravo a bordo de navios mercantes ou mesmo de guerra. No Quadro 6, apresenta-se uma estimativa do total de escravos “resgatados” nestas situações por navios que portavam carta de corso da República Argentina.

¹¹¹ As representações ou requerimentos coletivos da comunidade mercantil do Rio de Janeiro solicitando a proteção do Estado contra a ação corsária estão disponíveis para consulta no Arquivo Nacional (AN), Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543, XM-1167.

Quadro 6 – Relação de escravos apresados na condição de tripulantes/carga em embarcações brasileiras de cabotagem (1826-1828)

Ano	Navio presa	Escravos roubados	Navio corsário	Destino do navio apresado (Base de operações corsárias)
1826	1 – Sumaca Penha de Santos	6	Lugre Hijo de Julio Capitão: Francisco Fourmantin Armador: José Julián Arriola Fiador e agente de presas: Fernando Alfaro	Patagônia
1826	2 – Sumaca Bela Flor	8	Lugre Hijo de Mayo Capitão: Diego Harris Armador: Severino Prudent Fiador: d. Félix Ignacio Frías Agente de presas: Eduardo Frazier	Patagônia
1826	3 – Sumaca Flor do Rio da Prata	3	Bergantim Congreso Nacional Propriedade: Armada Argentina	Buenos Aires
1826	4 – Bergantim Bom Sucesso	4	Bergantim Oriental Argentino Capitão: Pedro Dautant Armador: Severino Prudent Fiador: d. Juan Pedro Aguirre Agente de presas: Severino Prudent	Patagônia
1826	5 – Sumaca Elisa Bela	1	?	Buenos Aires
1826	6 – Sumaca Gloria	7	Escuna Sarandí Capitão: d. Guillermo Brown Propriedade: Armada Argentina	?
1826	7 – Escuna Chiquinha	3	Bergantim Oriental Argentino Capitão: Pedro Dautant Armador: Severino Prudent Fiador: d. Juan Pedro Aguirre Agente de presas: Severino Prudent	Patagônia
1827	8 – Sumaca Alexandrina	7	Escuna General Mansilla Capitão: Roberto Beazley Proprietários: d. Vicente Casares e Ricardo Sutton Armador, fiador e agente de presas: d. Vicente Casares	Buenos Aires A sumaca brasileira, por ser considerada superior ao navio corsário apresador, passou a operar como o novo navio corsário General Mansilla, tendo recebido a artilharia do corsário original
1827	9 – Sumaca Imperatriz	5	Bergantim Oriental Argentino Capitão: Pedro Dautant Armador: Severino Prudent Fiador: d. Juan Pedro Aguirre Agente de presas: Severino Prudent	Patagônia

Ano	Navio presa	Escravos roubados	Navio corsário	Destino do navio apresado (Base de operações corsárias)
1827	10 – Bergantim Novo Briosó	20	Escuna Bonaerense Capitão: Juan Soulin Proprietário: José Julián Arriola e Cia. Armador: d. Martiniano Bonorino Fiador e agente de presas: José Julián Arriola	Salado
1827	11 – Sumaca Boa Fé	11	Escuna General Brown Capitão: Cristobal Carnelia Armador, fiador e agente de presas: d. Francisco Ignacio Frías e d. Francisco Trelles	Salado
1827	12 – Sumaca José Salvador	2	Escuna Presidente Capitão: Tomás Allen Propriedade: J.J. Arriola y Compañia Armador: d. Vicente Casares Fiador: d. Francisco Ignacio Ugarte Agente de presas: d. José Julián Arriola	Salado
1827	13 – Bergantim Pujuca*	12	Bergantim Patagones Capitão: d. Jorge Luis Love Propriedade: Armada Argentina	Patagônia
1827	14 – Sumaca Maria Isabel	3	Sumaca General Mansilla Capitão: James Wilder Proprietário: Ricardo Sutton Armador, fiador e agente de presas: d. Vicente Casares	Buenos Aires
1827	15 – Sumaca Vigilante	18	Escuna Sin Par Capitão: Carlos Tidblom Proprietário: José Julián Arriola Armador: Vicente Casares Fiador e agente de presas: Francisco A. Ugarte	Buenos Aires
1827	16 – Sumaca Flor do Porto	7	Lugre Unión Argentina Capitão: Felipe Prounting Proprietário e armador: Estanislao Medrano Fiador e agente de presas: d. Félix de Alzaga	Salado
1827	17 – Sumaca Santa Rita	4	Lugre Unión Argentina Capitão: Felipe Prounting Proprietário e armador: Estanislao Medrano Fiador e agente de presas: d. Félix de Alzaga	Salado
1827	18 – Bergantim Vigoroso	7	Escuna Sin Par Capitão: Carlos Tidblom/José María Pinedo Proprietário: José Julián Arriola Armador: Vicente Casares Fiador e agente de presas: Francisco A. Ugarte	Buenos Aires

Ano	Navio presa	Escravos roubados	Navio corsário	Destino do navio apresado (Base de operações corsárias)
1827	19 – Sumaca Conceição do Sena	6	Escuna General Mansilla Capitão: Roberto Beazley Proprietários: d. Vicente Casares e Ricardo Sutton Armador, fiador e agente de presas: d. Vicente Casares	Salado
1827	20 – Sumaca Cochrane	10	Brigue-escuna Sin Par Capitão: Juan King Proprietário: José Julián Arriola Armador: Vicente Casares Fiador e agente de presas: Francisco A. Ugarte	Salado
1827	21 – Sumaca Santa Cruz	3	Escuna General San Martin Capitão: Samuel Adams Proprietário: José Julián Arriola Armador: Martiniano Bonorino Fiador e agente de presas: José Julián Arriola	Salado
1827	22 – Sumaca Nova Europa	11	Escuna Sin Par Capitão: Carlos Tidblom Proprietário: José Julián Arriola Armador: Vicente Casares Fiador e agente de presas: Francisco A. Ugarte	Salado
1827	23 – Sumaca Rosalia	1	Escuna Venganza Capitão: César Fournier Proprietário, armador, fiador e agente de presas: César Fournier	Buenos Aires
1827	24 – ?	3	Escuna Vengadora Argentina Capitão: Antonio Cuyás Proprietário: d. Vicente Casares Fiador e agente de presas: Ricardo Sutton	?
1827	25 – ?	1	Escuna Presidente Capitão: Tomás Allen Propriedade: J.J. Arriola y Compañía Armador: d. Vicente Casares Fiador: d. Francisco Ignacio Ugarte Agente de presas: d. José Julián Arriola	Buenos Aires
1827	26 – Sumaca Bela União	1	Escuna Vencedor de Ituzaingó Capitão: d. Juan Jaime Coste Proprietário, armador e agente de presas: Juan Pedro Aguirre Fiador de presa: Guillermo Patricio Ford	Salado

Ano	Navio presa	Escravos roubados	Navio corsário	Destino do navio apresado (Base de operações corsárias)
1827	27 – Fragata mercante Fortunata Palermitana**	42	Bergantim Congreso Nacional Capitão: d. César Fournier Propriedade: Armada Argentina Agente de presas: d. Francisco Trelles	O navio presa foi remetido ao porto chileno de Valparaíso, onde foi vendido. É provável que os 42 escravos tenham desembarcado na Patagônia
1827	28 – Sumaca São José	50	Bergantim General Brandsen Capitão: d. Jorge De Kay Propriedade: Vicente Casares e Cia. Armador: Vicente Casares	Ilha de São Bartolomeu (Mar do Caribe)
1827	29 – Escuna Lealdade	2	Escuna Sin Par Capitão: Carlos Tidblom Proprietário: José Julián Arriola Armador: Vicente Casares Fiador e agente de presas: Francisco A. Ugarte	Salado
1827	30 – Sumaca Nova Flora	5	Escuna Sin Par Capitão: Carlos Tidblom Proprietário: José Julián Arriola Armador: Vicente Casares Fiador e agente de presas: Francisco A. Ugarte	Salado
1827	31 – Sumaca Nova Sociedad	1	Escuna General Brown Capitão: Augusto Larsen Armador, fiador e agente de presas: d. Francisco Ignacio Frías e d. Francisco Trelles	Salado
1828	32 – Sumaca Ulisses	33	Bergantim General Roudeau Capitão: John H. Coe. Propriedade: Armada Argentina Agente de presas: Mario Lozano	Salado
1828	33 – Sumaca Delfina	4	Brigue-escuna General San Martin Capitão: Samuel Adams Proprietário: José Julián Arriola Armador: Martiniano Bonorino Fiador e agente de presas: José Julián Arriola	Patagônia
1828	34 – Sumaca Lealdade	6	Bergantim General Roudeau Capitão: Juan H. Coe Propriedade: Armada Argentina Agente de presas: Mariano Lozano	Buenos Aires
1828	35 – Sumaca Leonidas	1	Escuna Libertador Bolívar Capitão: d. Juan Jaime Coste Proprietário e armador e agente de presas: Juan Pedro Aguirre Fiador de presas: Guilherme Patricio Ford	Salado
1828	36 – Cúter Voador***	1	Baleeira Venganza de la Carlota Capitão: José Clavelli Proprietário: Juan Bautista Cambiasso Armador: José Clavelli	Buenos Aires

Ano	Navio presa	Escravos roubados	Navio corsário	Destino do navio apresado (Base de operações corsárias)
1828	37 – Escuna Heroína	2	Bergantim General Roudeau Capitão: Juan H. Coe Propriedade: Armada Argentina Agente de presas: Mario Lozano	Salado
1828	38 – Sumaca Fama do Brasil	10	Brigue-escuna General San Martin Capitão: Samuel Adams Proprietário: José Julián Arriola Armador: Martiniano Bonorino Fiador e agente de presas: José Julián Arriola	Patagônia
1828	39 – Sumaca Restauração	8	Brigue-escuna General San Martin Capitão: Samuel Adams Proprietário: José Julián Arriola Armador: Martiniano Bonorino Fiador e agente de presas: José Julián Arriola	Patagônia
1828	40 – Sumaca São Joaquim Viajante	2	Bergantim General Roudeau Capitão: Juan H. Coe Propriedade: Armada Argentina Agente de presas: Mario Lozano	Maldonado
1828	41 – Sumaca Boa Notícia	3	Escuna Bonaerense Capitão: Juan Green Proprietário: José Julián Arriola Armador: d. Martiniano Bonorino Fiador e agente de presas: José Julián Arriola	Salado
1828	42 – ?	2	Escuna Triunfo Argentino Capitão: Augusto Dagrument Proprietário: d. José Julián Arriola Armadores: d. Martiniano Bonorino e d. José Julián Arriola Fiador e agente de presas: José Julián Arriola	Salado
1828	43 – Sumaca Estrela do Norte	2	?	Buenos Aires
1828	44 – Escuna São João Baptista	2	Brigue-escuna General San Martin Capitão: Samuel Adams Proprietário: José Julián Arriola Armador: Martiniano Bonorino Fiador e agente de presas: José Julián Arriola	Patagônia

Fontes: CRESPI, Liliana M. Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828). *Revista Temas de África y Asia*, 2, Facultad de Filosofía y Letras, Universidade de Buenos Aires, Buenos Aires, 1993, p. 109-124; RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*. Buenos Aires: Editora Instituto Browniano, 1996; AN, Documentação da Companhia de Seguros Marítimos Restauradora datada de 23 de agosto de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

Observação: O agente de presas aguardava na base de operações corsárias a chegada dos navios apresados para realizar a venda destes e das cargas variadas que eram encontradas a bordo.

* O bergantim Pujuca ou Peiyuca foi apresado no litoral da Bahia com material bélico e escravos destinados à Marinha brasileira. Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*, p. 468, 469; cf. CRESPI, Liliana M., op. cit., p. 118.

** A fragata mercante Fortunata Palermitana tinha bandeira e matrícula de Nápoles e foi apresada no litoral do Rio de Janeiro com cargas de vinhos de propriedade brasileira. Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E., op. cit., p. 392.

*** O cúter Voador foi apresado no litoral de Montevideu quando retornava ao Brasil após levar provisões para a esquadra brasileira. Cf. *ibid.*, p. 511, 512.

A partir dos dados dos Quadros 4 e 6, podemos obter uma estimativa do número total de escravos que foram roubados pela ação da pirataria e de corsários da República de Buenos Aires entre 1825 e 1830, conforme demonstramos no Quadro 7.

Quadro 7 – Total de escravos roubados por ação de piratas e corsários (1825-1830)

Ano	Escravos apresados em navios negreiros entre 1825 e 1830	Escravos apresados como tripulantes/carga em embarcações mercantes e de guerra entre 1826 e 1828
1825	737	0
1826	0	32
1827	1.957	232
1828	3.004	76
1829	458	0
1830	267	0
Total	6.423	340
Total geral de escravos roubados	6.763	

Fontes: idem aos Quadros 4 e 6.

Tendo por base o número de escravos roubados calculado acima e estimando-se em 200\$000 (duzentos mil réis) o preço de cada cativo durante a década de 1820 na província do Rio de Janeiro,¹¹² podemos afirmar que a pirataria e o corso causaram ao Império escravista brasileiro prejuízos de monta extremamente elevada: 1.352:600\$000 (mil trezentos e cinquenta e dois contos e seiscentos mil réis). Se considerarmos, além disso, que a esta soma poderíamos acrescentar os valores dos navios apresados e as variadas e valiosas cargas das embarcações que realizavam o comércio costeiro, é factível que o valor total das perdas seja mais expressivo ainda. Vale ressaltar que esta estimativa leva em consideração apenas 26 navios negreiros que tiveram a escravaria roubada por piratas e corsários entre 1825 e 1830, identificados no Quadro 4, e 44 embarcações, mercantes ou de guerra, com escravos a bordo apresadas por corsários entre 1826 e 1828 (Quadro 6). Portanto, estamos longe da totalidade dos navios apresados e destruídos em toda a campanha corsária da República Argentina: 403 embarcações, de acordo com as estimativas apresentadas no Quadro 2. Em outros termos, aqueles 6.763 escravos apreendidos equivaliam a aproximadamente 18,5% do total da população escrava das freguesias urbanas da cidade do Rio de Janeiro (Sacramento, São José, Candelária, Santa Rita e Santana) no ano de 1821. É como se toda a escravaria de uma freguesia urbana tivesse sido roubada em seis anos, tomando-se como exemplo a população escrava da freguesia de Santa Rita (6.795 cativos) ou ainda da freguesia de Santana (3.948 cativos).¹¹³

¹¹² A estimativa do valor para cada escravo em 200\$000 réis no Rio de Janeiro durante a década de 1820 tem por base o trabalho do historiador Manolo Florentino: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 144.

¹¹³ Cf. GUEDES, Roberto. *Na pia batismal: família e compadrio entre escravos na freguesia de São José no Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000, p. 51.

Certamente, a primeira guerra internacional em que o Brasil se envolveu após a emancipação política causou um impacto sem precedentes em sua economia agrária escravista, sobretudo na praça mercantil do Rio de Janeiro. Na historiografia brasileira está consolidada a interpretação de que os resultados da Guerra da Cisplatina contribuíram sobremaneira para a decadência do reinado do imperador d. Pedro I.¹¹⁴ Porém, queremos ressaltar também que este conflito entre o Império do Brasil e a República Argentina, além de ser um recrudescimento das rivalidades advindas da colonização ibérica na região do rio da Prata,¹¹⁵ representou, igualmente, um esgotamento, mesmo que momentâneo ou a curto prazo, da diplomacia, diante dos interesses conflitantes das duas maiores praças mercantis do Atlântico Sul: Rio de Janeiro e Buenos Aires.

Com efeito, entendemos que o conceito de guerra deve ser interpretado não apenas pela concepção de Clausewitz, a continuação da política por outros meios, mas, essencialmente, como o confronto ou a disposição para o conflito de elementos opostos que visam preservar, obter ou destruir recursos de poder que tenham relevância para uma determinada formação econômico-social.¹¹⁶

A Guerra da Cisplatina colocou em campos opostos duas formações econômico-sociais distintas que disputavam a hegemonia na América do Sul, o Império escravista brasileiro e a República Argentina. A grande pretensão desta última era anexar a região da Cisplatina, cuja população compartilhava de uma identidade político-cultural próxima em função do passado colonial comum, porém havia sido integrada ao Brasil, em 1816, através de uma invasão.¹¹⁷ No século XIX, a extensão territorial de um Estado era um fator determinante para a capacidade de formação de um exército numeroso e poderoso, na medida em que sua população tenderia a ser maior. A anexação da Cisplatina às Províncias Unidas do Rio da Prata poderia alterar a balança de poder na América do Sul em detrimento dos interesses brasileiros.

A decisão da República de Buenos Aires de apresar escravos africanos a bordo de navios brasileiros por meio da atividade corsária, ainda que fosse um ideal filantrópico antiescravista, significou uma estratégia de guerra que visava atacar o que representava um bem material essencial para o funcionamento da formação econômico-social inimiga.

114 Cf. PEREIRA, Aline Pinto. *A monarquia constitucional representativa e o lócus da soberania no Primeiro Reinado*, p. 269-277; NEVES, Lúcia M. B. P. das; MACHADO, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999, p. 114.

115 Cf. SOUZA, J. A. Soares de. O Brasil e o Prata até 1828. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.); CAMPOS, Pedro Moacyr (assist.). *História geral da civilização brasileira*. t. II: O Brasil monárquico. v. 3: O processo de emancipação. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, p. 341-374.

116 O conceito de formação econômico-social pode ser associado ao modo de produção particular ou predominante em uma determinada sociedade, que serve de base, de fundamento para a organização social. Acrescentamos ainda que, segundo Maurice Godelier, "uma sociedade pertence ou pode pertencer contemporaneamente a várias formações sociais se nela coexistem e se combinam vários modos de produção cuja formação data de épocas diferentes". Cf. GODELIER, Maurice. *Horizontes da antropologia*. Lisboa: Edições 70, s.d., p. 139, 140.

117 Cf. PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no rio da Prata e o período cisplatino, p. 83.



A permanência de uma sociedade escravista: o papel dos homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro e da Marinha imperial após a emancipação política do Brasil

Duas correntes inconciliáveis chocam-se no caminho de nossa história. A primeira leva-nos à África para buscar os escravos que a nossa agricultura em desenvolvimento exigia cada vez mais, tanto a açucareira, que ainda foi a base econômica de nossa independência, como a cafeeira, a crescer na província do Rio de Janeiro, no Vale do Paraíba e em Cantagalo. A segunda afastava-nos da África, pela imposição inglesa de abolir o tráfico de escravos e, logo, a escravidão, por interesses econômicos e humanitários tão bem mesclados no cristianismo protestante. Esse choque entre as necessidades nacionais e as exigências inglesas constitui, em sua essência, a nossa história, nos primeiros 50 anos do século XIX.

RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982, p. 147.

A diretriz atlântico-africana escravista na formação do Estado imperial brasileiro: uma herança reformulada do Império ultramarino português

Neste capítulo, analisaremos a relação entre o poder, a riqueza e a influência dos homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro a partir da afirmação de um projeto político orientado para a construção de uma ordem econômica atlântico-africana escravista que garantisse o fluxo constante de escravos para o Império do Brasil.¹ A consolidação de uma área de influência na África para o comércio transatlântico de escravos, na conjuntura política pós-independência (1822), era uma condição *sine qua non* para o fortalecimento da recém-criada monarquia escravista brasileira.

¹ Abordaremos a relação entre Estado e elites sociais concebendo o primeiro como uma forma de organização de poder na qual grupos sociais específicos procuram dele se apropriar para impor suas ideias e interesses. Porém, o Estado como instituição política central, embora carregue as marcas da sociedade que o produziu, conserva certo grau de autonomia frente a interesses corporativos. Para ampliação dessa premissa teórica, ver: CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política imperial*. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

A diretriz política atlântico-africana escravista representou um enorme desafio para o governo imperial sul-americano na medida em que este precisou lidar com o problema do corso e da pirataria contra navios negreiros, no litoral do Brasil e na costa da região congo-angolana, durante e após a Guerra da Cisplatina (1825-1828), além de ter que resistir à pressão britânica pelo fim do comércio atlântico de escravos e, ainda, opor-se à política de sua ex-metrópole, que procurou, inicialmente, reduzir a grande influência do Brasil nos territórios lusos na África após a emancipação política brasileira. A “política da escravidão” do Império do Brasil foi assim definida por Tâmis Parron:

*uma rede de alianças políticas e sociais que, costurada em favor da estabilidade institucional da escravidão, contava com o emprego dos órgãos máximos do Estado nacional brasileiro em benefício dos interesses senhoriais; a esse modo de agir, é claro, correspondia também um protocolo discursivo, com seus lugares-comuns e suas verdades universais.*²

No entanto, a perspectiva geopolítica e econômica ligada ao desenvolvimento do comércio atlântico orientado para regiões africanas foi um grande legado de Portugal ao Império do Brasil no início do século XIX. Porém, esta herança colonial não seria facilmente usufruída, na medida em que o planejamento do *Estado marítimo britânico*, consolidado desde o fim do século XVII, era orientado para uma soberania no Atlântico.³ No século XIX, a pressão inglesa foi fortíssima sobre os Estados escravistas que procuravam manter o comércio negreiro. Dessa forma as relações mercantis entre o Império do Brasil e sociedades africanas se tornaram uma antítese do projeto britânico de domínio do Atlântico e de supressão da mão de obra escrava. A formação de um grande império escravista na América do Sul simultaneamente ao aumento da demanda por cativos, além de desafiar a política externa da Grã-Bretanha, colocava o governo brasileiro em uma posição singular no plano internacional. De acordo com a avaliação de Tâmis Parron, o Brasil apresentou um fenômeno extraordinário: a expansão da escravidão simultânea à formação do Estado nacional em uma sociedade plenamente escravista.⁴ Porém, isto não distingue o Brasil imperial dos EUA de fins dos setecentos.

Vale ressaltar que, antes de se tornar uma nação abolicionista e defensora do fim do comércio atlântico de escravos, a Inglaterra no século XVIII apresentava uma forte atuação no tráfico de cativos entre a costa ocidental da África e a América. Nessa conjuntura, a Marinha de Guerra britânica desempenhou papel destacado ao varrer piratas dos mares que indiscriminadamente atacavam os navios de comércio e representavam um perigo constante.⁵ Os piratas eram categoricamente designados por autoridades políticas, militares e religiosas inglesas como monstros do mar, bestas cruéis, “hidra de muitas cabeças”, em alusão ao monstro lendário grego de várias cabeças, as quais renasciam constantemente quando decepadas.⁶ Centenas de piratas “foram enforcados, e seus corpos pendurados nas cidades portuárias do mundo como um aviso de que o Estado marítimo não toleraria ser desafiado de baixo para cima”,⁷ ou seja, pela organização dos marinheiros em navios piratas.

2 PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011, p. 18, grifo nosso.

3 Cf. LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças*, p. 160.

4 Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*, p. 18.

5 Cf. LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças*, p. 161.

6 Ibid., p. 12, 185.

7 Ibid., p. 184, 185.

A pirataria fora derrotada no Atlântico na década de 1720 e através de sua Marinha Real a Grã-Bretanha removera um grande obstáculo à circulação de riqueza. A partir de então, “os comerciantes e mercadores de escravos, apoiados por poderosos interesses comerciais e políticos em Londres, Bristol e Liverpool”,⁸ se beneficiariam não apenas da expansão da escravidão nas colônias britânicas na América, mas também do *Asiento*, que deu aos ingleses o direito de embarcar 4.800 escravos por ano – sem esquecer a possibilidade de embarcar ilegalmente um número muito maior – para a América espanhola por intermédio da Companhia South Sea.⁹

No século XIX, já em pleno desenvolvimento capitalista inglês, o Estado marítimo britânico, acompanhando os interesses do capital, procurou, por meio de uma política unilateral agressiva, impedir que o Brasil ocupasse a posição de maior transportador de escravos do mundo, na medida em que se convertera em defensor do fim do comércio negreiro no Atlântico após abolí-lo em suas colônias em 1807. Contudo, a política britânica antitráfico de escravos encontrou forte resistência entre a elite mercantil brasileira e os senhores de escravos dependentes do fluxo constante de mão de obra de novos cativos africanos.

Os homens de negócio estabelecidos na praça do Rio de Janeiro ligados a atividades mercantis de longa distância entre a Ásia (onde obtinham tecidos finos), a África (escravos) e Portugal (manufaturados, vinho, azeite, sal etc.) configuravam um poderoso grupo mercantil desde o século XVIII.¹⁰ Ademais, controlavam o fluxo de cachaça e fumo para portos africanos.¹¹ Os traficantes de escravos continuariam a ocupar um lugar de destaque na hierarquia da sociedade imperial brasileira que se formara após a emancipação política do Brasil. De acordo com Antônio Carlos Jucá de Sampaio, em meados do século XVIII, a comunidade mercantil carioca já estava consolidada e plenamente articulada em torno de seus interesses coletivos, e bastante fortalecida pela importância cada vez maior do Rio de Janeiro nos quadros do Império ultramarino português. Nesse contexto, os homens de negócio foram se configurando como a nova elite colonial.¹² Assim, nas últimas décadas do século XVIII, “o Rio de Janeiro inseriu-se em um processo no qual se consolidou não só a presença econômica dos homens de negócio, mas um crescimento de sua intervenção política na América portuguesa”.¹³ A aliança entre a Coroa portuguesa e os homens de negócio que controlavam a praça mercantil do Rio de Janeiro se tornou uma das marcas do Antigo Regime português. Tal aliança foi fundamental na medida em que as redes mercantis criadas pelos negociantes de grosso trato envolvidos com o lucrativo comércio de longa distân-

8 MAXWELL, Kenneth. Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais. São Paulo: Paz e Terra, 1999, p. 85.

9 Cf. LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças*, p. 183, 185.

10 Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. Homens de grossa aventura, p. 101-249.

11 Cf. CURTO, José. Álcool e escravos: o comércio luso-brasileiro de álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c.1480-1830) e seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental. Lisboa: Vulgata, 2000, passim.

12 Cf. SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de (org.). Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007, p. 263.

13 Cf. OLIVEIRA, Lucimeire da Silva. Para além da praça mercantil: notas sobre laços de parentesco e alianças matrimoniais dos homens de negócio da praça do Rio de Janeiro setecentista. In: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GUEDES, Roberto (org.). Arquivos paroquiais e história social na América lusa, séculos XVII e XVIII: métodos e técnicas de pesquisa na reinvenção de um *corpus* documental. Rio de Janeiro: Mauad X, 2014, p. 262.

cia costumavam o Império ultramarino português e viabilizavam o seu funcionamento, além de fornecerem grande parte das rendas recolhidas pela Real Fazenda.¹⁴

Após a acumulação de riqueza, os homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro buscaram aumentar o seu raio de ação até a esfera política, rivalizando em certa medida com a antiga nobreza da terra, a elite agrária. Ao longo do século XVIII, a monarquia portuguesa tornou-se cada vez mais dependente do capital mercantil, principalmente aquele proveniente das possessões ultramarinas.¹⁵

As modificações na composição da hierarquia da sociedade colonial carioca no decorrer do século XVIII e nas primeiras décadas do XIX estiveram associadas a mudanças profundas no sentido da valorização do poder econômico como fator essencial à manutenção do poder político na América portuguesa. Nesse contexto, ocorreu, por exemplo, um considerável aumento do número de negociantes entre os vereadores da câmara municipal do Rio de Janeiro. Esse processo fez com que os negociantes agissem coletivamente em defesa de seus interesses a fim de influenciar a administração da cidade.¹⁶

No final do século XVIII e começo do XIX, a elite política da câmara municipal do Rio de Janeiro tinha raízes majoritariamente mercantis e os grandes comerciantes ocupavam o topo da hierarquia social, em um processo que envolveu disputas com a antiga elite colonial formada pela nobreza da terra, que nos séculos anteriores havia se formado e consolidado o seu poder com base no capital agrário, na descendência dos primeiros colonizadores e na ocupação dos principais cargos da governança.¹⁷

Ao longo do século XVIII, os homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro foram gradualmente se diferenciando da elite agrária, fortalecendo-se economicamente e passando a atuar de forma autônoma e diversificada, na medida em que almejavam controlar o mercado de bens urbanos, de crédito e, sobretudo, o comércio de escravos.¹⁸ Os traficantes de escravos cariocas do final do século XVIII e início do XIX “estendiam suas cadeias de crédito tanto ao interior da América portuguesa quanto aos sertões africanos”.¹⁹ Em resumo, de acordo com Gastão Souza Dias, nas últimas décadas do século XVIII, os brasileiros “eram os verdadeiros árbitros e senhores do comércio angolano. Angola era de fato uma colônia do Brasil.”²⁰

14 Cf. SAMPAIO, Antônio Carlos Jucá de. Os homens de negócio e a Coroa na construção das hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *Na trama das redes: política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p. 461-484.

15 Cf. SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750). *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 29, p. 29-49, 2002.

16 Cf. OLIVEIRA, Lucimeire da Silva. Para além da praça mercantil, p. 261, 262.

17 Ibid., p. 262.

18 Ibid., p. 259.

19 SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Batismos, casamentos e formação de redes: os homens de negócio cariocas nas fontes paroquiais setecentistas. In: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GUEDES, Roberto (org.). *Arquivos paroquiais e história social na América lusa*, p. 208.

20 DIAS, Gastão Souza. Os portugueses em Angola. Lisboa: Agência-Geral das Colônias, 1959, p. 239. Apud RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*, p. 57.

Os fortes vínculos mercantis entre o Brasil e a costa da África eram motivo de preocupação de autoridades portuguesas, haja vista que, em 1770, Martinho de Melo Castro, secretário de Estado da Marinha e Ultramar português, escrevia que não se podia “ver sem grande dor que os nossos domínios do Brasil tenham absorvido em si todo o comércio e navegação da costa da África, com total exclusão de Portugal, e aquela parte que os brasileiros não fazem para toda em poder das nações estrangeiras”.²¹ Nesse sentido, ainda no que concerne ao domínio dos homens de negócio estabelecidos no Rio de Janeiro, que no século XVIII dominaram o lucrativo comércio atlântico de africanos escravizados em detrimento de mercadores estabelecidos em Portugal, Manolo Florentino procurou explicar a questão analisando inicialmente a economia portuguesa e, posteriormente, as características específicas da comunidade mercantil carioca. Ainda no século XVIII, Portugal apresentava uma estrutura agrária tradicional dominada por aristocratas e eclesiásticos. A atividade industrial era “sinônimo de produção artesanal, assentada em pequenas e médias oficinas, sendo a manufatura mais complexa uma exceção”.²²

A transferência da renda das áreas coloniais permitiu a preservação ao longo do tempo de uma estrutura econômica e social arcaica, “consubstanciada em elementos como a hipertrofia do Estado e a hegemonia do fidalgo-mercador e da sua contrapartida, o mercador-fidalgo”.²³ Em função da insuficiência das rendas agrícolas para manutenção da vida abastada da nobreza portuguesa, as atividades mercantis se tornaram simplesmente um elemento de sustentação da posição aristocrática. Somando-se a isto havia uma tendência de aristocratização dos homens de negócio sem raízes nobres. Uma estrutura econômica parasitária de natureza não capitalista era o que de fato prevalecia em Portugal no *século das luzes*:

Prevaleciam, pois, os valores de uma mentalidade não capitalista, para a qual ascender na hierarquia social necessariamente implicava tornar-se membro da aristocracia. Por este mecanismo canalizavam-se pesados recursos adquiridos na esfera mercantil para atividades de cunho senhorial, muitas vezes esterilizando-os. [...] o arcaísmo era, isto sim, um verdadeiro projeto social, cuja viabilização dependia fundamentalmente da apropriação das rendas coloniais.²⁴

Os lucros advindos da exploração colonial eram gerados essencialmente pela estratégia de comprar barato e vender caro, configurando assim o que Marx caracterizou como “lucro sobre a alienação”.²⁵ Para a manutenção de um *ethos* aristocrático parasitário e arcaico operava uma

21 Ibid., p. 55.

22 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 116. Com efeito, a debilidade do capital mercantil reinol português é por demais conhecida. Essa fragilidade abriu espaço ao capital colonial residente, tal como se viu, igualmente, na Bahia, na Carreira da Índia. De acordo com José Roberto do A. Lapa: “Numa época [séculos XVI ao XVIII] em que o rápido declínio português tirava inteiramente àquele país a possibilidade de ter uma certa hegemonia sobre o Atlântico e o Índico, partilhados que estavam sendo os mares, as ilhas e os continentes pela expansão colonial de outros países mais poderosos [...] a Carreira da Índia não conseguiu subsistir sobre o controle português, como magra rota mantenedora comercial e militar do Império ultramarino. A sua permanência foi possível entretanto graças às novas riquezas que, sobretudo através da Bahia, vieram engrossar-lhe a circulação, logrando assim manter seus interesses comerciais, através da conquista de novos mercados atraídos pelos novos produtos”. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Editora da Universidade de São Paulo, 1968, p. 301. Ver ainda: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*, passim.

23 FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 116, 117.

24 Ibid., p. 117.

25 Ibid., p. 118.

grande esterilização de recursos obtidos via apropriação de rendas coloniais. Dessa forma, a capacidade do capital mercantil português de financiar atividades econômicas que demandassem investimentos elevados e de retorno incerto, como, por exemplo, o comércio atlântico de escravos, era limitada. Na primeira metade do século XVIII, quando a demanda por africanos aumentou no Brasil, o capital mercantil estabelecido em Portugal foi incapaz de financiar o comércio atlântico de africanos escravizados no ritmo requerido. Ciente desta situação, a Coroa portuguesa liberou, em 1758, o comércio negreiro bilateral Rio de Janeiro-Angola, reconhecendo legalmente o que já era uma realidade, o domínio do comércio transatlântico de escravos por negociantes dos maiores portos brasileiros:

o grosso dos recursos auferidos por Portugal provinha dos meios indiretos, como a taxação sobre os escravos exportados da África ou desembarcados no Brasil, a venda ou revenda de manufaturados europeus aos traficantes brasileiros e, em menor escala, dos poucos traficantes portugueses estabelecidos na África.²⁶

Ainda de acordo com Manolo Florentino, a hegemonia do capital mercantil estabelecido Rio de Janeiro no comércio negreiro com Angola vinha desde o início do século XVIII e somente pode ser explicada por um conjunto de fatores relacionados. Além da limitada capacidade portuguesa de financiamento das expedições negreiras para a África, devemos considerar, entre as vantagens dos traficantes de escravos estabelecidos no Brasil, a abundância de gêneros coloniais para escambo no litoral africano, com destaque para a aguardente.

As condições de navegação entre o Brasil e Angola, regimes de ventos e de correntes marítimas favoráveis, também estariam na base das explicações para a dominação brasileira sobre o comércio atlântico de cativos. Mesmo os navios provenientes de Portugal, antes de rumar para Angola, deveriam passar por portos como Recife, Salvador ou Rio de Janeiro.²⁷ Porém, apenas esses fatores seriam insuficientes para explicar a preeminência carioca no comércio negreiro bilateral Angola-Rio de Janeiro.

A partir de dados levantados em documentação do acervo da Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação, das Escrituras Públicas de Compra e Venda (todos do Arquivo Nacional) e documentos disponíveis na Seção de Manuscritos da Biblioteca Nacional, Manolo Florentino constatou que a comunidade mercantil do Rio de Janeiro, além de ser proprietária ou locatária da maior parte dos navios envolvidos com o comércio atlântico de escravos, era responsável também pela formação do estoque de mercadorias necessárias para o escambo no litoral africano. Mais ainda, os homens de negócio cariocas dominavam outro componente indispensável à operacionalização do comércio negreiro, a montagem do sistema de seguros marítimos.

Os traficantes estabelecidos na praça carioca não se desfizeram dos negreiros no século XIX. É o que mostra o levantamento de diversos documentos da Junta do Comércio entre 1808 (ano de sua criação) e 1833: de 42 navios negreiros que, por razões diversas, tinham sua pro-

²⁶ Ibid., p. 119.

²⁷ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 115. Para uma análise detalhada das correntes marítimas do Atlântico Sul que facilitam o contato entre Brasil e Angola, ver: PANTOJA, Selma; THOMPSON, Estevam C. (org.). *Em torno de Angola: narrativas, identidades e as conexões atlânticas*. Rio de Janeiro: Intermeios, 2014, p. 114, 277-283.

priedade discriminada em vários processos, 31 (74%) pertenciam a comerciantes da praça do Rio de Janeiro, dez (24%) a traficantes africanos e apenas um (2%) a comerciante inglês. Assim, um mínimo de três quartos dos negreiros que atuavam entre o porto carioca e a África eram propriedade dos traficantes estabelecidos na praça do Rio de Janeiro.²⁸

Portanto, no início do século XIX, antes da vinda da família Real portuguesa para o Brasil, a praça do Rio de Janeiro saía do controle da metrópole portuguesa e as relações comerciais da comunidade mercantil carioca com a África haviam se intensificado.²⁹ A abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal em 1808, segundo José Honório Rodrigues, apenas formalizara uma situação que concretamente já era uma realidade: o domínio do comércio e navegação no litoral africano por homens de negócio estabelecidos no Brasil, especialmente no eixo Angola-Rio de Janeiro.

O Brasil, como sede da monarquia, comanda e exerce o império, mesmo antes de tornar-se Reino, em 1815. Todo o negócio e a navegação que vinham, como denunciara Martinho de Melo e Castro em 1770, tornando o Rio de Janeiro o centro de um comércio intercontinental afro-asiático passam definitivamente para as mãos do Brasil, onde se instalaram o Trono e toda a vida diplomática da América do Sul atlântica.³⁰

A presença brasileira na costa africana ganhou maior impulso após o estabelecimento da corte portuguesa no Rio de Janeiro, tendo se processado um maior engajamento de grupos mercantis que enraizaram seus interesses na colônia. De acordo com Tâmis Parron, após a vinda da corte lusitana para o Brasil em 1808 e a chegada de inúmeros comerciantes portugueses ao Rio de Janeiro, a elite mercantil carioca ainda representava a maior parte dos negociantes engajados no comércio com a África. Além disso, foi durante o governo joanino (1808-1821) que se aprofundaram os laços econômicos e políticos com os homens de negócio que, operando no Rio de Janeiro, promoviam empréstimos ao Estado português.³¹ Nesta perspectiva de análise, o referido historiador, procurando identificar as origens de uma “política da escravidão” no Brasil, observou o seguinte:

Tão simples como audacioso, o projeto da elite ilustrada portuguesa, assim dependente da elite mercantil carioca, consistia em construir um Império moderno e dinâmico nas Américas fundado no livre comércio, na expansão do sistema escravista e na proteção do trato negreiro. Sua plena execução, no entanto, esbarrava na viva oposição da Grã-Bretanha [...].³²

Segundo a interpretação de Parron, foi durante o governo de d. João VI que se formou uma nítida *política da escravidão*, dotada de um protocolo discursivo e de ação que buscava promover a expansão da escravidão africana no Brasil e a proteção do comércio negreiro.³³ A convenção adicional antitráfico anglo-portuguesa de 1817 garantiu um quadrante escravista no Atlântico Sul, sob controle luso-brasileiro. O eixo mercantil Angola-Brasil permaneceria sendo a rota legal para os navios negreiros. Em 1818, o ministro português Tomás Antônio Vila Nova afirmava que o seu governo não iria admitir mais “convenção alguma a respeito da abolição do comércio de

28 FLORENTINO, Manolo, op. cit., p. 120-121.

29 Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*, p. 146.

30 Ibid., p. 146.

31 Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*, p. 47.

32 Ibid., p. 48, grifo nosso.

33 Ibid., p. 44.

escravos ao sul do Equador, antes de terem passado vinte anos desde a data desta última convenção sobre a abolição ao norte do Equador”.³⁴ Não há dúvidas de que Portugal, ainda de posse de sua próspera colônia americana, dependente do fornecimento constante de braços escravos, e da principal região de fornecimento de cativos, Angola, buscou manter aberto o fluxo de escravos para o Brasil não apenas pelas divisas geradas pelo tráfico para o fisco estatal, mas também em razão do pacto político tácito entre a monarquia e a elite socioeconômica luso-brasileira estabelecida na praça mercantil do Rio de Janeiro. Acrescentamos apenas que, devido ao fato de a escravidão ser naturalizada no Brasil muito antes da presença da corte portuguesa, é razoável pensarmos que durante o governo joanino o que se deu foi apenas a defesa acirrada de uma política atlântico-africana escravista há muito existente na América lusa, uma vez que era o eixo mercantil atlântico que conectava as diferentes regiões do Império ultramarino português.³⁵

No entanto, uma política econômica voltada para a África seria uma herança colonial que precisaria ser remodelada de acordo com a nova realidade do Brasil após a independência. A escravidão era tão naturalizada, que a Constituição de 1824 não a instituiu ou aboliu, ou seja, a escravidão era um componente tido por natural na formação econômica e social brasileira. Era uma ideia aceita por amplos setores sociais que os escravos tinham nascido para servir e que, através do comércio negreiro, eles eram salvos da barbárie da África e expostos aos benefícios do cristianismo no Brasil.³⁶ Trabalhos mais recentes têm identificado que até os forros frequentemente se tornavam senhores e comerciantes de escravos.³⁷

De acordo com Maria Beatriz Nizza da Silva, após a abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional em 1808 e o consequente predomínio inglês na exportação direta de artigos manufaturados, “pouco a pouco os principais negociantes portugueses residentes nos portos coloniais foram sendo reduzidos à condição de agentes das principais casas comerciais estrangeiras”.³⁸ Porém, como admite a própria autora, o comércio atlântico de escravos permaneceu sendo uma atividade independente e altamente lucrativa, “quer para os negociantes portugueses, quer para os nascidos no Brasil, até a independência e mesmo depois”.³⁹ Conforme já argumentamos, desde o século XVIII, o

34 Ibid., p. 50.

35 Cf. LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*, passim; VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987; FLORENTINO, Manoel. *Em costas negras*, passim; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000; SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico*, passim; FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996; FERREIRA, Roquinaldo. *Cross-cultural exchange in the atlantic world: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

36 Cf. BETHEL, 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, 1976, p. 19.

37 Cf. GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes: o compromisso social com a escravidão, com a desigualdade, e a precariedade de um corpus documental (Sudeste do Brasil, inícios do século XIX). In: CURY, Cláudia Engler; GALVES, Marcelo Cheche; FARIA, Regina Helena Martins de (org.). *O Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos*. São Luís: Café & Lápis; Editora Uema, 2015, p. 317-360. Ver também: SOARES, Márcio de Sousa. *A remissão do cativo: a dívida da alforria e o governo dos escravos nos Campos de Goitacases, c.1750-c.1830*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.

38 SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Verbo, 1994, p. 582.

39 Ibid., p. 582.

tráfico de escravos era controlado pelo capital residente da praça mercantil do Rio de Janeiro e, para manutenção deste ramo de comércio após a emancipação política do Brasil, foi necessário manter áreas de influência na África. Dessa forma, a perspectiva de continuar atuando nas rotas marítimas transatlânticas do antigo Império português passou a ser almejada pelos homens de negócio do Império do Brasil.⁴⁰ O horizonte de expectativa da elite socioeconômica brasileira para o oceano Atlântico era a manutenção de vínculos estreitos com a costa africana, sobretudo a zona congo-angolana, vista como ponto de sustentação para a dinâmica econômica e social que se queria preservar, na medida em que era o principal centro de reprodução da mão de obra escrava. Além disso, o comércio de cativos era um fator gerador de interesses em ambas as margens do Atlântico Sul, pois criava e reproduzia elites sociais na América e na África, já que no continente negro “constituíam-se verdadeiros enclaves litorâneos, onde, a partir de alianças políticas, comerciais e militares com as autoridades nativas, trocavam-se manufaturados europeus ou tabaco e aguardente americanos por cativos”.⁴¹

No século XVIII, esse mecanismo de reiteração de hierarquias sociais já estava plenamente consolidado e nas mãos de homens de negócio brasileiros estabelecidos nas praças mercantis de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro, mas não se descartam os interesses da comunidade mercantil angolana.

O comércio atlântico de cativos para o Brasil se caracterizava, segundo Florentino, por uma forte autonomia frente ao capital internacional.⁴² Em se tratando de uma sociedade escravista,⁴³ a produção não era guiada pela lei da oferta e da procura, e esta não funcionava como reguladora da economia.⁴⁴ No plano político, a aliança entre a elite mercantil do Rio de Janeiro e a dinastia de Bragança se renovaria com a fundação do Império do Brasil, que também se tornara dependente da receita gerada pelos impostos das atividades mercantis. Os lucros derivados do comércio de africanos permitiram aos homens de negócio desfrutar de um papel singular na hierarquia socioeconômica colonial, o que, por sua vez, propiciou-lhes, posteriormente, influenciar em certa medida a política do Estado imperial brasileiro que surgiria em 1822.

A ascensão política e social dos grandes comerciantes que atuavam no eixo mercantil entre as duas margens do Atlântico Sul dependeu inicialmente do enriquecimento prévio e da capacidade de articulação com a elite agrária, e com a dinastia de Bragança, durante e após a colonização portuguesa no Brasil. A aliança entre a elite mercantil do Rio de Janeiro e os Bragança que promoveram a colonização e posteriormente construíram o Império do Brasil tinha como base a sua

40 Cf. ARIAS NETO, José Miguel; GUIZELIN, Gilberto da Silva. A projeção atlântico-africana do Império do Brasil: um desafio à hegemonia britânica no Atlântico Sul, 1826-1850. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM CIÊNCIAS SOCIAIS, 7., 2008, Londrina. *Anais...* Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 2008, p. 1-8.

41 FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 85.

42 *Ibid.*, p. 154-174.

43 Sociedade escravista é aqui entendida como aquela que se reproduz com base no trabalho escravo, que deve conformar pelo menos um terço da força de trabalho, e, principalmente, em que a hierarquia social entre os livres se estabelece a partir da escravidão. Logo, a escravidão cria e recria a elite e a desigualdade. Ademais, o tráfico de cativos é um elemento indispensável à constituição de uma sociedade escravista. Cf. FINLEY, Moses Isaac. *Escravidão antiga e ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Graal, 1991. Sobre valores escravistas disseminados, Schwartz afirma que a sociedade colonial/imperial brasileira era escravista não só pela presença da mão de obra escrava, mas “principalmente devido às distinções jurídicas entre escravos e livres, aos princípios hierárquicos baseados na escravidão e na raça [sem conotação biologizante], às atitudes senhoriais dos proprietários e à deferência dos socialmente inferiores”. SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 209.

44 Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*, p. 19.

enorme capacidade de gerar recursos à Fazenda Real, através do funcionamento das redes mercantis e de empréstimos diretos à Coroa. Como apontamos na introdução deste livro, a própria Marinha de Guerra imperial foi custeada em parte pelos negociantes.

A convergência dos interesses brasileiros e africanos em torno do tráfico atlântico de escravos foi, na visão de Alberto da Costa e Silva, um dos fatores que contribuíram para que representações diplomáticas do Brasil em Angola fossem restringidas por Portugal, que tentou vedar a influência política de sua antiga colônia americana em suas possessões africanas.⁴⁵ A iniciativa do governo brasileiro de tentar instalar de forma duradoura um consulado em Angola após Portugal reconhecer oficialmente a independência política do Brasil não se concretizou, haja vista que o primeiro cônsul brasileiro em Luanda, Rui Germack Possolo,⁴⁶ apenas recebeu do governador e capitão-general de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco,⁴⁷ uma autorização provisória para o exercício de seu cargo.⁴⁸

O agente brasileiro inicialmente foi autorizado a exercer a função diplomática por apenas oito meses, porém permanecera efetivamente em Luanda entre fevereiro de 1827 e abril de 1828, quando enviou seus últimos ofícios ao Ministério dos Negócios Estrangeiros do Brasil.⁴⁹ Possolo não recebera a autorização definitiva do governo de Portugal para permanecer na função de representante diplomático do Brasil em Angola devido à proibição de residência de estrangeiros em suas colônias africanas. Temia-se que a presença de um cônsul brasileiro em Luanda pudesse estimular movimentos separatistas e minar a “política lusitana de reorientar para Portugal o comércio de Angola, que estava, antes da independência do Brasil, tradicionalmente ligado ao Rio de Janeiro, à Bahia e ao Recife”.⁵⁰ Como veremos mais adiante, a política portuguesa de reorientar para a metrópole o comércio angolano se enfraqueceu por causa da decadência econômica da praça mercantil de Luanda e dos poderosos interesses em torno do tráfico de cativos. A ação do governo português de restringir as relações políticas e diplomáticas entre Brasil e Angola não pôde ser acompanhada da vedação de relações econômicas entre as duas margens do Atlântico Sul, conectadas pelo secular e lucrativo comércio de cativos.

De acordo com Leslie Bethell, desde meados do século XVIII, o tráfico de escravos convertera-se na única atividade de importância comercial em Angola e o imposto de exportação sobre os escravos propiciava quatro quintos de sua receita pública.⁵¹ Esta situação foi sensivelmente alterada após a emancipação política do Brasil, na medida em que os comerciantes de escravos estabelecidos em solo brasileiro tendiam a deslocar as negociações de aquisição de cativos para portos

45 Cf. SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico*, p. 32.

46 Rui Germack Possolo aportara em Luanda em 2 de fevereiro de 1827 e foi empossado provisoriamente no cargo de cônsul do Brasil em Luanda em 6 de fevereiro pelo governador e capitão-general de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco (1824-1829).

47 Nicolau de Abreu Castelo Branco foi um administrador colonial português que exerceu o cargo de governador e de capitão-general na capitania-geral do Reino de Angola entre 1824 e 1829.

48 Cf. Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI-RJ), Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício datado de 24 de fevereiro de 1827, folhas 3-4.

49 Cf. AHI-RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Edital de 6 de fevereiro de 1827 referente a nomeação do cônsul brasileiro em Luanda, Rui Germack Possolo, pelo prazo de oito meses para o exercício inicial do cargo. Anexo ao ofício datado de 24 de fevereiro de 1827.

50 REBELO, Manuel dos Anjos da Silva. *Relações entre Angola e Brasil*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1970, p. 300, 301. Apud SILVA, Alberto da Costa e, op. cit., p. 31, 32.

51 Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p. 15.

situados ao norte de Luanda, como Molembo, Cabinda e Ambriz, onde, conforme já abordamos no capítulo anterior, não existia controle colonial por parte de Portugal. Na verdade, tratava-se de soberanias africanas, e, por isso, não se pagavam tributos aduaneiros à Coroa portuguesa sobre a compra de africanos. Dessa forma, houve uma sensível queda na arrecadação de direitos tributários nos portos escravistas de Luanda e Benguela. Além disso, observou-se também uma crise de abastecimento nestas cidades situadas mais ao sul de Angola, que eram supridas com vários artigos utilizados no escambo do comércio negreiro. A decadência do tradicional porto escravista de Luanda após o surgimento do Império do Brasil e o deslocamento do comércio negreiro para os portos situados na região sententrional de Angola é explicitamente mencionada no primeiro ofício que o cônsul brasileiro estabelecido na capital da colônia portuguesa, Rui Germack Possolo, enviou ao ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, marquês de Inhambupe, Antônio Luís Pereira da Cunha,⁵² em fevereiro de 1827:

O comércio nesta parte da África está quase tocando o último ponto da sua decadência, não só por se terem retirado e continuarem a tratar disso a maior parte dos negociantes, como também pela direção; que tem feito dar a navegação de seus navios procurando portos onde o embarque dos cativos seja feito sem direitos de saída: o que efetivamente conseguem nos do norte como, em Ambriz, e Cabinda; evitando assim a despesa de 9\$100 réis por cada uma cabeça que pagariam se fizessem aqui as arqueações, por consequência Angola que há 5 anos atrás recolhia os direitos de vinte e um cativos, que se despachavam uns anos por autos em sua alfândega, hoje apenas os recebem de dez, ou talvez menos ainda, e gradualmente irá diminuindo à medida que se forem retirando os capitalistas; e afinal ficará deserta se antes disso, não sofrer alguma invasão da negrícia, com a abolição do tráfego da escravatura, porque ela em lhe faltando a permutação das fazendas, e mais artigos da sua carência, como sejam algumas espingardas, pólvora, bacias de arame [ilegível], ela aqui está nas praias dessa cidade a procurá-los. Ora isto Excelentíssimo Senhor não aterraria [sic] se a metrópole promovesse o aumento desta sua colônia, porém, desgraçadamente, aqui não vem mais do que anualmente uma nau de viagem, cuja cargação não consta senão de exterminados, e por isso faltando a este Reino o comércio com o Brasil de certo parece, visto que a sua esterilidade é indizível.

Deus guarde a Vossa Excelência. Luanda, 24 de fevereiro de 1827.

De Vossa Excelência Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Marquês de Inhambupe. O mais reverente, e fiel súdito, Rui Germack Possolo. Cônsul⁵³

Diante da atitude portuguesa de restringir relações políticas e diplomáticas entre Brasil e Angola e da pressão inglesa pela supressão do comércio transatlântico de escravos, a perspectiva atlântico-africana escravista alimentada pela elite mercantil brasileira se mostrava extremamente desafiadora para o Império do Brasil. Por razões diferentes, Portugal e Inglaterra somente reconheceram oficialmente a independência política do Brasil após a expressa renúncia brasileira

52 Ressaltamos que, desde 15 de janeiro de 1827, a pasta da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros fora ocupada pelo marquês de Queluz, João Severiano Maciel da Costa, porém o cônsul brasileiro em Angola, Rui Germack Possolo, ainda não havia tomado conhecimento. Posteriormente, o referido diplomata, já ciente da existência de um novo secretário dos Negócios Estrangeiros, por meio do aviso de 17 de janeiro de 1827, que recebera em Luanda, destinara os seus ofícios ao sucessor do marquês de Inhambupe.

53 AHI-RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício datado de 24 de fevereiro de 1827, folhas 2-3, grifo nosso.

a pretensões de possessões territoriais na costa africana. Em função disso, o Tratado de Paz e Aliança, realizado em 29 de agosto de 1825, entre d. Pedro I, imperador do Brasil, e d. João VI, rei de Portugal, estabeleceu em seu artigo III: “Sua Majestade Imperial promete não aceitar as proposições de quaisquer colônias portuguesas para se reunirem ao Império do Brasil.”⁵⁴

A Grã-Bretanha, no século XIX, procurou imprimir uma política de controle dos mares e das rotas para África e Ásia, mas para isso era necessário expulsar os grupos mercantis envolvidos no comércio entre o Brasil e a África, visando tornar o Atlântico um “mar inglês”. A pretensão britânica esbarraria na perspectiva brasileira de manter determinadas áreas de influência ao norte do litoral de Angola, de tal forma que se fortaleceriam os vínculos outrora existentes sob a égide da Coroa portuguesa mesmo com a renúncia de possessões territoriais na África por parte do Império do Brasil. Com efeito, a adoção de uma *política atlântico-africana escravista* por parte do Estado imperial brasileiro era vital para uma monarquia de regime escravista, porém demandaria um enorme esforço político, econômico e uma diplomacia dissuasória eficiente e capaz de lidar com a assimetria de poder existente no sistema internacional.

O emprego do termo política atlântico-africana escravista pretende caracterizar a perspectiva econômica da elite mercantil brasileira e dos proprietários de *plantations escravistas* após a emancipação política do Brasil. Fundamentalmente, a primeira elite do Brasil buscava manter fortes laços políticos e econômicos com a África através da manutenção de áreas de influência. Uma ordem econômica *atlântico-africana escravista* deveria orientar os interesses geopolíticos do nascente Império brasileiro de forma a reproduzir o paradigma da economia colonial de natureza não capitalista, que reiterava as hierarquias sociais na África e no Brasil. De acordo com os historiadores João Fragoso e Manolo Florentino, o estudo da praça mercantil do Rio de Janeiro exemplifica claramente a reprodução de uma economia colonial tardia, como chamam a passagem do século XVIII para o XIX, centrada em um mercado interno e Atlântico de natureza não capitalista.

A mão de obra cativa era produzida na África, por mecanismos não econômicos, e tinha por fundamento a montagem e/ou consolidação de hierarquias sociais internas ao continente negro. [...] A isto se agregava a existência, no próprio espaço colonial, de um amplo mosaico de formas de produção não capitalistas – que se utilizavam do trabalho escravo, da peonagem, do camponês etc.⁵⁵

Após a emancipação política do Brasil, a herança de uma economia colonial arcaica baseada na *plantation* escravista prevaleceu como projeto de nação defendido pela elite socioeconômica do Império. Desta forma, desenvolveu-se no Brasil uma sociedade plenamente escravista que encontrou a oposição da Grã-Bretanha, cujo paradigma de desenvolvimento econômico, baseado na industrialização, no livre comércio internacional e na ideologia do trabalho livre e assalariado, fazia surgir uma autêntica economia capitalista de mercado.⁵⁶

54 Ver Tratado. In: PINTO, A. Pereira. *Apontamentos para o direito internacional*. Rio de Janeiro, 1864, I, p. 323. Apud. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*, p. 174.

55 Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*, p. 54, 55.

56 Cf. GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

A política atlântico-africana escravista que orientou o Império do Brasil baseava-se fundamentalmente na manutenção da estabilidade institucional da escravidão, cuja base era o comércio atlântico de escravos. O grande desafio do Estado imperial da América do Sul era efetivamente a política externa da Grã-Bretanha que pretendia impor a extinção do comércio de escravos no Atlântico por meio de tratados internacionais e mesmo do uso de sua poderosa marinha de guerra. Após abolir o comércio de escravos dentro de seu Império colonial (1807-1808), o governo inglês “prometera aos proprietários das Antilhas Britânicas levar todos os outros concorrentes coloniais a fazer o mesmo, a fim de alquebrar-lhes a competitividade”.⁵⁷ Além disso, o objetivo estratégico inglês era de fato impor a ideologia capitalista a nível internacional, por meio do fortalecimento de uma autêntica economia de mercado no mundo.⁵⁸ De acordo com o historiador Peter Linebaugh, a Inglaterra, antes do desenvolvimento da revolução industrial, procurou impor em seu território a ideologia do trabalho assalariado e, por meio de leis severas que previam açoites, banimento e até a pena de morte, reprimiu todos aqueles que rejeitavam o trabalho como meio de sobrevivência. O ideal dos grupos dirigentes ingleses era separar os trabalhadores dos meios de produção e dos meios de subsistência tradicionais, para assim impor a produção capitalista que gerava o excedente por meio da transformação da força de trabalho em mercadoria.⁵⁹

De forma profética, o deputado Raimundo da Cunha Matos (1776-1839), em seu discurso na Câmara em 1827, havia percebido que a política inglesa de extinção do comércio atlântico de escravos seria a semente do futuro projeto imperialista britânico, que marcaria a história africana na segunda metade do século XIX. O discurso do parlamentar brasileiro que se notabilizou em defender asperamente o comércio transatlântico de escravos é emblemático:

*A Inglaterra aspira ao domínio universal da Ásia, assim como pelas colonizações e guerras que vai empreendendo na África, se deve supor que aspira ao senhorio absoluto desta grande região. Tanto uns como outros países têm os mesmos gêneros e produções do Brasil e por isso, devendo eles preferir a saída dos seus procurarão por todos os modos obstar ao aumento dos nossos, e para o conseguirem não há melhor meio do que privar ao Brasil do aumento dos braços; esta é a verdadeira política inglesa.*⁶⁰

A pretensão inglesa de conquista de regiões africanas e a explicação para sua insistência em eliminar a influência comercial do Império do Brasil naquele continente foram consideradas em alguns trabalhos historiográficos como um dos motivos da exigência britânica para abolição do tráfico atlântico de escravos. De acordo com José Honório Rodrigues, um dos interesses da Grã-Bretanha, em sua cruzada pela supressão do comércio de cativos, era justamente afastar a influência brasileira sobre os reinos africanos para assim, futuramente, ter um caminho livre para iniciar a partilha

57 Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*, p. 48.

58 Cf. GRAHAN, Richard, op. cit., passim.

59 Cf. LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, n. 6, ano 3, p. 7-46, 1983. Para uma melhor análise da política inglesa que visava impor a separação dos trabalhadores dos meios de produção e subsistência no processo de construção de uma sociedade capitalista, além deste artigo citado do historiador norte-mericano Peter Linebaugh, são fundamentais as seguintes obras: THOMPSON, Edward Palmer. *Senhores e caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987; THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

60 *Anais da Câmara dos Srs. Deputados*. Rio de Janeiro: Tipografia Hyppolito José Pinto, 1875, tomo terceiro, sessão de 3 de julho de 1827, p. 34, grifo nosso.

do continente e impor os seus interesses.⁶¹ O historiador britânico Leslie Bethell opõe-se a esta interpretação, embora reconheça que, no tratado de reconhecimento da independência brasileira, havia uma cláusula determinando que o Brasil renunciasse a qualquer possessão na África.⁶² Além disso, cabe considerar também fatores não econômicos e humanitários para a abolição do tráfico, que, aliás, não são contraditórios com questões geopolíticas e econômicas.⁶³

Em síntese, a expansão da Grã-Bretanha pela costa ocidental da África no início do século XIX representou um desafio à *política* atlântico-africana escravista do Império do Brasil, porém o conflito entre os interesses brasileiros e as exigências da política externa inglesa não levou a uma ruptura abrupta entre as duas margens do Atlântico Sul interessadas no prosseguimento do comércio da escravatura, como previa a convenção anglo-brasileira de 1826, realizada em uma conjuntura extremamente específica, a Guerra da Cisplatina (1825-1828).

Com efeito, em seu conflito com a República Argentina, o Brasil necessitava da neutralidade e da tolerância do Reino Unido para manter o bloqueio naval do rio da Prata, fato que em certa medida deve ser levado em consideração para compreendermos a colaboração brasileira ao menos no nível dos acordos diplomáticos com a Grã-Bretanha para promover a abolição do tráfico atlântico de escravos no futuro. Além disso, o Brasil contou com o apoio inglês durante a campanha da Cisplatina no que se refere ao fornecimento de armas e até mesmo de navios de guerra fabricados na Inglaterra, que foram comprados e incorporados à esquadra da Armada imperial brasileira.⁶⁴

Ao surgir o Império do Brasil em 1822, a costa da África estava demasiadamente atrelada aos seus interesses políticos e econômicos, de tal forma que em 1827, como abordamos no capítulo anterior, uma divisão naval da Marinha imperial brasileira estava estabelecida ao norte dos domínios portugueses em Angola com a missão de proteger navios negreiros da ameaça de piratas e corsários da República Argentina que se aventuraram na costa ocidental da África no contexto da Guerra da Cisplatina.

Entendemos que o emprego da Armada imperial do Brasil na costa congo-angolana significou a afirmação absoluta de uma *política* atlântico-africana escravista do Império do Brasil, pois o que estava em jogo não era apenas a segurança do comércio da escravatura, mas também a salvaguarda dos interesses da elite socioeconômica brasileira, representada por negociantes envolvidos com o comércio marítimo de longa distância e por grandes proprietários de terras e escravos. Era preciso, naquele contexto geopolítico internacional do Atlântico Sul, leia-se, pressões inglesas, portuguesas e conflitos no estuário do Prata, aliar política e economia, e vice-versa.

Karl Polanyi, em uma passagem lapidar sobre o imperialismo da Grã-Bretanha no século XIX, afirma como a ação militar britânica acompanhava os interesses do capital e desta forma a política regulava a economia mundial muito mais do que a lei da oferta e da procura:

61 Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*, p. 204.

62 Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p. 60.

63 Para uma análise detalhada sobre os fatores não econômicos e humanitários que contribuíram para a abolição do tráfico atlântico de escravos, ver: DAVIS, David Brion. *O problema da escravidão na cultura ocidental*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

64 Cf. AN, Legação do Brasil em Londres. *Ofícios com anexos 1823-1848*. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-453.

sob a ameaça da intervenção armada, [...] *as rotas comerciais se mantinham abertas apenas com a ajuda dos navios de guerra*, isto é, o comércio seguia a bandeira, enquanto a bandeira seguia as necessidades dos governos invasores, mais patente se tornava o fato de que era preciso utilizar instrumentos políticos para manter o equilíbrio da economia mundial.⁶⁵

Embora se refira à Inglaterra do século XIX, as palavras de Karl Polanyi também se aplicariam, em grande medida, ao Império do Brasil no contexto da Guerra da Cisplatina (1825-1828). Afinal, a Marinha imperial brasileira se converteu em um instrumento eficiente de defesa dos interesses políticos e econômicos do Estado, sendo parte destes reflexos da comunidade dos homens de negócio da principal praça mercantil do Atlântico Sul, a província do Rio de Janeiro. A comunidade mercantil carioca, indubitavelmente, tinha um peso importante no financiamento da recém-criada monarquia, não apenas pela compra de títulos da dívida pública, mas também em função das divisas geradas pelo próprio giro do comércio. É o que se observa em um documento de 15 de setembro de 1827, elaborado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Moura de Sousa Coutinho, marquês de Maceió, em resposta a um ofício da Assembleia Legislativa do Império, que solicitara providências para a proteção do comércio marítimo nas costas do Brasil e da África. Estava em discussão uma proposta para a fixação das forças de mar para o ano de 1828, quando então o ministro, presente na seção ordinária da Câmara dos Deputados, em 17 de setembro de 1827, proferiu o discurso que reproduzimos a seguir.

Tendo o Poder Executivo recebido um ofício da Câmara dos Deputados com data de 29 do mês próximo passado, em que lhe comunicara a necessidade de um ativo cruzeiro desde Pernambuco até ao Maranhão, que preste segurança à navegação e comércio de cabotagem, quase de todo vedado pelos corsários naqueles mares; e persuadido de que a mesma Câmara, reconhecendo pelas providências continuamente dadas, ter o governo sido incansável em proteger o comércio já proporcionando comboios, já pondo navios de guerra em todos os pontos das costas do Brasil e África, aonde neste momento gira a força do nosso comércio; dirigia esta comunicação só a fim de que o Executivo, regimentando as Forças Marítimas estendesse mais as providências dadas de forma que se pudesse acudir com força a todos os pontos, esperou que subisse à sanção imperial a lei que se estava formando sobre a fixação da Força Naval, para então responder à sobredita Câmara, que o governo com os meios que punham à sua disposição trataria de quanto antes acudir aos males da presente guerra, que a Câmara dos Deputados com tanto interesse recomendara.

Paço em 15 de setembro de 1827. Marquês de Maceió⁶⁶

A fixação da força naval era um tema discutido ordinariamente na Assembleia Geral Legislativa e dependia de sua aprovação para se tornar lei. Na ocasião, formou-se uma comissão especial de guerra e fazenda, que aprovou uma força de mar extraordinária para o ano de 1828 com o propósito de atender às necessidades de defesa do comércio marítimo sob ameaça dos corsários, com a ressalva de que seria reduzida à metade assim que se concluísse a paz com a República

⁶⁵ POLANYI, Karl. *A grande transformação*: as origens da nossa época, p. 245, grifo nosso.

⁶⁶ Cf. BN, *Diário Fluminense*, edição de 22 de setembro de 1827, n. 69, v. 10, p. 282, 283, consulta on-line, grifo nosso. O original deste documento está disponível no AN, Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

Argentina.⁶⁷ Após o fim da Guerra da Cisplatina, foi necessário ao Ministério da Marinha, então sob a direção de Miguel de Sousa Melo e Alvim, dissuadir a Câmara dos Deputados a não reduzir drasticamente o orçamento de 1829, destinado à força de mar, a fim de garantir a segurança das rotas de comércio marítimo do oceano Atlântico, ameaçada por piratas que ainda infestavam os mares da África.⁶⁸ No documento aludido, percebemos claramente como a margem leste do Atlântico era uma área de fundamental interesse para o recém-criado Império do Brasil. Em função da percepção por parte do Estado escravista brasileiro da importância do eixo mercantil Brasil-África para manutenção de sua prosperidade econômica, era imperativo o emprego efetivo da Marinha de Guerra nas duas margens do Atlântico, para salvaguardar as praças mercantis que alimentavam as receitas do governo brasileiro através do giro do comércio.

Após a emancipação política do Brasil, a manutenção de uma estrutura econômica arcaica herdada do período colonial dependia de uma *política* atlântico-africana escravista consubstanciada na preservação de uma área de influência brasileira no litoral norte de Angola, mesmo que abdicando de qualquer pretensão sobre territórios africanos em atendimento às exigências da Coroa portuguesa para o reconhecimento oficial da independência de sua ex-colônia. Destarte, vale ressaltar que, conforme já argumentamos no primeiro capítulo, a área de interesse do Brasil, localizada na zona entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, estava fora da região africana na qual a Coroa portuguesa exercia domínio efetivo ou pretendido. Os acordos internacionais com Portugal eram preservados?

O emprego de navios de guerra brasileiros durante e após a Guerra da Cisplatina para garantir a segurança do comércio da escravatura no litoral da região congo-angolana significou efetivamente uma autêntica política de manutenção da estabilidade institucional da escravidão no plano interno e, inclusive, na diplomacia internacional, pois um dos órgãos máximos do Estado brasileiro teve um papel destacado: a Marinha de Guerra imperial. Partindo dessa premissa e do próprio conceito de “política da escravidão” desenvolvido por Tâmis Parron, torna-se necessário relativizar a interpretação deste mesmo historiador, quando ele afirma que, após a emancipação política do Brasil e o advento do Primeiro Reinado (1822-1831), ocorreu um enfraquecimento considerável da estrutura política escravista montada no período joanino, que garantia a proteção do comércio atlântico de africanos e a expansão do cativeiro no Brasil.⁶⁹ Certamente, no nível jurídico internacional os compromissos assumidos entre Brasil e Grã-Bretanha, nos acordos anti-tráfico de 1826, enfraqueceram a “política da escravidão”, pois, no curto prazo, o tráfico negreiro seria posto completamente na ilegalidade.

Com efeito, se considerarmos que durante a Guerra da Cisplatina o perigo mais imediato à estabilidade da instituição escravidão, naturalizada na formação econômica e social brasileira, foi a atividade corsária das Províncias Unidas do Rio da Prata contra o comércio atlântico de escravos, e que o governo do Brasil não apenas procurou promover a proteção efetiva do litoral brasileiro, mas também determinou em caráter de interesse de Estado o estabelecimento de uma Divisão Naval na

67 Cf. artigo 3º da lei de 15 de setembro de 1827, que fixa a força de mar para o ano de 1828. In: BRASIL. *Coleção das leis do Império do Brasil de 1827*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, parte 1, 1878, p. 42.

68 Esta questão será abordada especificamente no terceiro capítulo, onde analisaremos a ação da Divisão Naval da Costa do Leste no litoral da região congo-angolana entre 1827 e 1830.

69 Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*, p. 72.

costa africana, pode-se afirmar que não houve um efetivo enfraquecimento do que preferimos chamar de *política* atlântico-africana escravista do Império do Brasil,⁷⁰ tendo em vista que a segurança do comércio de cativos tornou-se uma prioridade da monarquia brasileira. Além disso, durante o reinado do primeiro imperador do Brasil houve substancial expansão do próprio tráfico.⁷¹

Na segunda metade da década de 1820, a política atlântico-africana escravista do Império do Brasil foi ofuscada pela ação da poderosa Grã-Bretanha e marcada por recuos que tiveram efeitos jurídicos e diplomáticos consubstanciados no tratado antitráfico anglo-brasileiro ratificado em 1827. Porém, em termos pragmáticos, a estabilidade da escravidão via comércio transatlântico de cativos foi algo muito forte até a primeira metade do século XIX, o que não apenas desafiou a política externa britânica, como também representou uma demonstração de força das redes de alianças políticas e sociais que existiam nas duas margens do Atlântico Sul, costurando o Império do Brasil e o litoral africano, em torno do interesse na manutenção do lucrativo comércio de escravos.

O perfil ideológico da elite socioeconômica do Império do Brasil: o liberalismo político escravista

De acordo com Maria Fernanda Vieira Martins, as estruturas políticas, econômicas e sociais do Império do Brasil herdadas do Império ultramarino português permitiram a continuidade de uma hierarquia social advinda do período colonial, na qual a propriedade de terras e a escravidão configuravam instrumentos de poder e riqueza.⁷² Nessa perspectiva, foram exatamente os recursos de poder de uma determinada formação econômico-social⁷³ que permitiram a constituição e a reprodução de uma elite.

Para compreendermos a articulação da ideologia liberal com a defesa da escravidão e da manutenção do comércio transatlântico de escravos, devemos refletir sobre as condições sociais que forjaram a sociedade brasileira. Com efeito, a sociedade escravista colonial fincaria raízes profundas na formação econômica e social brasileira pós-independência, mas nada disso foi avesso ao emergente liberalismo político que justificara a emancipação política do Brasil articulado com a continuidade da escravidão. O liberalismo brasileiro foi fortemente marcado por interesses da primeira elite nacional que esteve diretamente vinculada à construção do Estado.⁷⁴

Uma espécie de “liberalismo aristocrático escravista” marcou o perfil ideológico da elite socioeconômica brasileira que contribuiu diretamente para a fundação e consolidação do Império do

70 Não se pode descartar a atuação de poderes africanos, mesmo aliados e/ou da administração portuguesa, em prol da política atlântico-africana. Mas este não é o nosso objeto de estudo. Ver DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos (1820-1845)*, p. 319-378.

71 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 51.

72 Cf. MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: um estudo sobre política e elites a partir do Conselho de Estado (1842-1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007, p. 41-44.

73 O conceito de formação econômico-social aqui empregado se baseia na obra de João Fragoso, na qual o autor argumenta que no caso brasileiro a formação econômico-social, em boa parte do século XIX, constituía-se em dois binômios: mercado interno/unidades de produção não capitalistas, estas baseadas em múltiplas relações de produção (escrava, livre, assalariada, familiar etc), e mercado externo/plantation, vinculado fundamentalmente ao trabalho escravo. Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*, p. 144-147. Decerto, fatores culturais e políticos também compõem a noção de formação econômico-social.

74 Cf. GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros: cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, passim.

Brasil. De acordo com José Murilo de Carvalho, o grosso da elite política imperial era recrutado entre indivíduos vinculados à propriedade da terra, ao comércio e à mineração, não existindo, porém, necessariamente, identidade de interesses entre esses setores da elite.⁷⁵

A configuração e a consolidação do Estado imperial brasileiro são associadas a esta elite política específica, que através da educação em Coimbra, do treinamento e da ocupação burocrática foi capaz de desenvolver um projeto político consistente e garantir a unidade territorial e a criação de um Estado relativamente forte. Dessa forma, o Estado funcionava como um poder central constituído com capacidade de coordenar interesses de determinados grupos sociais, tendo na estrutura burocrática o fator fundamental para o seu funcionamento.⁷⁶ José Murilo de Carvalho procurou demonstrar que a política imperial era constituída por uma teatralização, por intermédio da figura do soberano, que mediava os conflitos entre a elite social e legitimava o seu próprio poder. Nessa interpretação, o Estado imperial, personificado na imagem do monarca, auxiliado pelos altos escalões da burocracia e da elite política, conservava certo grau de autonomia perante interesses corporativos de grupos de elite. Portanto, o Estado não seria um mero instrumento utilizado por uma “classe senhorial” representada por “políticos mais próximos do soberano”. Dessa forma, são criticadas interpretações que enxerguem na elite política imperial uma “simples representante do poder dos proprietários rurais e no Estado simples executor dos interesses dessa classe”.⁷⁷ Concordamos com a leitura que enfatiza a relativa autonomia do Estado imperial frente às demandas corporativas de grupos da elite socioeconômica. Porém, ainda que a elite política fosse guiada por interesses nacionais mais amplos que se sobrepunham às prioridades de suas origens sociais, em certa medida, como admite José Murilo, esta tinha que contemporizar com setores da sociedade ligados à *plantation* escravista e ao comércio:

A continuidade propiciada pelo processo de independência, pela estrutura burocrática e pelo padrão de formação de elite herdados de Portugal certamente deu ao Estado imperial maior capacidade de controle e aglutinação do que seria de esperar de simples porta-voz de interesses agrários. [...] *O Estado, por sua vez, dependia profundamente da produção agrícola de exportação e encontrava na necessidade da defesa dos interesses dessa produção um sério limite a sua liberdade de ação.*⁷⁸

Para José Murilo de Carvalho, um ponto crucial da relação entre o Estado imperial e os setores da elite era o relacionamento do primeiro com a agricultura de exportação de base escravista. Independentemente da elite política, “o Estado não podia sustentar-se sem a agricultura de exportação, pois era ela que gerava 70% das rendas do governo via impostos de exportação e importação”.⁷⁹ Dessa forma, a elite política imperial, em função da economia brasileira, procurava compactuar com os latifundiários escravistas envolvidos com a grande agricultura de exportação. Contudo, esse “pacto político” tácito entre o governo imperial e os grupos socioeconômicos que configuraram a primeira elite brasileira esteve ameaçado seriamente, não somente pelas

75 Cf. CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial*, p. 230.

76 Ibid., *passim*.

77 Ibid., p. 41.

78 Ibid., p. 42, grifo nosso.

79 Ibid., p. 232.

pressões portuguesas e inglesas que procuraram afastar o nascente Estado brasileiro da África, mas também pelo corso e pirataria que assolaram o comércio marítimo do Brasil durante e após a Guerra da Cisplatina (1825-1828).

Nesse sentido, embora de curto prazo, a ação da Divisão Naval da Costa do Leste, destacada ao norte dos domínios portugueses em Angola entre 1827 e 1830, representou decerto a defesa de áreas de interesse do Brasil na geopolítica do Atlântico Sul, mas também a afirmação de um compromisso político entre os grupos dirigentes do Estado e a elite socioeconômica do Império. Mas, não esqueçamos, dentro dos grupos de elite, frequentemente os latifundiários senhores de escravos eram endividados, deviam ao setor mercantil.⁸⁰ Vale ressaltar, como veremos no capítulo 3, que a intervenção da Marinha de Guerra imperial na costa africana em defesa do comércio negreiro foi uma iniciativa do governo imperial, evidentemente atendendo aos interesses da elite mercantil brasileira e da economia agrária escravista dependente do fluxo constante de cativos.

Por exemplo, em 1827, a comunidade mercantil da então Vila de São Salvador dos Campos dos Goitacazes, por meio de sua câmara municipal, enviou ao Ministério da Marinha uma representação direcionada ao imperador d. Pedro I solicitando providências contra os roubos contínuos praticados por “piratas de Buenos Aires” a navios de comércio. Na petição expedida pela câmara municipal de Campos se assevera a necessidade de proteção das “duas grandes colunas do Estado: lavoura e comércio”.

A Câmara da Vila de São Salvador dos Campos dos Goitacases por si, e pelo povo, que representa, e com especialidade pelos negociantes assinados na representação inclusa, não pode ser de maneira alguma indiferente ao clamores, e quase desespero, em que se acha toda agricultura, e comércio desta vila, pelos continuados roubos dos piratas de Buenos Aires, e por isso penetrada do mais vivo sentimento não pode deixar, como órgão do povo de dirigir a Vossa Majestade Imperial sua súplica, a fim de que merecendo de Vossa Majestade Imperial o benigno acolhimento haja por bem mandar prestar-lhes aqueles socorros, que os mesmos pedem em sua representação e todos aqueles que Vossa Majestade Imperial julgar convenientes para proteção das duas grandes colunas do Estado, lavoura e comércio, por cuja graça, que desde que confiaremos merecer de Vossa Majestade Imperial cuja sua Augusta mas esta Câmara [sic], rogando ao supremo [...] conservação e vida de Vossa Majestade Imperial para proteção do solo e povo.

Deus guarde a sagrada Pessoa de Vossa Majestade Imperial por dilatados anos como nos há mister. Em Câmara de Vila São [sic] Salvador dos Campos dos Goitacases de vinte e dois de maio de mil oitocentos e vinte e sete.

João Joaquim da Rocha
João de Sá Viana
Francisco da Silva Leite
Francisco Rodrigues Nunes⁸¹

⁸⁰ Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*, passim. Lembremos que foram os comerciantes que financiaram grande parte da Marinha imperial.

⁸¹ AN, Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1167, grifo nosso.

O documento acima, datado de 22 de maio de 1827, assinado por quatro membros da câmara municipal de Campos dos Goytacazes, faz referência a uma representação inclusa de negociantes. Esta contém um abaixo-assinado de dezenas de “negociantes, proprietários de fazendas de engenho de fabricar açúcar e águas ardentes”.⁸² As assinaturas desta representação coletiva, também direcionada ao Ministério da Marinha para conhecimento do Imperador do Brasil, constam no quadro abaixo:

Quadro 8 – Negociantes e proprietários de engenhos de produção de açúcar e aguardente da Vila de São Salvador dos Campos dos Goytacazes (1827)

N.	Nome	N.	Nome
1	Francisco de Paula [ilegível] Pacheco	23	Joaquim Com[ilegível] Pinto de Moraes
2	Custódio José Coelho de Almeida	24	José Caetano de Carvalho [ilegível]
3	Manuel Luís de Carvalho	25	Antônio Francisco de Carvalho [ilegível]
4	José Teixeira Peixoto	26	Bernardo Teixeira Passos [ilegível]
5	Domingos Monteiro	27	José da Costa
6	José Caetano da [ilegível]	28	José Roiz Peixoto
7	Manuel de Olinda Guimarães	29	Antônio José Pinto
8	[ilegível] Ferreira da [ilegível]	30	José Roiz de Carvalho
9	Domingos Pereira Pinto	31	José Gomes Leite
10	José Joaquim de Morais	32	Manuel [ilegível] Rodrigues
11	João de Oliveira Guimarães	33	[ilegível] [...] [...] [...] [...]
12	João Antônio Fel[ilegível]	34	Lourenço José de Araújo
13	Joaquim Roiz [ilegível] [...]	35	Antônio José da Silva
14	Manuel Caetano [ilegível] de Matos	36	João Fernandes da Silva
15	Manuel Francisco de Carvalho	37	José de Araújo Dias
16	Joaquim Pedro de Freitas Fróes [ilegível]	38	Inácio Pereira da [ilegível] [...]
17	Antônio José da Cunha	39	J[ilegível] Pinto [ilegível] [...]
18	José Pereira Fontes	40	José Pinto de Sá Barroso
19	Inácio Joaquim de [ilegível] [...]	41	José [ilegível] da [ilegível] Ferreira
20	Luís Antônio Belmonte [ilegível]	42	Augusto [ilegível] [...] Ferreira
21	Manuel José Dias	43	Manuel Joaquim da Silva Pinto
22	João Roiz Pena Silva	44	Domingos Gomes Barroso

Fonte: AN, Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1167, grifo nosso.

⁸² AN, Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1167.

O documento assinado pelos 44 signatários relacionados acima alude a 13 navios de comércio carregados de gêneros que foram atacados no segundo trimestre de 1827 por “corsários da Província de Buenos Aires”, na rota marítima entre a corte do Rio de Janeiro e a Vila de Campos dos Goytacazes. Os navios por eles mencionados na representação são os seguintes:

Quadro 9 – Navios de comércio apresados no litoral do Rio de Janeiro por corsários de Buenos Aires (abril e maio de 1827)

Navios (procedência-destino)	Proprietários	Mercadorias roubadas
1 – Sumaca Nova Aliança (Rio de Janeiro-Campos dos Goytacazes)	Custódio José Coelho de Almeida	Fazendas secas e gêneros de molhados
2 – Sumaca Santa Anna Pensamento Felis [sic] (Rio de Janeiro-Campos dos Goytacazes)	Manuel Joaquim da Silva Pinto	Fazendas secas e gêneros de molhados
3 – Sumaca Leopoldina (Rio de Janeiro-Campos dos Goytacazes)	José de Araújo Dias	Fazendas secas e gêneros de molhados
4 – Sumaca São Manoel da Crus [sic] (Rio de Janeiro-Campos dos Goytacazes)	Francisco Duarte Crus [sic]	Fazendas secas e gêneros de molhados
5 – Escuna Correio de Campos (Rio de Janeiro-Campos dos Goytacazes)	Manoel Duarte Bemfica [sic]	Fazendas e outros gêneros
6 – Sumaca Rainha dos Anjos (Rio de Janeiro-Campos dos Goytacazes)	“Viúva” de Joaquim Tomás de Faria	Fazendas e outros gêneros
7 – Sumaca Bom Destino (Campos dos Goytacazes-Rio de Janeiro)	Francisco Antônio Pereira de Lima	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
8 – Sumaca Graça Durna (Campos dos Goytacazes-Rio de Janeiro)	Lourenço José de Araujo	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
9 – Sumaca Flor de Campos (Campos dos Goytacazes-Rio de Janeiro)	Domingos Gomes Barroso	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
10 – Sumaca Sacra Família (Campos dos Goytacazes-Rio de Janeiro)	Raimundo Franco de Miranda	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
11 – Sumaca Nova [...] (Campos dos Goytacazes-Rio de Janeiro)	Joaquim Antonio Rodrigues	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
12 – Sumaca Santa Anna Nova (Campos dos Goytacazes-Rio de Janeiro)	Gabriel Gonçalves Pereira	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
13 – Sumaca São Luiz Brasileiro (Campos dos Goytacazes-Rio de Janeiro)	Luís José Moreira	Caixas de açúcar e pipas de aguardente

Fonte: AN, Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1167, grifo nosso.

Entre os signatários e proprietários das embarcações, consta, por exemplo, Domingos Gomes Barroso. Manolo Florentino chama a atenção para o caráter o associativo dos homens de negócio do Rio de Janeiro destacando não apenas a configuração de redes econômicas estáveis, mas também as relações que se estendiam ao campo pessoal e afetivo, traços típicos de uma estrutura não capitalista.⁸³ Seguindo essa ótica de análise, Domingos Gomes Barroso, proprietário da sumaca Flor de Campos, era um dos maiores negociantes da então Vila de Campos dos Goytacazes

⁸³ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 204.

e irmão de um dos grandes traficantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro, Diogo Gomes Barroso, ou seja, trata-se apenas de um elo de uma poderosa rede de relações sociais cuja capacidade de influência política se manifestava para muito além da capital do Império, na medida em que também era capaz de interligar economias e sociedades arcaicas em ambas as margens do Atlântico Sul.⁸⁴

Os prejuízos gerados pelos corsários de Buenos Aires entre abril e maio de 1827 foram avaliados pelos homens de negócio e proprietários de engenhos de produção de açúcar e aguardente da Vila de Campos em “pelo menos cento e cinquenta contos de réis”⁸⁵ (150:000\$000). Ainda que estivessem sobrevalorizando os prejuízos a fim de conseguir seus intentos, certamente a quantia seria de fato bastante avultada, pois era referente a apenas dois meses de atividade corsária. Resaltamos que dos 13 navios atacados por corsários, sete saíram de Campos com destino ao porto do Rio de Janeiro, carregados de açúcar e aguardente, gêneros que eram utilizados na aquisição de escravos no litoral africano. Em síntese, um importante eixo mercantil que alimentava os negócios da *comunidade de traficantes* do Rio de Janeiro estava sofrendo diretamente os efeitos da Guerra da Cisplatina.

A representação coletiva da comunidade mercantil norte-fluminense transmitida ao então ministro e secretário dos Negócios da Marinha, Francisco Moura de Sousa Coutinho, marquês de Maeció, solicitava ao imperador o emprego de um ou dois brigues de guerra para fazer o comboio de proteção aos navios de comércio envolvidos no eixo mercantil entre os portos de Campos dos Goytacazes e da corte do Rio de Janeiro. Vale ressaltar uma parte específica do documento em questão, na qual, além da solicitação de serviços da Marinha de Guerra imperial em caráter de emergência, também se expõe a importância da Vila de Campos⁸⁶ para a prosperidade econômica do Império:

O comércio e lavoura desta vila Ilustríssimos Senhores, não ignoram [...] quanto tem sido útil ao Estado e à nação, nem só pelos vantajosos direitos que pagam dos seus gêneros exportados, mas ainda pelas suas francas e gratuitas prestações que têm dado nas urgências do mesmo Estado, além da diária pensão de guarda costa (podemos assim dizer) que pagam de duzentos réis por cada uma caixa; quatrocentos réis de cada uma pipa de aguardente, e quatro mil e oito centos réis anuais de cada um casco de embarcação. Parece nesta ponderosa [sic] consideração merecer do Estado quer uma quer outra mola real da prosperidade do mesmo Estado aquela atenção auxiliadora que urge tão prejudicial situação em que se acham; aquele socorro enfim de um ou dois brigues de guerra, que comboiando as embarcações [sic] saídas deste porto para o da corte, e desta para este mesmo porto, faça chegar a salvo e livre de tais corsários as embarcações e gêneros comerciais exportados e importados.

A Vossas Senhorias pois dirigem os suplicantes tão lastimosa súplica, rogando ao excessivo zelo de Vossas Senhorias para com o bem popular e utilidade comum de que se acham encar-

84 Sobre a opulência do negociante Domingos Gomes Barroso e seu grau de parentesco com Diogo Gomes Barroso, ver o periódico *A Aurora Fluminense*, edição de 6 de novembro de 1829, n. 262, p. 1.099-1.100 (BN, consulta on-line).

85 AN, Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1167.

86 Campos, na ocasião, era uma das principais áreas açucareiras do sudeste. Cf. FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

regados, hajam de patentear a Sua Majestade Imperial, pedindo a tão Augustíssimo Senhor para que se digne pela Sua Inata Benevolência de conferir aos suplicantes anecesaria [sic] providência que exigem.⁸⁷

Nesta representação da comunidade mercantil da Vila de Campos dos Goytacazes se evidencia o impacto provocado no sistema agrário escravista do Brasil por corsários de Buenos Aires. A resposta do governo imperial aos homens de negócio da região norte fluminense não tardou, pois uma portaria da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, de 31 de maio de 1827, determinou a organização de um sistema de comboio, sob o comando de um brigue de guerra, para promover a segurança das embarcações envolvidas no eixo mercantil entre os portos do Rio de Janeiro e de Campos. A edição do periódico *Diário do Rio de Janeiro* de 2 de junho de 1827 estampou em sua primeira página, para conhecimento dos interessados, a portaria do Ministério da Marinha:

DECLARAÇÕES

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha se faz público, que o brigue Pampeiro se acha destinado a dar comboio às embarcações de comércio, que se dirigirem para os portos do sul até ao do Rio Grande, devendo portanto os mestres de tais embarcações que se quiserem aproveitar do dito comboio: dirigir-se ao comandante do porto o chefe de esquadra graduado Rodrigo Antônio de Lamare, para dele receberem as convenientes instruções; outrossim se anuncia que *para a semana próxima seguinte estará pronto outro brigue de guerra, para comboiar as embarcações que se destinarem para Campos, onde o mesmo brigue se demorará por oito dias a fim de trazer dali também debaixo de comboio as que estiverem prontas a sair, e tiverem saído naquele espaço de tempo.*

Secretaria de Estado, em 31 de maio de 1827. Joaquim Francisco Leal⁸⁸

O *Diário do Rio de Janeiro* e o *Diário Fluminense*, conforme já mencionamos no primeiro capítulo, passaram a publicar de forma rotineira, na primeira página de suas edições, as portarias da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha referentes aos comboios a serem realizados por navios de guerra da Armada imperial às embarcações envolvidas com o comércio costeiro, durante a Guerra da Cisplatina e até mesmo após o acordo de paz entre o Império do Brasil e a República Argentina.⁸⁹

Todavia, além de pilharem as embarcações mercantes ao longo da costa brasileira, alguns corsários se aventuraram também na margem africana do Atlântico com o propósito de apresar navios negreiros destinados ao Brasil. Assim, o “pacto político” entre o Império e a elite socioeconômica atrelada aos dois pilares centrais da economia brasileira, a *plantation escravista e o comércio*, consubstanciou-se no emprego efetivo da Marinha de Guerra imperial para proteger embarcações mercantes não apenas no litoral brasileiro, mas também no principal centro fornecedor de escravos para o Brasil: a região congo-angolana.

87 AN, Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1167, grifo nosso.

88 BN, *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 2 de junho de 1827, n. 2, p. 1, consulta on-line, grifo nosso.

89 Ver BN, *Diário do Rio de Janeiro* e *Diário Fluminense* de junho de 1827 a setembro de 1828, consulta on-line.

A elite mercantil carioca e sua influência na política imperial

Os grandes negociantes da praça mercantil do Rio de Janeiro, conforme já destacamos, acumularam riquezas antes da chegada da família real portuguesa e constituíram-se como uma das bases de sustento da corte estabelecida no Rio de Janeiro. Após a emancipação política do Brasil, continuaram sendo a principal fonte de financiamento para as despesas do Estado Imperial. Segundo Iara Carvalho de Souza, a trajetória de ascensão social dos homens de negócio do Rio de Janeiro perpassou o processo de emancipação política do Brasil, tendo-se configurado em certa medida um arranjo político em que se assentaram os interesses da elite socioeconômica brasileira em torno da nascente monarquia, situação esta que perduraria até a abdicação do imperador d. Pedro I em 1831.⁹⁰ O apoio à independência e à permanência do príncipe regente d. Pedro, por parte da elite mercantil carioca, fora evidentemente uma ação política calculada com vistas à manutenção do *status quo*. Nesse sentido, em alusão à influência e à ação política dos grandes negociantes do Rio de Janeiro durante a permanência da corte portuguesa no Brasil e a transição para o Primeiro Reinado, Edson Alvisi Neves afirma:

Financiaram a Coroa e administradores a troca de títulos e favores que possibilitaram a ampliação de seus negócios; fizeram alianças com os proprietários de terras e escravos, para garantir os seus privilégios; fundaram associações; *alinham-se ao imperador no Primeiro Reinado para proteger seus interesses; e reaproximaram-se dos produtores rurais fluminenses, garantindo a participação no grupo do poder.*⁹¹

Pode-se dizer, portanto, que a riqueza dos negócios por si só não bastava. Era preciso uma atuação política na esfera estatal, mas também junto a diferentes grupos sociais.⁹² Os grandes comerciantes, *negociantes de grosso trato*, constituíam efetivamente a elite mercantil da praça de comércio do Rio de Janeiro, monopolizavam não apenas o comércio atlântico de escravos, mas igualmente os demais ramos de negócios ligados a atividades urbanas, o que lhes proporcionava grande acumulação de capital e, em certa medida, a capacidade de interferir diretamente na economia, haja vista que a monopolização da riqueza fazia com que pouquíssimos homens detivessem a liquidez suficiente para pôr em funcionamento os mecanismos econômicos para além dos mercados ultralocalizados.⁹³ Com efeito, o trabalho dos historiadores João Fragoso e Manolo Florentino demonstrou a preeminência do capital mercantil no processo de acumulação de riqueza no Rio de Janeiro entre o fim do século XVIII e as quatro primeiras décadas do século XIX,⁹⁴ situação esta que permitiu

90 Cf. SOUZA, Iara Lis Carvalho de. *A pátria coroada: o Brasil como corpo político autônomo (1780-1831)*. São Paulo: Unesp, 1999, *passim*.

91 NEVES, Edson Alvisi. *Magistrados e negociantes na corte do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Jurídica do Rio de Janeiro, 2008, p. 47, grifo nosso.

92 Por exemplo, o tráfico interno de escravos a partir do porto do Rio de Janeiro para as capitanias/províncias do centro-sul envolveu pequenos traficantes, até forros. Cf. GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes, *passim*; BÔSCARO, Ana Paula; GUEDES, Roberto. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (sul-sudeste do Brasil, 1809-1833). In: IVO, Isnara; GUEDES, Roberto (org.). *Escravidão: povos, poderes e legados – Américas, Goa e Angola (séculos XVI-XIX)*. São Paulo: Alameda, 2020, p. 273-300; BÔSCARO, Ana Paula; GUEDES, Roberto. O Rio de Janeiro e a reprodução da sociedade escravista: rotas e agentes no comércio interno de cativos entre a corte e São Paulo (1809-1933). In: AGCRJ (org.). *Escravidão e luta pela liberdade no Rio de Janeiro: histórias, arquivos e patrimônio*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/AGCRJ, 2020.

93 Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*, p. 163.

94 *Ibid.*, p. 169-189.

aos grandes negociantes, ao deterem o crédito, a liquidez do sistema, controlar os mecanismos de financiamento e, com isso, a própria reprodução da economia.⁹⁵

A importância econômica dos grandes homens de negócio do Rio de Janeiro estava diretamente relacionada à sua influência política, na medida em que, ao serem possuidores de enormes fortunas, inseriam-se no bloco de poder do Estado Imperial como fração da elite socioeconômica. Segundo Manolo Florentino, o *empresário traficante*, que monopolizava o comércio de negros africanos no Rio de Janeiro, “estava [...] profundamente ligado ao Estado, ocupando postos de grande destaque, a partir dos quais podia consolidar seu prestígio entre a alta burocracia e alcançar privilégios tais como arrematações de impostos e sesmarias”.⁹⁶ A influência dos magnatas do tráfico transatlântico de escravos nas estruturas do poder imperial estava amplamente associada à sua capacidade de acumular riquezas com atividades econômicas variadas ligadas ao setor urbano:

*Sua enorme capacidade de acumulação, combinada com a intimidade com o poder (sobretudo através do pertencimento à Ordem de Cristo, da família real), permitiam ao traficante não somente a obtenção das melhores oportunidades econômicas, como também enfrentar a questão-chave da época, o problema das pressões britânicas pelo fim do tráfico.*⁹⁷

Vale ressaltar que nos quadros da elite mercantil carioca estavam os principais proprietários de ações do Banco do Brasil, que originalmente era constituído por capital privado. A principal função desta instituição financeira era ampliar a circulação monetária por meio da conversão das barras de ouro ou apólices, e assim promover a liberação do crédito. O Banco do Brasil se converteu também em um grande financiador das atividades do Estado, e seu conselho diretor era formado por homens de negócio, que em certa medida influenciavam diretamente a gestão da administração das finanças públicas.⁹⁸ De acordo com João Fragoso, os fundos do Banco do Brasil “ao longo dos 21 anos de sua primeira existência, [...] em razão dos problemas orçamentários da Coroa, contribuíram mais para socorrer os problemas do Estado do que propriamente as necessidades do mercado”.⁹⁹

Embora a capacidade de acumulação de riqueza dos homens de negócio da capital do Império do Brasil estivesse relacionada a diversos ramos da economia urbana em que atuavam, grande parte da atividade realizada por parcela significativa dos grandes negociantes estava vinculada ao comércio de escravos africanos. A rentabilidade desse negócio era altíssima, visto que o custo de produção do cativo na África era pequeno e o preço pelo qual era vendido no Brasil tendia a ser muito maior do que o investimento feito pelo negociante na captação dos cativos. Assim, os consignatários de navios negreiros que monopolizavam o tráfico Atlântico movimentavam somas elevadíssimas de dinheiro ao promoverem a venda dos milhares de escravos que desembarcavam anualmente no porto do Rio de Janeiro. Com efeito, o negócio de compra e venda de escravos era uma grande engrenagem que efetivamente movimentava a economia do Brasil e articulava interesses em ambas as margens do Atlântico. Mas não só nas margens. Alberto da Costa e Silva assim se referiu ao comércio de cativos:

95 Ibid., p. 55.

96 FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p.205.

97 Ibid., p. 205, 206, grifo nosso.

98 Cf. FRANCO, Affonso Arinos de Mello; PACHECO, Cláudio. *História do Banco do Brasil*. v. 1. Rio de Janeiro: AGGS Indústrias Gráficas, 1979, p. 12, 13, 58.

99 Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*, p. 246.

O comércio de braços humanos não aproximou apenas as praias que ficavam frente a frente, estendeu sertão adentro o seu alinhavado, uma vez que não poucos dos escravos trazidos para o Brasil e que foram trabalhar em Minas e Goiás vieram de regiões do interior do continente africano, das bordas dos desertos e das savanas.¹⁰⁰

Não era, portanto, apenas um negócio entre regiões litorâneas nas duas margens do Atlântico. Tratava-se de sociedades e economias no Brasil e na África, conectadas em torno do tráfico de cativos. Evidentemente, os traficantes de escravos sabiam de sua importância no Atlântico Sul.¹⁰¹

O Quadro 10, elaborado a partir de dados fornecidos por Manolo Florentino, faz alusão aos maiores traficantes de escravos africanos da praça mercantil do Rio de Janeiro no início do século XIX, considerando o número de viagens negreiras realizadas para os portos da África Ocidental atlântica e África Oriental.

Os dois nomes e as cinco famílias de traficantes de escravos destacados no quadro acima tiveram escravos roubados por ação de piratas e corsários de acordo com o que levantamos no Quadro 4 apresentado no primeiro capítulo. Além disso, podemos constatar que 11 dos 17 maiores comerciantes de cativos da praça mercantil do Rio de Janeiro atuaram no porto de Cabinda entre 1811-1830. Nesse mesmo período, foi para Cabinda que, segundo os números fornecidos por Manolo Florentino, rumou a maior parte dos navios negreiros consignados aos grandes traficantes da capital do Império do Brasil (Quadro 11).

100 Cf. SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico*, p. 54. Sobre sertões africanos e brasileiros conectados, ver também MARQUES, Alexandre Bittencourt L. *No "coração das terras"*. Os sertões da capitania de Pernambuco e do reino de Angola: representações, conexões e trânsitos culturais no Império português (1750-1808). Tese (Doutorado em História) – Universidade de Évora, Évora, 2019.

101 Cf. DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos (1820-1845)*, passim.

Quadro 10 – Principais áreas e portos de atuação dos 17 maiores traficantes de escravos africanos da praça mercantil do Rio de Janeiro (1811-1830)

Traficantes de escravos	Principais portos de atuação: 1o porto/2o porto
Família Ferreira	Benguela/Ambriz
João Gomes Vale	Luanda/Cabinda
Família Rocha	Benguela/Cabinda
Família Gomes Barroso	Cabinda/Moçambique
Família Pinheiro Guimarães	Luanda/Cabinda
Família Ferreira dos Santos	Luanda/Benguela
Miguel Ferreira Gomes	Luanda/Cabinda
Família Vieira	Cabinda/Quilimane
Família Silva Porto	Moçambique/Quilimane
Manoel Guedes Pinto	Cabinda/Ambriz
Lourenço Antônio do Rego	Cabinda/Ambriz
Família Pereira de Almeida	Moçambique/Quilimane
Francisco José dos Santos	Cabinda/Moçambique
Família Velho	Cabinda/Luanda
Manoel Gonçalves de Carvalho	Cabinda/Quilimane
Antônio José Meireles	Ambriz/Molembo
Família Teixeira de Macedo	Luanda/Benguela

Fonte: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 243, 244, grifo nosso.

Quadro 11 – Total de navios negreiros dos 17 maiores comerciantes de escravos africanos do Porto do Rio de Janeiro enviados à África Ocidental atlântica e África Oriental (1811-1830)

Traficantes de escravos	África Ocidental atlântica						África Oriental				Total de navios
	Molembo	Cabinda	Rio Zaire	Ambriz	Luanda	Benguela	Moçambique	Quillimane	Inhambane	Lourenço Marques	
Família Ferreira	—	6	1	14	12	48	2	-	-	-	83
João Gomes Vale	-	7	-	-	37	4	2	-	-	-	50
Família Rocha	-	18	3	1	3	21	-	1	-	-	47
Família Gomes Barroso	1	34	1	3	-	-	6	-	-	-	45
Família Pinheiro Guimarães	-	5	2	1	34	1	-	2	-	-	45
Família Ferreira dos Santos	-	4	-	3	27	7	-	-	-	1	42
Miguel Ferreira Gomes	-	9	-	4	19	8	-	-	-	-	40
Família Vieira	-	18	2	1	-	1	-	13	-	-	35
Família Silva Porto	1	1	2	4	3	-	8	8	1	4	34*
Manoel Guedes Pinto	-	10	-	9	1	2	3	2	-	-	27
Lourenço Antônio do Rego	-	12	-	6	3	6	-	-	-	-	27
Família Pereira de Almeida	-	5	2	-	-	-	9	6	-	-	23**
Francisco José dos Santos	-	8	1	-	-	1	7	1	4	-	22
Família Velho	-	13	-	-	4	1	-	-	-	-	18
Manoel Gonçalves de Carvalho	-	13	1	-	1	-	1	2	-	-	18
Antônio José Meireles	5	4	-	7	-	-	2	-	-	-	18
Família Teixeira de Macedo	-	-	-	-	14	4	1	-	-	-	19
Total geral	7	167	15	53	158	104	41	35	5	5	593

* Inclui uma viagem sem especificação do local de embarque dos escravos e outra para a África Ocidental (Rio dos Camarões).

** Inclui uma viagem para a África Ocidental (ilha de São Tomé).

Fonte: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 243, 244.

Diante do exposto, podemos compreender por que foi a partir do porto de Cabinda, localizado ao norte de Angola, que uma divisão naval da Marinha imperial brasileira atuou, entre 1827 e 1830, com a missão de promover a segurança do comércio da escravidão e, estrategicamente, manter uma área de influência do Brasil na África Ocidental atlântica. Indubitavelmente, foram atendidos os interesses da elite do capital mercantil carioca, representada pelos *mercadores de almas*, que enfrentavam a insegurança do comércio marítimo nas duas margens do Atlântico em função do corso e da pirataria contra embarcações brasileiras durante e após a Guerra da Cisplatina.

A hegemonia do capital mercantil ligado ao comércio transatlântico de escravos certamente contribuiu de forma decisiva para a adoção de uma *política* atlântico-africana escravista por parte do Estado Imperial brasileiro. O peso da elite mercantil do Rio de Janeiro para a prosperidade econômica do Império foi avaliado por João Fragoso e Manolo Florentino com bastante acuidade:

Em razão da importância política e econômica da corte, é possível estarmos diante da mais importante fração dominante do país. Sua rede de atuação não se limitava somente ao Rio de Janeiro e, enquanto empresária, ela controlava grande parte dos mecanismos de acumulação do Sudeste, com redes que se estendiam desde os confins do Mato Grosso até o Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Santos e Minas Gerais. Possuía também grande parte dos prédios urbanos e das unidades agrícolas para exportação do Rio e, dado importantíssimo, depois de fechados (i.e., pagos os credores), seus inventários não revelaram passivo frente a nenhuma casa comercial estrangeira.¹⁰²

Famílias riquíssimas monopolizavam os negócios negreiros e controlavam verdadeiras fortunas. A título de exemplo, citamos o caso dos Gomes Barroso. Esta família possuía, somadas as ações de seus membros, a quantia de quarenta contos de réis na companhia de seguros marítimos Providente.¹⁰³ Entre os anos de 1812 e 1822, João Gomes Barroso e Antônio Gomes Barroso tinham embarcações destinadas a Portugal, à África, ao rio da Prata, às regiões fluminenses, ao sul e ao norte do Brasil.¹⁰⁴ Entre 1811 e 1830, os Gomes Barroso realizaram 45 viagens à África, das quais 34 se destinaram ao porto de Cabinda, seis a Moçambique e três a Ambriz. Apenas um negreiro adquiriu escravos no rio Zaire, o mesmo ocorrera em Molembo. Quando morreu em 1829, João Gomes Barroso deixou aos seus herdeiros o montante bruto de 926:757\$475 (926 contos, 757 mil e 475 réis), quantia mais de duas vezes maior que o capital inicial da seguradora Providente.¹⁰⁵ A fortuna acumulada pelos Gomes Barroso certamente possibilitou participação ativa nos espaços políticos estratégicos, sobretudo quando seus negócios estavam em jogo. Em 1825, segundo os dados que apresentamos no Quadro 4 do primeiro capítulo, o negreiro Ulisses, com carga de setecentos escravos, consignado a João Gomes Barroso, foi atacado por piratas no litoral africano; e, em 1828, o Nova Santa Rosa, consignado a Diogo Gomes Barroso, teve 340 escravos roubados. Ambos os negreiros haviam adquirido escravos no porto de Cabinda, que era a principal região de atuação desta família. Além disso, em 1827, Domingos Gomes Barroso, senhor de engenho da

102 FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto*, p. 189, grifo nosso.

103 Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*, p. 320.

104 Ibid., p. 228-232.

105 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 192, 243, 244.

Vila de Campos dos Goytacazes, conforme já mencionamos, teve o navio Flor de Campos apreendido por corsários de Buenos Aires, quando então transportava para o porto do Rio de Janeiro pipas de aguardente e caixas de açúcar, mercadorias que possivelmente seriam utilizadas no escambo negro no litoral da África. Mas os Gomes Barroso não foram os únicos prejudicados pela ação corsária da República Argentina, toda a comunidade mercantil brasileira dependente do tráfico fora impactada com maior ou menor intensidade e a economia agrária escravista fora abalada, afetando sobremaneira as finanças do governo imperial.

Para o período específico em que concentramos nossa análise (1825-1830), localizamos os dez principais negociantes de cativos, tendo por base o número total de escravos que embarcaram em navios negreiros na África com destino ao Rio de Janeiro (Quadro 12).

Quadro 12 – Os dez principais comerciantes do Rio de Janeiro que participaram do comércio de escravos africanos (1825-1830)

Traficantes de escravos	Número total de escravos	Fonte dos escravos
Joaquim Antônio Ferreira	15.209	Exceto dois navios, todos da África Ocidental
Joaquim Ferreira dos Santos	11.371	Todos da África Ocidental
Miguel Ferreira Gomes	9.060	Todos da África Ocidental
João Alves da Silva Porto	8.303	Dez navios da África Oriental*
Lourenço Antônio do Rego	8.134	Todos da África Ocidental
Antônio José Meireles	5.920	Somente dois navios da África Oriental
Francisco José dos Santos	4.967	Seis navios da África Oriental
João Rodrigues Pereira de Almeida	4.915	Todos da África Oriental
Miguel [sic] Guedes Pinto	3.931	Todos da África Ocidental
Joaquim José da Rocha	3.008	Todos da África Ocidental
Total de escravos importados	74.818 africanos	

* João Alves da Silva Porto também foi consignatário, em 1828, do negreiro Carolina, que adquirira trezentos cativos no porto de Ambriz e tivera oitenta escravos roubados.

Fonte: *Diário do Rio de Janeiro* e *Jornal do Commercio*. Apud. KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 110.

Os cinco comerciantes de escravos destacados no quadro anterior tiveram cativos roubados por ação de piratas e corsários, de acordo com o que levantamos no Quadro 4 do primeiro capítulo. Todos os dez traficantes indicados no quadro introduziram aproximadamente quarenta por cento dos escravos que chegaram ao Rio de Janeiro entre dezembro de 1825 e setembro de 1830, haja vista que um total de 184.559 africanos embarcaram em navios negreiros com destino ao Rio de Janeiro no período referido, conforme demonstramos a seguir (Quadro 13).

Quadro 13 – Número total de escravos embarcados na África com destino ao Rio de Janeiro (dezembro de 1825 a setembro de 1830)

África Ocidental atlântica (região congo-angolana)			
Congo	Número de navios	Número de escravos	Tempo médio de navegação desde a África
Molembo	27	6.007	33,8
Cabinda	96	39.867	33,8
rio Zaire	20	6.007	31,0
Total	143	51.881	-----
Angola			
Ambriz	59	20.934	33,6
Luanda	87	39.393	34,1
Benguela	55	21.660	32,4
Total	201	81.987	-----
África Oriental			
Moçambique	Número de navios	Número de escravos	Tempo médio de navegação desde a África
Lourenço Marques	7	4.031	57,1
Inhambane	6	3.408	58,2
Quelimane	32	16.111	58,0
Moçambique	44	26.196	63,8
Total	89	49.746	-----
Total geral de escravos embarcados	184.559 africanos*		

Observação: os portos relacionam-se, consecutivamente, do norte ao sul da África Ocidental e do sul ao norte da África Oriental.
*Inclui três navios negreiros, que carregaram um total de 945 escravos, com origem africana desconhecida.
Fonte: *Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Commercio*. Apud. KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 108, 109.

No período focalizado na tabela acima, 1825-1830, Cabinda assumiu a posição de principal supridor de escravos para o Rio de Janeiro, superando o tradicional porto de Luanda. Além disso, o porto de Ambriz adquiriu importância semelhante ao papel desempenhado por Benguela. E ainda, se considerarmos o número total de escravos embarcados nos portos da região congo-angolana sob controle de africanos (Molembo, Cabinda, rio Zaire e Ambriz), teremos uma cifra superior ao total de cativos adquiridos nos portos sob domínio de Portugal: Luanda e Benguela (Quadro 14).

Quadro 14 – Número total de escravos embarcados em portos da região congo-angolana sob controle de africanos e sob domínio da Coroa de Portugal, destinados ao Rio de Janeiro (dezembro de 1825 a setembro de 1830)

Portos sob controle de africanos	Número de navios	Número de escravos embarcados
Molembo	27	6.007
Cabinda	96	39.867
Rio Zaire	20	6.007
Ambriz	59	20.934
Total	202	72.815
Portos sob controle de Portugal	Número de navios	Número de escravos embarcados
Luanda	87	39.393
Benguela	55	21.660
Total	142	61.053

Fonte: idem ao Quadro 13.

Após o fim do prazo para a permanência do comércio atlântico de escravos em 1830, em decorrência da conferência anglo-brasileira de 1826, os portos africanos de Molembo, Cabinda e Ambriz, áreas de influência e atuação dos grandes traficantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro, continuariam tendo importância vital para a permanência do fluxo de mão de obra cativa em direção ao Brasil. Herbert Klein e Stanley Engerman, fazendo referência ao trabalho de Joseph Miller, sustentam que, na era do contrabando e da repressão do comércio de cativos, o maior número de escravos saiu da costa do Congo-Angola em resposta à demanda do Brasil e das colônias espanholas. Além disso, afirmam que, nas primeiras décadas do século XIX, a ampliação para o Brasil do fluxo de escravos provenientes de portos localizados ao norte do rio Zaire seria fruto de vácuos deixados por comerciantes franceses e holandeses.¹⁰⁶

Para Manolo Florentino, José Bernardino de Sá foi um dos poucos traficantes de escravos que “comprovadamente permaneceram no comércio negreiro ilegal depois de 1830”. Entre 1833 e 1834, Sá era conhecido como o mais rico e “notório” contrabandista de escravos e, por volta de 1839, seus agentes estavam estabelecidos em diversos “barracões” ao sul do hemisfério do Equador, realizando o escambo negreiro com mercadorias portuguesas e inglesas. A pressão da Grã-Bretanha, porém, obrigara o opulento mercador de almas a trocar o porto de Luanda por Ambriz como ponto de atuação na África.¹⁰⁷ Esse deslocamento seria reflexo do tratado antitráfico anglo-português efetivado em 1842.

O trabalho de Florentino nos indica que, após a ilegalidade jurídica do comércio negreiro, grandes mercadores de escravos abandonaram suas atividades para investirem a riqueza acumulada

¹⁰⁶ KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830, p. 102.

¹⁰⁷ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 203, 204.

em negócios do setor imobiliário na província do Rio de Janeiro, ou seja, a compra de imóveis urbanos se tornou uma opção para a perpetuação da acumulação de capital.¹⁰⁸ Entre os grandes mercadores de cativos africanos que comprovadamente se retiraram do negócio de vender seres humanos figuram João Alves da Silva Porto, Lourenço Antônio do Rego e Antônio Pedroso de Albuquerque.¹⁰⁹ Além do fim do tráfico legal contribuir para a abdicação do negócio da escravatura por parte de alguns traficantes, é provável também que prejuízos gerados pela intensa atividade dos corsários da República Argentina contra o comércio marítimo brasileiro tenham pesado, em certa medida, para a renúncia a uma atividade altamente lucrativa. Os mercadores de almas do período do contrabando negreiro configurariam novas gerações de empresários traficantes.

As companhias de seguro de navios e a comunidade mercantil carioca: o impacto dos ataques a embarcações brasileiras por corsários de Buenos Aires

Certamente a insegurança do comércio marítimo durante a Guerra da Cisplatina afetou toda a comunidade mercantil do Brasil. Embora limitada geograficamente, na medida em que busca focalizar a província do Rio de Janeiro, centramos a análise na então principal praça de comércio da América do Sul. Partindo desta premissa, iremos inicialmente abordar a estrutura de funcionamento e gerenciamento das companhias de seguro marítimo que funcionavam na capital do Império do Brasil no início do século XIX. Posteriormente, a partir de fontes históricas encontradas no Arquivo Nacional, poderemos ter uma noção aproximada do impacto financeiro provocado em cinco das dez companhias de seguros de navios que existiam no Rio de Janeiro na década de 1820. Analisaremos a documentação das seguradoras Indemnidade, Restauradora, Segurança, Retribuição e Concórdia, que, no ano de 1828, declararam ao Ministério da Marinha os prejuízos estimados com o pagamento de apólices de seguro de navios apresados por corsários da República de Buenos Aires.

Nas primeiras décadas do século XIX, os homens de negócio estabelecidos na praça de comércio do Rio de Janeiro procuraram ocupar cargos nas principais agências de controle das atividades mercantis: a Provedoria dos Seguros e a Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. Ter influência nestas duas instituições era uma condição essencial para os grandes comerciantes garantirem os seus interesses corporativos por meio da ampliação de suas redes de relações políticas e sociais. A Real Junta do Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação foi criada em 1808 com poder decisório sobre as iniciativas tomadas nessas quatro áreas econômicas. Com funções fiscais e técnicas, esta instituição regulamentava as atividades mercantis e efetuava a matrícula dos negociantes na praça de comércio do Rio de Janeiro. Muitos dos deputados nomeados para a Real Junta do Comércio eram homens de negócio bem-sucedidos, que, ao assumirem funções nos vários tribunais, comissões, juntas e nas próprias aulas de comércio, imprimiam neles seus pareceres e intenções, podendo assim defender seus interesses.¹¹⁰

¹⁰⁸ Ibid., p. 204.

¹⁰⁹ Ibid., p. 149, 203.

¹¹⁰ Cf. BOHRER, Saulo Santiago. “*Interesses seguros*”: as companhias de seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831). Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008, p. 105-111.

Em 1810, foi instituída a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro, conhecida também como Casa dos Seguros. Era vinculada à Real Junta de Comércio, e como um órgão administrativo público tinha a função de julgar questões relativas às companhias privadas de seguros marítimos e os segurados que haviam adquirido apólices. Dessa forma, era sua atribuição a tarefa de deliberar sobre questões relativas ao mercado de seguros, os mecanismos de funcionamento das empresas seguradoras e as formas de tributação.¹¹¹ Quanto a este último aspecto, a Provedoria de Seguros recebia emolumentos na ordem de cinco por cento do montante arrecadado na realização dos seguros das embarcações, ou seja, as companhias privadas que realizavam seguros marítimos eram cobradas de acordo com suas operações de contrato de seguros.¹¹²

O cargo mais elevado na Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro era o de comendador da Provedoria de Seguros, função almejada e monopolizada por grandes negociantes, como podemos constatar no quadro a seguir:

Quadro 15 – Nomes dos comendadores da Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)

1810-1815	Elias Antônio Lopes
1816	José Manuel Plácido de Moraes
1817	Silvestre Pinheiro Ferreira
1818	José Manuel Plácido de Moraes
1819	Amaro Velho da Silva
1820	José Caetano Gomes
1821	José da Silva Lisboa
1822	[?]
1823	[?]
1824	Amaro Velho da Silva
1825	João Gomes Duarte Loureiro
1826	Manuel Carneiro Campos
1827	Bernardo José da Cunha Gusmão e Vasconcelos
1828	Bernardo José da Cunha Gusmão e Vasconcelos
1829	[?]
1830	José Antônio Lisboa
1831	José Antônio Lisboa

Fonte: AN, Real Junta de Comércio Agricultura, Fábricas e Navegação, caixas 429-435 e códice 149. Apud BOHRER, Saulo Santiago. *"Interesses seguros": as companhias de seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008, p. 111.

111 Ibid., p. 3.

112 Ibid., p. 58.

De acordo com o trabalho de Saulo Santiago Bohrer, os provedores dos seguros relacionados acima foram deputados da Real Junta de Comércio, Agricultura, Fábricas e Navegação. Além disso, eram grandes homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro na conjuntura de 1808 a 1821, e decisivos apoiadores do movimento de emancipação política do Brasil em 1822. A maior parte desses negociantes, que ocuparam o cargo mais elevado na Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro, realizava atividades ligadas direta ou indiretamente ao comércio de escravos e de cabotagem. Outros atuaram nos vários espaços políticos abertos pela Real Junta de Comércio, ao mesmo tempo em que dirigiam a Provedoria de Seguros.¹¹³ Desta forma, os negociantes, como fração da elite socioeconômica imperial, penetraram diretamente nos aparelhos de Estado, no qual poderiam colocar em prática os seus interesses econômicos corporativos e defender suas ideias e concepções políticas, mesmo que houvesse divergências entre eles.

As companhias de seguros marítimos do Rio de Janeiro eram empresas particulares administradas por homens de negócio que se tornavam sócios, muitos dos quais, segundo o minucioso trabalho de Santiago Bohrer, tinham grande envolvimento com o lucrativo comércio atlântico de escravos africanos.¹¹⁴ A relação dos mercadores de escravos com as seguradoras pode ser atestada na própria localização geográfica das empresas na cidade do Rio de Janeiro, pois os sócios diretores e os corretores das companhias de seguro realizavam suas atividades em salas alugadas no prédio da Provedoria de Seguros, em funcionamento na rua Direita; e neste mesmo logradouro funcionavam também muitas casas de comércio de cativos.¹¹⁵ Embora a contratação de seguros estivesse bastante relacionada com navios negreiros, as empresas cobriam riscos de navios estrangeiros que aportavam no Rio de Janeiro, assim como realizavam seguros da extensa quantidade de embarcações que faziam o comércio de cabotagem.¹¹⁶

O seguro marítimo era um dos elementos fundamentais para a operacionalização da atividade mercantil mais lucrativa: o comércio transatlântico de africanos. Porém, a aquisição de apólices de seguro para os navios negreiros era bastante cara, por isso a comunidade dos grandes traficantes de escravos do Rio de Janeiro procurava exercer o controle das empresas seguradoras à medida que as criavam ou se associavam a elas de forma a buscar minimizar os custos e possíveis prejuízos em seus negócios. Em algumas situações o seguro das viagens de negreiros do porto do Rio de Janeiro para a África poderia corresponder a dez por cento do valor do navio e das mercadorias somadas, sendo estas os gêneros destinados à compra de cativos e os mantimentos para a tripulação.¹¹⁷ Vale ressaltar que os seguros das embarcações negreiras cobriam normalmente o casco e os equipamentos, assim como os gêneros de abastecimento e de escambo que carregavam.¹¹⁸ Dessa forma, em caso de naufrágios, ataques de piratas, corsários ou apresamento por naus de guerra inglesas, os consignatários dos navios negreiros, mesmo com a obtenção do valor das indenizações especificadas nas apólices de seguro, continuariam com uma margem

113 Cf. BOHRER, Saulo Santiago. *"Interesses seguros"*, p. 111, 112.

114 BOHRER, Saulo Santiago. *"Interesses seguros"*, p. 72.

115 Ibid., p. 72, 106.

116 Ibid., p. 67.

117 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 166.

118 Ibid., p. 127, 166.

considerável de prejuízo,¹¹⁹ visto que a venda no Brasil da carga mais valiosa obtida no litoral africano, os escravos, não ocorreria e, portanto, os elevados lucros esperados seriam frustrados. Sem contar, evidentemente, a perda dos valores investidos.

A propósito, em um mercado concentrado, não eram muitas as empresas de seguros de navios que atuavam na capital do Império do Brasil. No quadro a seguir, apresentamos as companhias de seguros marítimos existentes na praça mercantil da província do Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XIX que foram fundadas por capital privado, por meio da associação de negociantes.

Quadro 16 – Relação das companhias de seguro marítimo que atuavam na praça mercantil do Rio de Janeiro no início do século XIX

Ano de fundação	Companhia de seguros	Caixa inicial da empresa em contos de réis
1810	Indemnidade	500:000\$000
1814	Providente	400:000\$000
1816	Permanente	400:000\$000
1817	Probidade	800:000\$000
1818	Tranquilidade	600:000\$000
1820	Restauradora	500:000\$000
1827	Segurança	?
1827	Retribuição	?
1828	Concórdia	?
1828	Associação de Seguros Mútuos Brasileiros	1000:000\$000

Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), Coleção Ourém – Relação das Sociedades Anônimas no Brasil, 1810-1884, 116 fls., lata 160, documento 3; AN, Real Junta de Comércio, Agriculturas, Fábricas e Navegação, caixa 435, pacotes 1 e 2. Apud BOHRER, Saulo Santiago. *"Interesses Seguros": as companhias de seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008, p. 62.

As companhias de seguro eram uma oportunidade de investimento, sobretudo em contexto de guerra. Entre 1827 e 1828, no auge da campanha corsária da República Argentina contra todas as embarcações mercantes destinadas ao Brasil, quatro novas seguradoras de navios foram criadas no Rio de Janeiro – Segurança, Retribuição, Concórdia e Seguros Mútuos –, como podemos observar no quadro anterior. Se considerarmos que até 1826, ano em que teve início a guerra de corso contra o Império do Brasil, existiam apenas seis empresas no mercado de seguros marítimos na província do Rio de Janeiro, concluiremos que, com a criação de mais quatro companhias, em um período de apenas dois anos, ocorreu um aumento superior a sessenta por cento neste importante nicho de mercado, que continuava sendo altamente monopolizado pelos maiores negociantes da corte.

¹¹⁹ Consideramos aqui como prejuízo a diferença entre o investimento realizado para a montagem de toda a viagem do navio negreiro e o valor da escravaria que seria vendida em solo brasileiro, ou seja, o impacto negativo nos lucros esperados.

Em função do aumento do valor dos seguros de navios, um grupo de negociantes envolvidos com o comércio marítimo se associou para criar a empresa Associação de Seguros Mútuos Brasileiros em 1828, com caixa inicial de mil contos de réis, a fim de reduzir os custos com a contratação de seguros para suas próprias embarcações.¹²⁰ Essa iniciativa, no entanto, gerou um grande conflito de interesses, na medida em que colocava em jogo o monopólio do negócio de seguros marítimos da praça mercantil do Rio de Janeiro, controlado por negociantes de grande cabedal. Nesse sentido, Santiago Bohrer afirma que o grupo das empresas seguradoras era fechado e não podia contar com mais uma empresa concorrente. Por causa disso, a nova empresa, Associação de Seguros Mútuos Brasileiros, foi boicotada e não chegou efetivamente a funcionar, na medida em que a maior parte dos grandes seguros de navios era realizada pelos maiores negociantes da praça de comércio do Rio de Janeiro, sendo estes quase sempre ligados às suas próprias companhias.¹²¹

Considerando nove das companhias de seguros marítimos relacionadas acima, descartando a Associação de Seguros Mútuos Brasileiros, em sete delas, segundo Manolo Florentino, o capital proveniente do comércio atlântico de cativos estava presente, pois entre seus sócios e diretores constavam inúmeros traficantes de escravos. O referido historiador chegou a este número após realizar o cruzamento dos nomes dos consignatários de escravos, fornecidos pelos jornais de época, com as listagens econômicas e financeiras do Rio de Janeiro referentes ao ano de 1829, disponíveis no *Almanak imperial do comércio e das corporações civis e militares do Império do Brasil*. Florentino concluiu afirmando que “os traficantes cariocas eram também os responsáveis pela rede de seguros sobre as naus negreiras. Isso significa que a comunidade de traficantes cariocas buscava garantir por si própria as condições de reprodução de seu negócio”.¹²² A Guerra da Cisplatina abriu oportunidades para investir em seguros, mas a política e as clivagens internas entre traficantes/negociantes não tornaram o monopolizado mercado aberto a todos.

Segundo Bohrer, a documentação das companhias que realizavam seguros marítimos na praça mercantil do Rio de Janeiro no início do século XIX é bastante escassa, e em razão disso não foi possível, em seu trabalho, realizar um levantamento das contas de cada empresa e dos respectivos balanços financeiros.¹²³ Porém, seguindo a seara temática desse autor, nossa pesquisa, focada no fundo documental da Série Marinha, sob a guarda do Arquivo Nacional, traz à luz uma documentação singular referente aos prejuízos financeiros que empresas de seguros marítimos da praça de comércio do Rio de Janeiro estavam sofrendo em função dos constantes ataques perpetrados por corsários de Buenos Aires a embarcações mercantes durante a Guerra da Cisplatina. Embora tais fontes também não permitam realizar um levantamento das contas das seguradoras, é possível ter uma noção do impacto financeiro provocado pela guerra. Com efeito, a portaria expedida pelo secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, datada de 21 de agosto de 1828, solicitara às companhias que realizavam seguros de navios no Rio de Janeiro uma relação com a denominação das embarcações seguradas e apresadas por corsários da República Argentina durante o ano de 1827, suas respectivas cargas e o valor total pago em indenizações de apólices de seguro.

120 Cf. BOHRER, Saulo Santiago. “Interesses seguros”, p. 71, 72.

121 Cf. *ibid.* p. 117, 118.

122 FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 128.

123 BOHRER, Saulo Santiago, *op. cit.*, p. 57.

O documento enviado pela companhia Retribuição à Secretaria de Estado e Negócios da Marinha menciona o montante de 138 contos 167 mil e 223 réis referente a indenizações de 14 navios brasileiros apresados por “corsários com bandeira de Buenos Aires”, sendo metade desses, negreiros, cujos proprietários obtiveram apólices de seguro no ano de 1827, excluídos os contratos de seguros realizados no último ano da Guerra da Cisplatina. Em uma observação, a seguradora participava que, além das embarcações indenizadas, existiam “algumas tomadas que por falta de documentos verídicos ou de prova contundente” não se poderiam ainda admitir na relação de indenizações devidas. Além disso, a referida empresa de seguros marítimos acrescentou no final de seu ofício as seguintes informações: “Há igualmente muitos e valiosos objetos carregados em embarcações estrangeiras cuja propriedade é brasileira, e como tal tomados pelos corsários. Há também sobre a escuna portuguesa Tamega um conto de réis em fazendas da mesma sorte tomadas.”¹²⁴

Por sua vez, a empresa de seguros marítimos Restauradora, em resposta à portaria do Ministério da Marinha, elaborou um ofício em que informou de forma equivocada o valor total das indenizações pagas aos proprietários de 21 embarcações mercantes hostilmente apresadas por corsários de Buenos Aires durante o ano de 1827. Após refazermos a soma de todas as indenizações aludidas no documento individualmente, constatamos que ocorreu um erro no somatório dos valores das apólices de seguro, pois o valor exato foi de 85:062\$623 (85 contos 62 mil e 623 réis), quantia consideravelmente superior ao valor total que aparece no fim do documento, a saber: 67:870\$366 (67 contos 870 mil e 366 réis), ou seja, calculou-se 17 contos 192 mil e 257 réis a menos na totalidade das despesas pagas! Ressaltamos que entre os bens segurados por esta companhia, além das próprias embarcações de comércio com suas fazendas, gêneros e pipas de aguardente, constavam também dez escravos marinhos.¹²⁵

A companhia Segurança também enviou um ofício ao ministro da Marinha contendo a relação das “embarcações mercantes hostilmente perdidas no ano de 1827”. São relacionados 32 navios que transportavam diversos gêneros, tais como arroz, café, azeite, mel, couros e tecidos. O montante total pago em indenizações de apólices de seguro, que incluía as embarcações, suas respectivas cargas e escravos marinhos a bordo, atingiu 145:407\$326 (145 contos 407 mil e 326 réis).¹²⁶

A seguradora mais antiga da praça mercantil do Rio de Janeiro, a empresa Indemnidade, participou à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, em atendimento a “determinações de Sua Majestade o Imperador”, a relação de “embarcações mercantes hostilmente perdidas no ano de 1827”, sendo informado que o valor total pago em indenizações foi de 62:338\$584 (62 contos 338 mil e 584 réis), referentes a 14 navios que realizaram seguros para sinistro de casco e de diversos gêneros, incluindo couros, açúcar e fazendas. Além dessas informações, a companhia de seguros marítimos informou o seguinte no final do documento:

124 AN, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos Retribuição ao Ministério da Marinha datado de 23 de agosto de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

125 AN, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos Restauradora ao Ministério da Marinha datado de 23 de agosto de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

126 AN, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos Segurança ao Ministério da Marinha datado de 25 de agosto de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

O bergantim Estrella do Cabo, sobre o qual esta companhia, pela apólice n. 6.653 // tomou risco de R\$ 5:000\$000 // vela da 3ª parte do seu casco e aparelho, foi tomado, e retomado, e acha-se atualmente em liquidação, não sendo por isso no entanto possível determina[r]-se o quanto monta o seu prejuízo.¹²⁷

Lidamos, portanto, com valores não absolutos de indenizações pagas e/ou dos prejuízos dos segurados. Do levantamento que conseguimos realizar a partir da análise das fontes disponíveis no Arquivo Nacional, a empresa de seguros marítimos Concordia foi a que informou o menor prejuízo com o pagamento de apólices de seguro, porém referente a um período de apenas seis meses, entre 23 de fevereiro de 1828, quando iniciou suas atividades de contratos de seguros, e 27 de agosto do mesmo ano, data em que respondeu por meio de um ofício a uma portaria expedida pelo Ministério da Marinha, que, como já afirmamos, solicitara às companhias de seguro do Rio de Janeiro apenas a relação das embarcações mercantes perdidas no ano de 1827. Em função disso, os sócios diretores da companhia Concordia reportaram-se no documento dirigido ao ministro da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, com as palavras seguintes:

Ainda que a companhia, cujos interesses dirigimos, não existisse ainda no ano mencionado, ficando por isso fora da órbita marcada, contudo não julgando justo um total silêncio sobre a participação recebida, e tendo nós sofrido já sinistros, que pagamos, ou temos a pagar, cuja causa tem sido igual à que Vossa Excelência menciona, parece-nos próprio remeter a nota de nossos [...] devidos prejuízos. Vossa Excelência em vista da mesma das circunstâncias atuais, e dos efeitos desastrosos da guerra, dirigirá os negócios com a sabedoria, de que consideramos Vossa Excelência dotado, lhe apontar, a bem do interesse não só particular do comércio, como geral do Estado. Não perderemos esta ocasião para repetir que estamos sempre prontos para obedecer às ordens de Sua Majestade, e respeitar os anúncios, que por Vossa Excelência nos forem transmittidos.

Deus Guarde a Vossa Excelência muitos anos. Rio de Janeiro, 27 de agosto de 1828. Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Miguel de Sousa Melo de Alvim. De Vossa Excelência os mais atentos e reverentes servos. Rego, Pessoa, Midosi e Cia.¹²⁸

Com efeito, após os esclarecimentos acima mencionados a seguradora participou que, desde que iniciara suas atividades em 1828, a cifra total das indenizações de sete embarcações mercantes apresadas hostilmente fora de 55:382\$996 (55 contos 382 mil e 996 réis). Além disso, observou que ainda havia “notícia de outros mais sinistros [...], cuja liquidação porém não pode ainda verificar-se”.¹²⁹ A Guerra da Cisplatina causou, enfim, efeitos desastrosos.

Os prejuízos parciais com o pagamento de apólices de seguro declarados à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha em agosto de 1828, no contexto das negociações de paz entre o Império do Brasil e a República Argentina, pelas cinco empresas abordadas que faziam seguros marítimos no Rio de Janeiro, estão relacionados sumariamente no quadro a seguir.

127 AN, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos Indemnidade ao Ministério da Marinha datado de 25 de agosto de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

128 AN, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos Concordia ao Ministério da Marinha datado de 27 de agosto de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

129 Id.

Quadro 17 – Indenizações pagas por companhias de seguros marítimos do Rio de Janeiro

Companhia de seguros marítimos	Indenizações devidas em apólices de seguro
Segurança	R\$ 145.407.326 (145 contos 407 mil e 326 réis) (referentes ao ano de 1827)
Retribuição	R\$ 138.167.223 (138 contos 167 mil e 223 réis) (referentes ao ano de 1827)
Restauradora	R\$ 85.062.623 (85 contos 62 mil e 623 réis) (referentes ao ano de 1827)
Indemnidade	R\$ 62.338.584 (62 contos 338 mil e 584 réis) (referentes ao ano de 1827)
Concordia	R\$ 55.382.996 (55 contos 382 mil e 996 réis) (referentes ao período de seis meses do ano de 1828)
Total	R\$ 486.358.752 (486 contos 358 mil e 752 réis)

Fonte: AN, Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-54.

Apesar de esta amostragem dos prejuízos financeiros referentes a cinco seguradoras que funcionavam na praça mercantil carioca não nos permitir chegar a um cálculo exato do total pago em indenizações de embarcações mercantes apresadas durante a Guerra da Cisplatina, é possível obter uma aproximação do impacto financeiro gerado pelos corsários de Buenos Aires em um dos principais ramos de negócio dos grandes comerciantes de escravos africanos. Ainda que não disponhamos de todos os dados para os demais anos, os disponíveis para 1827, ano em que ocorreu o maior número de ataques corsários às embarcações destinadas ao Brasil,¹³⁰ indicam que os prejuízos das seguradoras foram elevadíssimos. Levando em conta que naquele ano havia oito companhias de seguro marítimo funcionando no Rio de Janeiro e que dispomos de dados referentes a quatro (Indemnidade, Restauradora, Retribuição e Segurança), cujo total geral pago em indenizações atingiu a quantia de 430:975\$756 (430 contos 975 mil e 756 réis), sem incluir valores que ainda estavam em processo de liquidação e, portanto, não puderam ser declarados ao Ministério da Marinha, podemos asseverar que, se fossem incluídos neste cálculo as seguradoras para as quais não encontramos documentação (Providente, Permanente, Probidade e Tranquilidade), muito provavelmente chegaríamos a uma cifra próxima de mil contos de réis (1.000:000\$000) pagos em apólices de seguro marítimos referentes apenas ao ano de 1827!

Pode-se argumentar que as indenizações em grande parte cobriam os prejuízos causados pelos corsários. Todavia, o giro e a disponibilidade de capital seriam reduzidos para o conjunto da atividade mercantil, afetando bastante o tráfico atlântico de cativos e outros segmentos da economia. Ademais, considerando que em 1827 foram apresados 248 navios pelos corsários da República Argentina¹³¹ e que quatro das oito seguradoras então existentes no Rio de Janeiro indenizaram apenas 81 embarcações, é possível que, devido à elevação dos valores dos contratos de seguro, alguns mercantes navegassem sem que seus proprietários realizassem seguros marítimos, assumindo assim todos os riscos, sendo estes minimizados pelas viagens realizadas em comboios, muitos dos quais comandados por

¹³⁰ Ver Quadro 2 do primeiro capítulo.

¹³¹ Id.

navios de guerra da Marinha imperial. Nesse sentido, a Divisão Naval da Costa do Leste protegia os traficantes não segurados, mas, igualmente, reduzia as perdas das seguradoras.

É bastante plausível que os prejuízos gerados com o pagamento de apólices de seguro de navios no último ano da Guerra da Cisplatina tenham atingido também valores elevados, haja vista que em 1828, ainda que com uma diminuição no número total de navios mercantes apresados, houve uma quantidade maior de apresamentos de embarcações que realizavam especificamente o comércio transatlântico de escravos,¹³² cujas indenizações eram consideravelmente maiores em relação a navios de comércio de cabotagem.

Os prejuízos gerados pelos corsários da República Argentina certamente poderiam levar à falência os mais avultados negociantes e sociedades de seguros marítimos que monopolizavam este importante ramo mercantil. Talvez por esta razão tenham surgido na mesma época novas seguradoras no Rio de Janeiro, não apenas pelo aquecimento do mercado de seguros de navios, mas também porque a comunidade de homens de negócio objetivasse diversificar a contratação de apólices de seguro entre um número maior de companhias, desde que mantivessem o controle sobre elas, e assim evitar que uma empresa assumisse compromissos além de suas capacidades financeiras. Santiago Bohrer afirma que as companhias que realizavam seguros de navios estabeleciam limites à capacidade de cobertura dos bens segurados e na maior parte dos contratos não se ultrapassavam os sete por cento do caixa da seguradora em uma única apólice. Porém, caso os valores extrapolassem os limites determinados pelos estatutos das empresas, os corretores costumavam dividir em três apólices o seguro de um navio e sua carga.¹³³ Essa manobra se revelaria de alto risco entre 1826 e 1828, quando então se desencadeou a ação corsária argentina contra as embarcações de comércio destinadas ao Brasil.

Quanto ao comércio atlântico de cativos, podemos considerar que grandes e pequenos negociantes sofreram diretamente com os ataques corsários aos negreiros, sendo que os primeiros a princípio teriam maior capacidade de absorver os prejuízos do que os segundos, pois, para estes, um roubo a um navio negreiro poderia significar a falência, principalmente se não houvesse seguro marítimo que cobrisse os prejuízos. Conforme vimos, o valor dos seguros marítimos aumentou bastante durante o período final do comércio lícito de escravos marcado pela insegurança do Atlântico; aliás, para diminuir os valores dos seguros marítimos alguns negociantes optaram por obter apólices que cobriam apenas parte dos possíveis prejuízos. Com efeito, há de se considerar casos em que era realizado o seguro de apenas parte do valor do navio ou dos bens transportados, situação que se nota na documentação consultada da companhia Restauradora.

Embora os grandes comerciantes de escravos pudessem lidar melhor com a insegurança do comércio marítimo durante a Guerra da Cisplatina, haja vista que monopolizavam as empresas de seguros marítimos, tiveram que arcar com as pesadas indenizações dos navios que também realizavam atividades mercantis ao longo do litoral brasileiro, que figuram entre as maiores vítimas dos corsários argentinos.

132 Conforme o Quadro 4 do primeiro capítulo.

133 Cf. BOHRER, Saulo Santiago. *"Interesses seguros"*, p. 68.

Em 1828, as companhias de seguro marítimo do Rio de Janeiro apresentavam problemas financeiros, pois, além dos custos de indenizações dos segurados, deviam emolumentos à Provedoria de Seguros Marítimos referentes ainda ao ano de 1826. É o que consta em correspondência de 6 de julho de 1828,¹³⁴ na qual o escrivão da Provedoria de Seguros do Rio de Janeiro, João Lopes Fernandes, reportava-se ao conselheiro Manuel Carneiro Campos:

Remeto à presença de V. S. as contas dos emolumentos, que devem à Casa dos Seguros as seguintes companhias, do semestre que teve princípio no 1º de janeiro de 1826, e findou no último de junho do mesmo ano.

Indemnidade.....	2:260\$981
Providente.....	2:046\$625
Permanente.....	4:541\$306
Tranquilidade.....	6:738\$399
Restauradora.....	2:633\$988

Os emolumentos totalizam 18:221\$299 (18 contos 221 mil e 299 réis), valor suficiente para comprar aproximadamente 91 escravos, considerando-se o valor de 200\$000 (200 mil réis) por cativo. De acordo com Saulo Santiago Bohrer, apesar de não serem quantias muito elevadas, a situação demonstra que a maioria das companhias de seguros estava com problemas para pagar suas dívidas, e as finanças das seguradoras não melhoraram nos anos que se seguiram. Em 1828, as duas maiores companhias, Idemnidade e Tranquilidade, deviam o aluguel de suas salas na Provedoria de Seguros do Rio de Janeiro.¹³⁵

No trabalho de Santiago Bohrer, não há qualquer relação entre a difícil situação financeira das empresas de seguros marítimos da praça mercantil do Rio de Janeiro e a campanha corsária da República Argentina contra as embarcações de comércio do Império do Brasil durante a Guerra da Cisplatina. Foi justamente esta brecha, embora com poucas fontes disponíveis, que procuramos preencher, acreditando que a história deve ser interpretada de forma a correlacionar diferentes fatos, muitas vezes nem tão evidentes pela ausência de documentos. Certamente, o tema referente às primeiras companhias de seguro marítimo surgidas no Brasil, que se tornaram elementos essenciais para a operacionalização do comércio entre as duas margens do Atlântico, permanece em aberto.

134 AN, CAFN, caixa 435, pacotes 1 e 2. Apud BOHRER, Saulo Santiago. *"Interesses seguros"*, p. 73.

135 Ibid., p. 72, 73.

Um jogo de interesses: a pressão britânica pelo fim do tráfico de escravos e a elite socioeconômica brasileira

Analisaremos a ação política britânica com vistas ao fim do comércio atlântico de escravos e as reações geradas no Brasil tendo por base uma premissa teórica do historiador alemão Reinhart Koselleck, que consiste em considerarmos o *horizonte de expectativa* dos agentes históricos do passado, ou seja, as possibilidades que se apresentavam no contexto histórico específico. Nessa perspectiva, atentaremos para o que Koselleck denominou de “futuro passado”, ou seja, as possibilidades e projetos passados, o *horizonte de expectativa* dos homens do passado.¹³⁶ O comércio ilícito de africanos prosperou nas duas décadas que se seguiram após a vigência do acordo diplomático anglo-brasileiro em 1830. De acordo com José Honório Rodrigues, a organização do tráfico se tornou mais racional e eficiente, a repressão, inversamente, incentivava a demanda em função do “interesse da lavoura de abastecer-se de braços dos quais mais adiante poderiam ser privados”.¹³⁷ O *horizonte de expectativa* dos interessados na manutenção do fluxo de cativos africanos para o Brasil certamente estava marcado pela possibilidade real de extinção do comércio negreiro, e não à toa ocorreu uma grande demanda por cativos nos últimos anos em que o tráfico atlântico de escravos ainda era uma atividade juridicamente lícita.¹³⁸

De acordo com Jeffrey Needell, a lei de 7 de novembro de 1831, de autoria do marquês de Barbacena, Felisberto Caldeira Brant, que ratificou a proibição da importação de escravos africanos para o Brasil, teria sido um simples desdobramento dos compromissos assumidos pelo governo do imperador d. Pedro I com a Grã-Bretanha em 1826, sendo de pouca relevância, na medida em que não teve o menor efeito pragmático para impedir o contrabando de escravos.¹³⁹ A legislação brasileira antitráfico funcionou também como uma medida “unilateral” do Brasil, que então buscava afirmar sua soberania com uma lei nacional. Dentro dessa ótica de análise, Beatriz Galloti Mamigonian e Jaime Rodrigues argumentaram que a aprovação da lei de 1831 pelo parlamento brasileiro exerceu a função política de reafirmar a soberania nacional, abalada na convenção antitráfico de 1826, que precipuamente atendia à agenda da política externa britânica em detrimento de interesses nacionais do Império do Brasil. A estratégia brasileira foi então desenvolver um esquema de repressão autônomo, baseado no Código Criminal, e não nas comissões mistas.¹⁴⁰

Acreditamos na pertinência destas interpretações, porém, em certa medida, a “legislação soberana” do Império escravista brasileiro permaneceu “letra morta”, pois não abalou a força irresistível do comércio atlântico de cativos que nas duas décadas seguintes reassumiu a constância anterior, salvo, talvez, no curto prazo (1831-1834).¹⁴¹ Os interesses da elite socioeconômica do Impé-

136 KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. PUC-Rio, 2006.

137 RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*, p. 188, 193.

138 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 51. Ver Anexos 9 e 10.

139 Cf. NEEDELL, Jeffrey D. *The party of order: the conservatives, the State, and slavery in the Brazilian monarchy, 1831-1871*. California: Stanford University Press, 2006, p. 120.

140 Cf. MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese (Doutorado) – University of Waterloo, Ontario, 2002, p. 21; Cf. RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp/Cecult, 2000, p. 87.

141 Ver Anexo 12.

rio, vinculada à economia agrária escravista, ainda estavam bastante atrelados à costa ocidental africana, de tal forma que uma ruptura abrupta era simplesmente impraticável em um país que dependia do fluxo constante de escravos.

Beatriz Galloti Mamigonian e Leslie Bethel afirmam, porém, que o governo regencial desejava de fato acabar com o tráfico atlântico de escravos, mas por não ter força política foi obrigado a contemporizar com poderosos grupos econômicos do império.¹⁴² Na mesma perspectiva, Amado Luiz Cervo argumentou que o Parlamento brasileiro se dispôs “a extinguir o tráfico desde o início da sua atuação, como prova a lei de 7 de novembro de 1831”.¹⁴³ Porém, continua o autor:

a execução das leis não lhe cabia. Se não insistiu sobre o assunto, cobrando do governo sua tarefa, foi porque percebia os interesses em jogo e reconhecia a pressão dos traficantes e proprietários, mas, sobretudo, porque identificou a causa da extinção do tráfico de escravos aos interesses britânicos.¹⁴⁴

Em um estudo historiográfico mais recente, sob a organização de Beatriz Galloti Mamigonian e Keila Grinberg, questiona-se a visão de que a lei de 1831 tenha sido sancionada para “inglês ver” e que tenha caído completamente em desuso para efeitos jurídicos. Nesse trabalho, são analisadas as interpretações dadas à legislação brasileira antitráfico de 1831 durante o século XIX. Afirma-se que houve uma leitura “radical” dessa legislação por parte de alguns juristas que então reivindicaram o direito à liberdade para africanos entrados no Brasil por meio de contrabando. Além disso, é enfatizado o protagonismo dos africanos livres na luta pelo reconhecimento do direito à liberdade.¹⁴⁵ Elciene Azevedo analisou a ação de advogados que defenderam em tribunais de primeira instância de São Paulo, na segunda metade do século XIX, a aplicabilidade da legislação abolicionista criada no início do período regencial para libertar escravos que haviam entrado no Brasil ilegalmente. O argumento central para promover a liberdade de cativos era o artigo 1º da lei de 1831: “todos os escravos que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres”. O objetivo não era apenas libertar alguns escravos, posto que os advogados abolicionistas questionavam a legalidade e a legitimidade da instituição escravidão no Brasil, o que gerou muitos debates no Conselho de Estado, na Câmara dos Deputados, no Senado e nos altos escalões da magistratura brasileira responsáveis pela jurisprudência nacional.¹⁴⁶

Todavia, resgatar a lei de 1831 nos tribunais da segunda metade do século XIX não revela seu impacto sobre a coibição ao tráfico de cativos nos anos 1830.

Por outro lado, talvez não seja correto, de fato, interpretar a iniciativa brasileira de criar uma lei nacional que a princípio iria combater o comércio ilícito de africanos como um mero artifício ju-

142 Cf. MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *To be a liberated African in Brazil*, p. 70; cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p. 84.

143 CERVO, Amado Luiz. *O parlamento brasileiro e as relações exteriores (1826-1889)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981. (Coleção Temas Brasileiros, v. 21), p. 19.

144 Ibid., p. 19.

145 Cf. MAMIGONIAN, Beatriz Galloti; GRINBERG, Keila (org.). *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 29, n. 1/2/3, p. 87-340, jan./dez. 2007. Dossiê “Para inglês ver?": revisitando a lei de 1831, passim.

146 Cf. AZEVEDO, Elciene. Para inglês ver? Os advogados e a lei de 1831. In: MAMIGONIAN, Beatriz Galloti; GRINBERG, Keila (org.), op. cit., p. 245-280.

rídico sem qualquer tipo de aplicabilidade, até porque também ocorreram apresamentos de navios negreiros pelas autoridades brasileiras nas décadas de 1830 e 1840, conforme relatórios do Ministério da Justiça.¹⁴⁷ A propósito, Leslie Bethell, em estudo da década de 1970, já havia apontado que, embora muitos deputados não esperassem que a lei brasileira fosse realmente posta em prática, houve posições antiescravistas autênticas no poder legislativo do Império do Brasil. Assim, a lei de 1831 foi aprovada no contexto político liberal e reformista que aflorara durante o processo que levou à abdicação do primeiro imperador brasileiro.¹⁴⁸ Além disso, ocorrera uma queda temporária na procura por escravos e certa repugnância (embora passageira) pelo tráfico negreiro, o que também contribuía para que a legislação emancipacionista fosse aprovada.¹⁴⁹

Contudo, em termos de eficácia, a primeira lei antitráfico de cunho nacional foi efetivamente um fracasso, haja vista que na prática não atingiu seu principal objetivo: extinguir o comércio atlântico de africanos para o Brasil. De acordo com Jaime Rodrigues, boa parte dos deputados encarava a lei de 1831 como o resultado da convenção anglo-brasileira de 23 de novembro de 1826. Além disso, “na década de 1840, ninguém mais questionava os termos do tratado, talvez em função da ineficiência que a lei e os responsáveis pelo seu cumprimento demonstravam para acabar com o tráfico”.¹⁵⁰ Os interessados na manutenção do comércio negreiro conseguiram organizar uma extensa rede de precauções que salvaguardaram o exercício franco de suas atividades na era do contrabando. A título de exemplo, citamos abaixo uma situação que ocorria na praça de comércio da província do Rio de Janeiro:

Conforme a classe do navio, por 800\$000 a 1:000\$000, se arranjavam papéis brasileiros e portugueses exigidos pelos regulamentos, a fim de se realizarem as viagens. Voltando da costa da África, e após o desembarque da carga humana, entrava o barco com sinal de moléstia a bordo. Por 500\$000, o oficial de saúde passava o atestado comprobatório, e o navio ia fazer quarentena no distrito de Santa Rita, cujo juiz de paz era sócio dos infratores. Removiam-se, então, todos os sinais denunciadores do transporte de negros, e por 600\$000 se adquiria nova carta de saúde, limpa desta vez. Assim purificado de culpa, o navio ia ancorar no fundeadouro costumeiro. Acontecia, por vezes, que o negreiro parasse na proximidade da ilha Rasa, e que o faroleiro o fosse visitar: por 200\$000 se comprava seu silêncio.¹⁵¹

Oficialmente, o parlamento brasileiro não poderia apoiar o contrabando, porém, na prática, a frouxidão com que as autoridades responsáveis pela aplicabilidade da lei agiam sugere a existência de um apoio tácito ao comércio ilícito de africanos.

Embora o tratado com a Inglaterra atendesse a interesses da política externa britânica em oposição às demandas da elite socioeconômica brasileira, ele fora realizado em uma conjuntura bastante específica. Estava em jogo o reconhecimento oficial da independência brasileira e a neces-

147 AN, Série Justiça, IJ1.

148 Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p. 78.

149 Ibid., p. 78.

150 RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, p. 112.

151 CALÓGERAS, João Pandiá. *A política exterior do Império, da Regência à Queda de Rosas*. v. 3. São Paulo: Imprensa Nacional, 1933, p. 362. Apud HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 18. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1986, p. 43, 44.

sidade do recém-criado Império do Brasil de garantir a neutralidade inglesa em relação à Guerra da Cisplatina (1825-1828), então em curso quando a convenção antitráfico era negociada. Assim, no curto prazo, o tratado de 1826 atendeu mais às necessidades brasileiras do que às inglesas, posto que o tráfico prosperou. No médio prazo, a elite econômica traficante ganhou tempo e prolongou o comércio de cativos. Seu horizonte de perspectiva, que estava no passado, não foi frustrado e se reatualizou.

Com efeito, um dos maiores questionamentos aos compromissos assumidos com a Inglaterra pelo governo de d. Pedro I partiu do Parlamento brasileiro, que não fora consultado sobre a matéria em questão, haja vista que o tratado antitráfico tinha sido assinado à revelia dos legisladores brasileiros.¹⁵² A indignação que tomou conta dos debates na Câmara dos Deputados levou o imperador, em 1827, a fazer uma exposição alegando que os agentes plenipotenciários ingleses afirmavam que seu governo poderia exigir que Portugal proibisse o “comércio brasileiro de escravatura” com as suas colônias africanas e, assim, fazer com que o Brasil “dentro de seis meses, [...] não tivesse porto algum onde fizesse aquele tráfico, *a não ser por contrabando*”.¹⁵³ Esta avaliação fatalista e realista por parte do imperador do Brasil, provavelmente assessorado pelo Conselho de Estado e seus ministros, teria gerado em contrapartida um *horizonte de expectativa* extremamente desafiador em termos de geopolítica estratégica destinada à manutenção de vínculos mercantis com o continente africano, pois de fato a importação desenfreada de cativos para o Brasil nos últimos anos da década de 1820 indica que havia uma crença de que o comércio infame chegaria ao fim. Restariam como opção portos ou enseadas sob controle de autoridades africanas locais onde se adquiriam cativos por meio do contrabando, não se pagando direitos tributários em nenhuma das margens do Atlântico,¹⁵⁴ o que em certa medida se tornava um negócio atrativo, embora houvesse o risco de a viagem resultar em apresamento. Além disso, há de se considerar que, juridicamente, após o fim do tráfico lícito de africanos, os navios negreiros não poderiam mais fazer apólices legítimas de seguro.¹⁵⁵

Em Portugal, como escrevera João Pedro Marques, na década de 1820 se desenvolveu um “abolicionismo de retaliação”, muito ligado ao contexto da independência política do Brasil.¹⁵⁶ A possibilidade de uma abolição imediata do tráfico negreiro nas colônias portuguesas da África privaria

152 Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*, p. 58-72.

153 Exposição do imperador. *Anais da Câmara dos Srs. Deputados*. Rio de Janeiro: Tipografia Hyppolito José Pinto, 1875, tomo primeiro, sessão de 22 de maio de 1827, p. 154, grifo nosso.

154 Os vínculos diplomáticos do Império do Brasil e os elos de comerciantes de cativos com soberanias africanas compõem parte de nossa atual pesquisa, ainda em andamento. Cf. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino Ngoyo: interesses em comum (1822-1850)*. Seropédica: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro/Programa de Pós-Graduação em História, 2021. Qualificação de doutorado.

155 Esta afirmação, segundo Saulo Santiago Bohrer, precisa ser testada com maior profundidade, porém, segundo ele: “tudo nos leva a crer que as seguradoras a partir de 1831 começaram a amargar uma redução cada vez maior de seus lucros com os negócios escravistas. Como era ilegal a atividade negreira era igualmente a realização de seguros de navios e das mercadorias envolvidas no infame comércio.” BOHRER, Saulo Santiago. “*Interesses seguros*”, p. 73.

156 Cf. MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio: Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 1999, p. 182. Sobre projetos agrícolas portugueses para Angola no século XIX, ver FREUDENTHAL, Aida. *Arimos e fazendas: a transição agrária em Angola (1850-1880)*. Luanda: Chá de Caxinde, 2005; FERREIRA, Roquinaldo. *Abolicionismo versus colonialismo: rupturas e continuidades em Angola (século XIX)*. In: GUEDES, Roberto (org.). *África: brasileiros e portugueses (séculos XVI-XIX)*. Rio de Janeiro: Mauad; Faperj, 2013.

a ex-colônia americana do fluxo constante de cativos e permitiria a Portugal reorientar para si o comércio de suas colônias africanas e promover sua valorização econômica com base no aproveitamento da mão de obra local.¹⁵⁷ Assim, na perspectiva brasileira, a solução para a permanência do comércio transatlântico de escravos estaria atrelada à manutenção de áreas de influência do Brasil em portos onde existissem poderes africanos autônomos e fora do controle colonial de Portugal, notadamente na região ao norte dos domínios lusitanos em Angola, por onde se desenvolveria o contrabando de cativos. Não à toa, no início de 1827, uma força naval brasileira foi mobilizada para atuar no litoral da região congo-angolana, entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, com o propósito de assegurar a proteção do comércio da escravatura, diante da proliferação do corso e da pirataria contra navios negreiros. Além de combater o perigo imediato do roubo da escravaria nos referidos portos, essa região do litoral africano converteu-se em uma área estratégica de interesse do império escravista brasileiro. No plano da geopolítica atlântica, a Guerra da Cisplatina se estendeu para o litoral africano também como forma de combater o “abolicionismo de retaliação” português.

Na medida em que, durante as décadas de 1830 e 1840, houve um fluxo constante de cativos africanos para suprir a economia agrário-escravista brasileira, uma indagação fundamental surge: além dos fatores internos atinentes à formação econômico-social brasileira, questões externas teriam contribuído para o sucesso da política atlântico-africana escravista do Império do Brasil até a primeira metade do século XIX? Para responder esta pergunta de forma afirmativa, partiremos da premissa de que, segundo o *horizonte de expectativa* dos envolvidos direta ou indiretamente com o comércio negreiro na década de 1820, os portos ao norte dos domínios portugueses em Angola, controlados efetivamente por poderes africanos autônomos (Molembo, Cabinda e Ambriz), viabilizariam a manutenção da estabilidade institucional da escravidão no Brasil via comércio de cativos. Com isto em mente, podemos concentrar por ora a objetiva de nossa ótica de análise sobre aspectos políticos atinentes a Portugal e Grã-Bretanha.

João Pedro Marques combate a ideia de que Portugal, após a independência política do Brasil em 1822, tenha procurado desviar para si o fluxo mercantil de suas colônias africanas e afastar o Brasil da África, tese defendida no início dos anos de 1970 pelo também historiador português Manuel dos Anjos da Silva Rebelo. De acordo com João Pedro Marques, o abolicionismo português de feição *retaliadora* surgido após a emancipação política do Brasil, embora tenha de fato se desenvolvido, fora de caráter efêmero, pois “no Portugal de 1825-1835 um comércio brasileiro colapsado e em condições concorrenciais difíceis parecia ainda assim preferível ao arriscadíssimo trato africano”. Após o reconhecimento oficial da independência do Brasil, a política externa lusa procurou investir na assinatura de tratados que facilitassem o comércio com sua ex-colônia. Além disso, era necessário considerar o que era útil para as colônias africanas, não sendo “líquido, mesmo entre os entusiastas pelo desenvolvimento do *novo Brasil*, que um tal desenvolvimento exigisse a abolição do tráfico”.¹⁵⁸

157 MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio*, p. 182.

158 Ibid., p. 186.

Assim, Marques afirma que o posicionamento político predominante em Portugal referente ao comércio de escravos africanos era o *toleracionismo*, uma espécie de meio termo entre os defensores do *escravismo* de viés conservador e os ideólogos do *abolicionismo*, que com um discurso de ruptura condenavam o sistema escravista do ponto de vista moral e religioso. Sob a influência da pressão da Grã-Bretanha com seu discurso abolicionista repleto de *carga emocional e moral*, o *toleracionismo* português da segunda década do século XIX se forjou com um discurso diferente que se confundia com o *escravismo*, na medida em que foi em torno do conceito de *gradualismo* que seus promotores se identificavam.¹⁵⁹ Era “uma estratégia defensiva [...] simultaneamente capaz de professar adesão às novas ideias filantrópicas, de preservar a honra nacional e de evitar abalos no sistema colonial”.¹⁶⁰ Essa postura ideológica se aproximou da solução proposta pelos negociantes de escravos e da estratégia dos que eram contra a abolição do comércio negreiro de forma imediata, porém não assumiam frontalmente a defesa do sistema escravista. Assim, o *toleracionismo* foi frequentemente apropriado e perfilhado pelos defensores do *escravismo* que em seu protocolo discursivo adotavam uma postura voltada para a inação ou retardamento da ação com vista a preservar o *status quo* até quando fosse possível.¹⁶¹

Ao analisar discursos parlamentares, jornais e folhetos portugueses das primeiras décadas do século XIX, João Pedro Marques identificou a existência de duas tendências *toleracionistas*: os *para-abolicionistas* (minoritários – toleracionistas sinceros e mais próximos do abolicionismo autêntico) e o *toleracionismo obstaculizador* (grupo majoritário – toleracionistas dissimulados e mais próximos dos adeptos do *escravismo*). Porém, diante da pressão externa britânica, o discurso *para-abolicionista* tendia a recuar em defesa da “honra nacional”, e aqueles que advogavam a tendência portuguesa mais próxima do abolicionismo autêntico “tendiam a refluir para posições defensivas, assumindo, ao menos parcialmente, o esquema de pensamento do *toleracionismo obstaculizador*, e as duas posições fundiam-se numa só”.¹⁶² Era por meio das propostas gradualistas e do recurso à ideia de honra nacional ameaçada que se multiplicavam, segundo Marques, os pontos de convergência entre *escravistas dissimulados* e *para-abolicionistas*.

A ideologia *toleracionista* predominante em Portugal nas décadas de 1820 e 1830 contribuiu em certa medida para o desenvolvimento da *política* atlântico-africana escravista do Império do Brasil, que buscava então adaptar à nova conjuntura a tarefa de construir um Estado Nacional capaz reatualizar a herança do império português das rotas mercantis que conectavam as duas margens do Atlântico Sul – afinal, na prática, os mercadores estabelecidos no Brasil, especialmente no Rio de Janeiro, já controlavam o grosso do tráfico.

Ao analisar as correntes de pensamento presentes entre memórias, obras políticas e discursos de parlamentares brasileiros sobre a escravidão durante a primeira metade do século XIX, Jaime Rodrigues identificou um posicionamento ideológico predominante muito próximo ao que João Pedro Marques apontara em Portugal.¹⁶³ Isto explica em parte por que, no Brasil, as medidas

159 Ibid., p. 117.

160 Ibid., p. 122.

161 Ibid., p. 36, 122.

162 Ibid., p. 140.

163 Cf. RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, p. 69-92.

tomadas para a abolição do tráfico de africanos efetivamente não obtiveram resultados significativos após as duas décadas em que se tornou uma atividade juridicamente ilícita. A tese do abolicionismo gradual predominou no Brasil e gerou certo imobilismo e acomodação como parte da estratégia de ação da “elite política da época enquanto não se chegasse a uma solução que contemplasse setores importantes da sociedade brasileira”.¹⁶⁴ E ainda, por volta de 1835, com a cultura do café em expansão, tornaram-se necessários mais escravos, e o governo brasileiro, “simpatizando ou não com o tráfico, não tinha forças para enfrentar a sua extinção, pois estava identificado com os interesses da classe rural”.¹⁶⁵

Em meio à ineficiência da lei abolicionista de 1831, que proibira o comércio transatlântico de africanos para o Brasil, em 1837 foram apresentados na Câmara dos Deputados projetos que propunham alterações e até mesmo a revogação daquela legislação.¹⁶⁶ Para o deputado Antônio Pereira Rebouças, ela:

só teria servido para privar o país da arrecadação de impostos pela importação de escravos e do comércio com a África; como o tráfico ilegal continuava, quem estava perdendo era o próprio Estado, incapaz de colocar em prática mecanismos eficientes de repressão, e, portanto, impossibilitado de cobrar o que antes lhe era de direito.¹⁶⁷

De acordo com Keila Grinberg, Rebouças propôs que o governo brasileiro aumentasse muito as taxas de importação de cativos, “para que os próprios traficantes ficassem economicamente desmotivados em prosseguir com a atividade”.¹⁶⁸ A argumentação legalista deste deputado, que posteriormente defenderia como opção a migração de africanos livres para o Brasil sob a condição de colonos, o que fomentaria a vinda de melhores trabalhadores para o país, não teve aceitação majoritária na Assembleia Legislativa.¹⁶⁹ Em certa medida, teria contribuído para isso a prática que se desenvolveu no sistema alfandegário brasileiro a partir da década de 1830 com vistas a aumentar os recursos aduaneiros. Com efeito, gabinetes afrontados por déficit fiscal deram um jeito de tributar a propriedade escrava ilegal, simplesmente não perguntando sua procedência, e também aumentaram a aduana sobre artigos enviados à África, como sal e pólvora, mesmo sabendo serem destinados ao escambo por africanos.¹⁷⁰

Caldeira Brant, autor da lei que proibira o tráfico em 1831, elaborou em 1837 um novo projeto a ser discutido no Senado, que revogaria a lei de sua autoria. A nova proposta retirava do rol de culpáveis por crime de contrabando os compradores de africanos em solo brasileiro. O novo projeto colocava todo o risco da operação de contrabando de cativos sob a responsabilidade dos traficantes e seus auxiliares. Dessa forma, contemplavam-se os senhores proprietários de escravos ao livrá-los de qualquer responsabilidade, porém, em contrapartida, se estimularia, indiretamente, a

164 Ibid., p. 103, 104.

165 RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*, p. 194.

166 Cf. RODRIGUES, Jaime, op. cit., p. 110-113.

167 *Anais do Parlamento brasileiro*, sessão de 2 de setembro de 1837. Apud GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros: cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antônio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p. 171.

168 Ibid., p. 171.

169 Ibid., p. 172.

170 Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*, p. 71.

continuidade do tráfico ilícito. Após longas discussões que se arrastaram por anos, talvez em função de um projeto de imobilismo e acomodação calculado, o projeto do marquês de Barbacena fora retomado e finalmente votado no fim da década de 1840, sendo aprovado em setembro de 1848, exceto o artigo 14, que revogava a lei de 1831. A questão seria retomada efetivamente na Assembleia Legislativa em 1850, quando finalmente o governo brasileiro desferiu o golpe final contra o infame comércio.¹⁷¹

Apesar do tráfico de escravos nas colônias portuguesas ter sido proibido pelo decreto do governo português de 10 de dezembro de 1836, este efetivamente se tornou ineficiente, da mesma forma que a legislação brasileira de 1831. Contribuiu para isso o fato de a legislação ser elaborada sob pressão inglesa e não por interesses genuinamente abolicionistas lusitanos. Esse mesmo decreto, segundo João Pedro Marques, coexistiu com uma política portuguesa deliberada de sucessivos entraves à conclusão de um tratado com a Grã-Bretanha, semelhante ao que fora realizado com o Brasil em 1826, embora se soubesse que um acordo antitráfico celebrado com os ingleses seria a única forma de se promover a supressão do comércio de escravos. Sá da Bandeira, que assumira o governo português após a revolução de 1836, optou por assentar “a sua política supressora na ação dos governadores coloniais”, “um método abolicionista débil, já experimentado sem sucesso pelos governos anteriores”, porque os governadores ou eram incapazes de fazer cumprir a lei ou eram pura e simplesmente cúmplices e beneficiários do sistema escravista que ligava as duas margens do Atlântico Sul.¹⁷² Ocorreria então uma ação contraditória por parte de Portugal, que consistia em “suprimir o tráfico” e, ao mesmo tempo, “afastar a intervenção inglesa, sem a qual o tráfico dificilmente podia ser suprimido”.¹⁷³ Essa contradição, de acordo com Marques, se explica pelo propósito gradualista da legislação abolicionista portuguesa de 1836, pois, ao entregar a concretização das medidas antitráfico aos governadores das colônias e não à ação imediatista do abolicionismo inglês, permitiu “efetuar uma supressão moderada do comércio negreiro, privilegiando o método abolicionista suave e progressivo” de forma a não hostilizar severamente os interesses negreiros. Em nome da *honra nacional*, procurou-se contemporizar com as forças antiabolicionistas existentes na sociedade portuguesa que não desejavam a supressão do tráfico de escravos de forma imediata.¹⁷⁴

A política portuguesa *toleracionista* sofreu um forte abalo com a aprovação, pelo parlamento britânico, do *Bill Palmerston* (24 de agosto de 1839), um documento unilateral que alargou os poderes dos navios de guerra ingleses, permitindo-lhes apresar as embarcações de bandeira portuguesa suspeitas de se empregarem no tráfico de escravos e sujeitar a sua tripulação aos tribunais da marinha inglesa.¹⁷⁵ Foi somente diante da acirrada pressão da Grã-Bretanha com a ação desenvolvida pelos cruzadores da Royal Navy, inclusive nos portos de Luanda e Moçambique, desrespeitando as águas territoriais das colônias portuguesas, que efetivamente Portugal se empenhou para fazer valer as medidas abolicionistas com vistas ao fim do comércio de cativos, inclusive com o emprego de sua marinha. Paralelamente, concluiu-se o tratado antitráfico anglo-português de 3 de julho

171 Cf. RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, p. 110-115.

172 MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio*, p. 211.

173 Ibid., p. 208.

174 Ibid., p. 211, 223.

175 Ibid., p. 245.

de 1842, que classificava o tráfico de escravos como pirataria, regulava a captura e estabelecia comissões especiais para o julgamento das presas, tal como a convenção anglo-brasileira de 1826.¹⁷⁶

Portanto, somente a partir de 1842, juridicamente, o cerco sobre o tráfico de escravos se fechara, porém nem por isso o comércio atlântico de africanos para o Brasil deixou de crescer até o fim da primeira metade do século XIX (Anexo 12). Além disso, ressaltamos que os portos de Luanda e Benguela, nas décadas de 1830 e 1840, assumiram um papel central como fornecedores de cativos para o Império escravista brasileiro, situação que em nada lembrava o cenário mercantil caótico de Angola em 1827, tal como descrevera o cônsul brasileiro em Luanda, Rui Germack Possolo.

Com efeito, o relato do agente consular à Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros do Brasil, como já analisamos, deixou claro que, após a emancipação política brasileira, os negociantes envolvidos com o comércio de africanos desviaram o rumo de seus navios para os portos e regiões ao norte dos domínios portugueses em Angola com mais intensidade, onde não se pagavam direitos de saída dos negreiros à Coroa portuguesa. Em função disso, deu-se também uma crise de abastecimento em Luanda devido à carência de determinados gêneros que tradicionalmente eram adquiridos via escambo por escravos. Essa situação pode ser atestada pelos números do quadro abaixo (Quadro 18), referentes ao segundo lustro da década de 1820, nos quais se nota que a aquisição de escravos por navios brasileiros se concentrava nos portos sob controle dos africanos.

Quadro 18 – Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana (1825-1830)

Portos sob controle de africanos	1825	1826	1827	1828	1829	1830	Total de navios
Molembo	26	37	26	9	24	8	130
Cabinda	10	18	40	33	56	29	186
rio Zaire	1	4	5	9	15	8	42
Ambriz	10	23	23	20	11	11	98
Total	47	82	94	71	106	77	456
Portos sob controle português	1825	1826	1827	1828	1829	1830	Total de navios
Luanda	37	30	32	38	37	28	202
Benguela	9	12	13	15	11	10	70
Total	46	42	45	53	48	38	272

Fonte: VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 14 jul. 2017.

Acreditamos que, em certa medida, esta conjuntura esvaziara o *abolicionismo de retaliação* ocorrido em Portugal após a perda de sua colônia americana e, em contrapartida, fortalecera o *abolicionismo toleracionista* português analisado por João Pedro Marques. A convivência das autoridades portuguesas em Angola com o comércio atlântico de escravos para o Brasil era uma realidade, e é

176 Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*: outro horizonte, p. 196, 197.

possível que esse colaboracionismo tenha sido influenciado em parte pela existência da opção brasileira de adquirir cativos nos portos de Molembo, Cabinda, Ambriz e no rio Zaire, onde o trato negreiro poderia ser feito sem o controle lusitano. É provável ainda que a insegurança provocada por piratas nas regiões controladas por africanos tenha contribuído também para a retomada da importância dos portos de Luanda e Benguela nas duas últimas décadas de tráfico ilícito para o Brasil (Quadro 19). Além disso, devemos levar em consideração os interesses comuns das elites mercantis lusitanas e brasileiras, e africanas, em ambas as margens do Atlântico Sul escravista. Assim, por exemplo, mesmo após a vigência do tratado antitráfico anglo-português de 1842, navios negreiros brasileiros continuaram adquirindo cativos em Luanda e Benguela, como se vê no Quadro 20.

Quadro 19 – Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana (1830-1850)

Portos sob controle de africanos	Número de navios
Molembo	8
Cabinda	127
rio Zaire	48
Ambriz	76
Total	259
Portos sob controle português	Número de navios
Luanda	320
Benguela	197
Total	517

Fonte: VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 14 jul. 2017.

Quadro 20 – Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana (1842-1850)

Portos sob controle de africanos	Número de navios
Molembo	0
Cabinda	18
rio Zaire	2
Ambriz	12
Total	32
Portos sob controle português	Número de navios
Luanda	35
Benguela	29
Total	64

Fonte: VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 14 jul. 2017.

O contrabando de africanos para o Brasil após 1830 certamente foi beneficiado pela política portuguesa *toleracionista* em relação ao tráfico de escravos. Como Portugal, até 1842, não havia realizado com a Grã-Bretanha nenhum tratado antitráfico que proibisse o comércio negreiro em suas colônias africanas abaixo da linha do Equador, foi sob a proteção da bandeira lusitana que muitos tumbeiros continuaram cruzando o Atlântico.¹⁷⁷ Não se pretende aqui, de forma teleológica, explicar 1825-1828 (Guerra da Cisplatina) pelos eventos pós-1830. O intuito de nos reportarmos brevemente ao período após 1830 é entender a postura britânica e a permanência da política atlântico-africana escravista brasileira que viu seu horizonte de expectativa se concretizar.

O que teria contribuído para certa tolerância britânica em relação aos interesses do Brasil e de Portugal, que efetivamente resistiram o quanto puderam para protelar a supressão do tráfico de escravos? Atentaremos agora para uma questão atinente à política interna inglesa, que em certa medida lança uma luz sobre a questão.

De acordo com José Luís Werneck da Silva, a Grã-Bretanha, embora signatária da convenção contra o tráfico negreiro, não cobrava do Império do Brasil que ele rigorosamente a executasse, pois existia entre os ingleses um confronto interno das forças socioeconômicas em relação às posições antiescravistas, que ainda não estavam bem definidas. Nas décadas de 1830 e 1840, havia entre os britânicos uma luta entre a *Black England* e a *Green England*.¹⁷⁸ Esses grupos políticos foram descritos, respectivamente, por Werneck da Silva da seguinte forma:

A primeira era a do carvão, da Revolução Industrial que avançava reurbanizando as cidades onde se implantava para acolher bairros industriais e vilas operárias. A *Black England*, cuja sociedade está bem descrita nos livros de Charles Dickens, tinha inicialmente mais expressão econômica que poder político; são coisas que nem sempre caminham simetricamente. As transformações econômicas pelas quais passava a Inglaterra, com este avanço do setor moderno industrial, paralelamente às mudanças agrárias e demográficas, não representavam obrigatoriamente que a *Black England* tivesse logo o poder político, porque contra ela se levantava a Inglaterra tradicional, a Inglaterra das *farms*, dos *landlords* não aburguesados na *gentry*, a Inglaterra chamada *Green England*, a Inglaterra das fazendas na área colonial, a Inglaterra das grandes propriedades na insular Grã-Bretanha.¹⁷⁹

Enquanto a disputa política entre a Inglaterra do setor moderno industrial e a do setor tradicional ligada ao agrário não se definia, os ingleses não cobraram energicamente do Brasil uma ação efetiva para a abolição do comércio transatlântico de africanos com vista a fazer valer a convenção antitráfico realizada em 1826 e ratificada no ano seguinte. Embora a Marinha Real britânica realizasse vários apresamentos de negreiros nas décadas de 1820 e 1830, segundo Werneck da Silva existiam ainda na Inglaterra muitos interesses envolvidos em torno do comércio negreiro:

177 Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*, p. 194.

178 Cf. SILVA, José Luiz Werneck da. A consolidação interna e a ascendência inglesa (1831-1850). In: SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Willams (org.). *Relações exteriores do Brasil I (1808-1930): a política externa do sistema agroexportador*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2009. (Coleção Relações Internacionais), p. 68.

179 Ibid., p. 68, 69.

Ainda havia na Inglaterra muita gente que ganhava dinheiro com o tráfico de escravos ao “sul do Equador”. Ainda havia ingleses sócios de traficantes de escravos, portugueses ou espanhóis, por exemplo. Havia ainda ingleses cujas indústrias fabricavam navios, correntes, argolas ou outros instrumentos para sujeitar os escravos. Então, combater ostensivamente a escravidão não era uma coisa que interessasse a todos os ingleses. Por isso é que também os ingleses – enquanto tiveram as vantagens do Tratado Livre-Cambista de 1827, o qual garantia todos os múltiplos interesses britânicos – deixaram o tráfico negreiro correr.¹⁸⁰

De acordo com o referido autor, o governo britânico apenas exigiu o cumprimento da lei de 1831 que extinguiu o tráfico de cativos para o Brasil após 1842, quando surgiu a ameaça de perda de vantagens do tratado livre-cambista realizado em 1827, que o Império do Brasil se recusara a renovar, o que de fato ocorreu e se consubstanciou por meio das Tarifas Alfandegárias Alves Branco, de 1844, que alteraram o regime comercial de modelo livre-cambista para protecionista.¹⁸¹ Foi nesse contexto que, em 1842, o tratado antitráfico anglo-português fora realizado, dando plenos poderes à Royal Navy para combater efetivamente o comércio da escravatura, e posteriormente o Brasil sofreria o impacto da medida unilateral inglesa, o *Bill Aberdeen* (1845). Nessa nova conjuntura, na Inglaterra, a *Black England* estava mais fortalecida e prestes a alcançar a hegemonia política.

Sendo cada vez mais hegemonicamente industrial, a Inglaterra quis recolocar seus produtos manufaturados no exterior, quis acabar em médio prazo, com a escravidão, em curto prazo, com o tráfico negreiro e quis canalizar os capitais, antes desviados para o tráfico, para a produção de bens que pudessem ser consumidos nos mercados do mundo inteiro.¹⁸²

Analisando a articulação entre os vários interesses envolvidos nas discussões sobre a extinção do comércio de cativos africanos, tanto em Portugal, como na Grã-Bretanha, podemos compreender melhor e relativizar a força da elite socioeconômica brasileira que buscou manter o Brasil conectado à África visando à estabilidade da economia primário-exportadora do Império.

Somente em 1850, de acordo com a análise do historiador britânico Leslie Bethell, “é que o governo brasileiro estaria preparado – e será bom acrescentar, capacitado – a cumprir com o firmado no tratado de 1826 e a fazer esforços em grande escala – e compensadores – para suprimir o tráfico ilegal de escravos”.¹⁸³ As razões para a mudança de posição do governo imperial foram muito debatidas na historiografia, sendo considerados o impacto da pressão naval britânica sobre a soberania brasileira, as vantagens estratégicas de garantir boas relações diplomáticas com a Grã-Bretanha em um momento delicado da questão platina, além de fatores de ordem interna, como a atuação escrava associada ao temor de grandes rebeliões contra o cativo e a crença na relação das epidemias de febre amarela com a chegada dos navios negreiros.¹⁸⁴ Jaime Rodri-

180 SILVA, José Luiz Werneck da. A consolidação interna e a ascendência inglesa (1831-1850), p. 70.

181 Ibid., p. 70-72.

182 Ibid., p. 71.

183 BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p. 94.

184 Cf. MAMIGONIAN, Beatriz G.; SIQUEIRA, A. P. P. A campanha abolicionista e a escravidão no século XIX no Brasil, em Cuba e nos Estados Unidos. In: CAMPOS, Adriana Pereira; SILVA, Gilvan Ventura da (org.). *A escravidão atlântica: do domínio sobre a África aos movimentos abolicionistas*. Vitória: GM, 2011, p. 11, 12.

gues acrescentou a essa discussão a mudança na imagem social dos traficantes de escravos, que foram identificados asperamente como piratas, levando a uma maior coesão de parcelas da elite política imperial, e, ainda, “o esgotamento do projeto de construção do mercado de mão de obra, baseado exclusivamente no escravo como alicerce da produção”.¹⁸⁵

Sobre o impacto da “Lei Eusébio de Queirós” e a ação do Estado brasileiro, Beatriz Gallotti Mami-gonian e Ana Paula Pruner de Siqueira concluíram o seguinte:

Apesar de fazer vistas grossas para o tráfico desde 1831 e ser conivente com a escravização ilegal dos africanos recém-importados desde aquela data, 1850 significou uma virada nessa política: os que já estavam aqui permaneceriam escravos, mas não haveria mais escravos novos vindos do comércio transatlântico. Os traficantes que operavam nas rotas para o Brasil ou se aposentaram ou se transferiram para a rota de Cuba, onde competiriam com norte-americanos pelo último mercado de escravos africanos aberto nas Américas.¹⁸⁶

No entanto, antes dessa nova conjuntura, como analisaremos no próximo capítulo, a Marinha de Guerra do Império do Brasil se empenhou muito mais em proteger o comércio lícito de escravos em seus últimos anos de existência no litoral brasileiro e africano do que em efetivamente combater navios negreiros logo após o tráfico ser posto na ilegalidade em 1830. Na “era do contrabando de africanos” prevaleceu uma aliança tácita entre traficantes, autoridades do império, a aristocracia agrária proprietária de cativos e os pequenos escravistas, para manter o tráfico em nome da estabilidade da agricultura. Além disso, é mister recordarmos a percepção do *horizonte de expectativa* dos homens do passado conforme recomendara Reinhart Koselleck. O fato de a região congo-angolana continuar sendo a principal área de aquisição de braços para a lavoura brasileira ao longo das décadas de 1830 e 1840 se coaduna com a pretensão do Brasil, durante os anos de 1820, de procurar manter uma área estratégica de influência em portos escravistas dominados por africanos, haja vista que existia a possibilidade real de Portugal vedar de forma abrupta o comércio de escravos em seus domínios coloniais. Longe de se adotar uma visão teleológica, procurou-se captar a percepção do horizonte de expectativa de um contexto histórico específico. A Marinha de Guerra do Império do Brasil, via Divisão Naval da Costa do Leste, atendeu os horizontes de expectativas de amplos setores da sociedade escravista brasileira.

185 RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, p. 118, 119.

186 MAMIGONIAN, Beatriz G.; SIQUEIRA, A. P. P, op. cit., p. 12.



A Armada imperial brasileira e a defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827-1830)

Concluirei esta já longa exposição chamando a atenção dos Augustos e Digníssimos Senhores representantes da nação, para as duas observações seguintes: 1º O Império do Brasil não pode prescindir de ser uma potência essencialmente marítima, sem quebra de sua glória, de sua dignidade e de seus mais caros interesses. Esta verdade é de primeira intuição, basta lançar os olhos sobre a carta geográfica do Brasil; 2º que tendo a nação conseguido, através dos males produzidos pela guerra Argentina, o grande bem de possuir atualmente uma marinha respeitável, tanto pelo número e qualidade dos vasos que a compõem, como pela quantidade de marinheiros e soldados aguerridos, e mais que tudo, pela benemérita corporação de oficiais de marinha, todos, segundo já disse, com pequenas exceções, hábeis, enérgicos, valorosos e principalmente inabaláveis na lealdade à nação e ao imperador, seria, não só solapar os fundamentos da grandeza nacional e destruir o mais vigoroso elemento da prosperidade pública; mas também um exemplo terrível de injustiça e de ingratidão para com os relevantes serviços, com tanta constância e denodo, prestados à nação pelos nossos bravos marinheiros, durante a última guerra, que se deles só dependesse, outro fora o resultado daquela fatal contenda; seria, digo, um terrível exemplo de ingratidão nacional, entregar ao desprezo, ao abandono, um tão benemérito, tão necessário e tão poderoso agente da força pública.

Relatório do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, marquês de Paranaguá, referente ao ano 1829, apresentado à Assembleia Geral Legislativa em 30 de maio de 1830. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, p. 14.

A Marinha de Guerra do Império do Brasil a serviço de mercadores de escravos

A Guerra da Cisplatina foi estendida para a margem africana do oceano Atlântico, então denominada de Costa do Leste, em decorrência do corso platino contra o comércio transatlântico de cativos realizado por navios negreiros brasileiros. Em contrapartida, o governo do Império do Brasil determinou o estabelecimento de uma força naval ao norte dos domínios portugueses em Angola.

Com efeito, no princípio do ano de 1827, foi organizada na província do Rio de Janeiro, principal base da Armada imperial, a Divisão Naval da Costa do Leste, que atuou na costa congo-angolana, entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, com a missão de promover a segurança do comércio da escravatura. A projeção do poder naval brasileiro para a margem leste do Atlântico poderia enfraquecer o bloqueio naval que a Marinha imperial realizava no rio da Prata desde fins de 1825. Talvez fosse este o propósito dos corsários, sob bandeira da República Argentina, ao ampliarem o teatro de operações de guerra para a costa africana, visando obliterar o comércio de escravos.

Ressaltamos que não há uma definição consensual precisa a respeito do conceito de poder naval. Alfred Thayer Mahan, oficial da marinha de guerra dos Estados Unidos da América, realizou um estudo pioneiro sobre o assunto, que se notabilizou no início do século XX como referência para o pensamento estratégico naval, embora sua obra se reportasse à Marinha Real Britânica a partir de fins do século XVII.¹⁸⁷ O referido autor, no entanto, não definiu precisamente o que seria poder naval. Para o objeto específico deste livro, uma divisão naval da Marinha do Império do Brasil destacada no litoral africano em fins da década de 1820, entendemos que o conceito de poder naval está associado ao número de navios de guerra disponíveis em uma determinada área marítima, suas respectivas baterias de canhões e o efetivo da guarnição. Além disso, temos que considerar a organização logística disponível para manter navios por longos períodos no mar, sendo estes capazes de combater uma força naval oponente ou apoiar e proteger os interesses comerciais de um Estado contra piratas e corsários. Levando estes fatores em consideração, a presença de navios de guerra destacados em uma zona marítima delimitada indica a existência de um poder naval capaz de dissuadir e, se necessário, combater eventuais inimigos, podendo promover a segurança de rotas mercantis.

Como vimos no primeiro capítulo, primeiro a Marinha de Guerra do Brasil defendeu o comércio de cabotagem, só depois se projetou à costa africana. A longa epígrafe que abre o capítulo menciona, ainda que exageradamente, que a jovem nação ganhou projeção pela atuação de sua Marinha na Guerra da Cisplatina, inclusive e sobretudo por seus oficiais. Além disso, a própria Marinha se engrandeceu por causa da guerra, tal como seus comandantes. A propósito, os oficiais da Armada imperial do Brasil nomeados, por portaria da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, para comandar a divisão naval brasileira no litoral da África, constam no Quadro 21.

187 MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. New York: Dover Publications, 1987.

Quadro 21 – Relação de oficiais nomeados para comandar a Divisão Naval da Costa do Leste (1827-1830)

Posto	Nome	Aviso de nomeação	Navios que compunham a divisão
Chefe de divisão	João Bernardino Gonzaga	13/2/1827	Fragata D. Francisca Brigue-escuna Ismênia Brigue-escuna Duas Estrelas
Chefe de divisão	David Jewett	3/11/1827	O chefe de divisão David Jewett, por problemas de saúde, foi dispensado do comando da Divisão Naval da Costa do Leste por aviso do Ministério da Marinha de 12 de dezembro de 1827, ficando sem efeito a nomeação de 3 de novembro
Capitão de mar e guerra	James Thompson	25/12/1827	O comandante James Thompson, por não assumir o comando da Divisão Naval para a qual fora designado, foi julgado no Conselho de Guerra e demitido do serviço da Armada Nacional e Imperial por decreto de 11 de janeiro de 1828
Capitão de fragata	Justino Xavier de Castro	26/12/1827	Fragata Paraguassu Bergantim Quinze de Agosto Bergantim Novo Brilhante
Capitão de fragata	Bartholomeu Hayden	19/5/1828	Corveta Ânimo Grande Bergantim Quinze de Agosto Bergantim Duquesa de Goiás Brigue-escuna Ismênia
Capitão-tenente	Foord Morgell	11/11/1828	Corveta Bertioga Bergantim Três de Maio Bergantim Duquesa de Goiás Brigue-escuna Feliz
Capitão-tenente	José Lamego Costa	17/8/1829 ¹	Corveta Ânimo Grande Bergantim Três de Maio Brigue-escuna Feliz Barca-escuna Despique Paulistano

Observação: a rendição da guarnição da Divisão Naval da Costa do Leste era realizada no litoral africano cerca de um mês após a partida do Rio de Janeiro do comandante sucessor.

Fonte: AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1206/XM-1213; Arquivo da Marinha do Brasil, RJ, Primeiro livro mestre de assentamentos dos oficiais da Armada Real, referente ao período de 1763 a 1847, classificado no Arquivo da Marinha sob o número 42593; Segundo livro mestre para assentamentos de oficiais da Armada Nacional e Imperial, referente ao período de 1817 a 1905, classificado no Arquivo da Marinha sob o número 42594; BN-RJ, *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 22 de agosto de 1829, n. 44, v. 14, p. 176, consulta on-line

O chefe de divisão João Bernardino Gonzaga,² conforme verificamos no quadro acima, fora no-

¹ O capitão-tenente José Lamego Costa retirou-se da costa africana com toda a divisão sob seu comando em 14 de março de 1830 para o porto do Rio de Janeiro, seguindo a determinação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, embora o prazo inicial previsto para a permanência do comércio lícito de escravos no litoral africano, 13 de março de 1830, fosse ampliado para mais seis meses. Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1206, folha 191 (frente e verso).

² João Bernardino Gonzaga nasceu em Portugal, em 5 de abril de 1781, e em 1808 desembarcou no Rio de Janeiro juntamente com a família real portuguesa. Na ocasião do processo de independência política do Brasil, optou por aderir à causa brasileira juntamente com outros 97 oficiais da Marinha de Guerra de Portugal e passou a fazer parte da nascente Marinha imperial do Brasil. Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 173, 174.

meado em fevereiro de 1827 para exercer o comando da Divisão Naval da Costa do Leste e em 1º de março zarpou do porto do Rio de Janeiro a bordo da fragata D. Francisca,³ navio capitânia da esquadra brasileira destinada a realizar a proteção das embarcações negreiras no litoral da África. Inicialmente, a força naval foi constituída por mais dois navios de guerra, o brigue-escuna Ismênia e o brigue-escuna Duas Estrelas. De acordo com um ofício do cônsul brasileiro em Angola, Rui Germack Possolo, enviado ao ministro das Relações Exteriores do Brasil, marquês de Queluz, João Severiano Maciel da Costa, o comandante da divisão naval da Armada imperial aportara em Luanda em 7 de abril de 1827, ou seja, o oceano Atlântico fora cruzado em um mês e uma semana.⁴ Além disso, o agente consular informara no mesmo documento que a frota de guerra:

muito animou aqui [em Luanda] o corpo de comércio da escravatura, pois que já havia notícias de que em Molembo se achavam corsários americanos espalhados quais bem presumo ter um entrado neste porto e saído poucos dias antes da chegada da fragata imperial, pretestando [sic] necessidade de conserto que foi confirmado nos exames a que lhe mandou proceder o governo, com quem, tive uma conferência sobre a entrada de uma tal embarcação neste porto, a qual, ele me assegurou não ser de desconfiança pela razão da sua pequenez, pouca guarnição, e nenhuma artilharia. Porém não obstante, pode mui bem ser considerada exploradora, e por isso *Excelentíssimo Senhor, muito convinha que neste mesmo porto [Luanda] onde tremula a bandeira brasileira efetivamente em 16 a 20 navios mercantes, houvesse um brigue, ou escuna de guerra para proteger e auxiliar este comércio que tanto interessa à nação.*

Deus guarde a Vossa Excelência. Luanda, 20 de abril de 1827. De Vossa Excelência Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Marquês de Queluz. O mais reverente súdito, Ruy Germack Possolo. Cônsul⁵

Conforme podemos constatar de acordo com as palavras do cônsul, a presença de navios de guerra da Marinha imperial brasileira “muito animou o corpo de comércio da escravatura”, tendo em vista a insegurança provocada por notícias de que havia “*corsários americanos*” nas proximidades do porto de Molembo, ao norte de Luanda. O diplomata brasileiro, no final de sua correspondência, sugeriu que seria conveniente destacar um navio de guerra para auxiliar e proteger as embarcações mercantes do Brasil ancoradas na capital de Angola e envolvidas no “comércio que tanto interessa à nação”, o comércio de escravos africanos. Conforme veremos neste capítulo, a sugestão de Possolo não fora atendida, tendo em vista que os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste receberam ordens do Ministério da Marinha para efetuar a segurança das rotas mercantis escravistas apenas entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, ou seja, nas zonas de comércio fora do controle colonial de Portugal. Porém, ocasionalmente alguns navios da força naval brasileira destacada no litoral africano buscavam apoio logístico em Luanda.

Com efeito, cabe ressaltar que a presença de navios de guerra brasileiros em *águas territoriais*⁶

3 Cf. BN, *Diário Fluminense*, edição de 3 de março de 1827, Notícias Marítimas, p. 200, consulta on-line.

4 AHI-RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício datado de 20 de abril de 1827, folha 2.

5 AHI-RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício datado de 20 de abril de 1827, folha 3 (frente e verso), grifo nosso.

6 Entendemos que, para o século XIX, águas territoriais significava o raio de alcance de um tiro de canhão de artilharia costeira em direção ao mar.

portuguesas na África inicialmente não gerou embaraços diplomáticos, tendo contribuído para isso o fato de o governador e capitão-general de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, ter sido alertado com antecedência pelo cônsul Ruy Germack Possolo sobre a vinda de navios de guerra do Brasil para o litoral africano com o objetivo de promover a salvaguarda dos navios envolvidos com o comércio de escravos contra a ameaça de corsários argentinos ou mesmo piratas.⁷ O governante português permitira que o diplomata brasileiro fosse o responsável pela proteção dos navegantes e comerciantes de sua nação, fato que se concretizou quando navios da Armada brasileira atracaram no porto da capital de Angola com o propósito de adquirirem suprimentos e dinheiro para pagar o soldo da tripulação, o que foi com prontidão providenciado por negociantes da praça mercantil de Luanda por intermédio do agente consular brasileiro, que então cumpria a orientação que recebera da Secretaria dos Negócios Estrangeiros do Brasil e da Intendência de Marinha do Rio de Janeiro. Transcrevemos a seguir mais um trecho do ofício de 20 de abril de 1827 em que o cônsul Possolo participa ao marquês de Queluz as providências tomadas para atender às necessidades da guarnição dos navios da Marinha brasileira em serviço no litoral africano:

o comandante da fragata imperial D. Francisca [...] em ofício que me dirigiu sobre as circunstâncias da sua viagem, e algumas requisições tendentes aos socorros que por ofício do Excelentíssimo Almirante e Intendente de Marinha de 15 de fevereiro próximo passado foi-me ordenado prestar-se à mesma fragata [...].

Resta-me agora certificar a Vossa Excelência para o fazer constar na Augusta Presença de Sua Majestade o Imperador que a oficialidade e mais guarnições da sobredita fragata foi aqui paga com três meses dos respectivos soldos recebendo para isso o comandante dela a quantia em moeda de réis 5:127:800 que agencia pelos negociantes desta praça [Luanda] Joaquim Martins Mourão, e Francisco José Luís Vieira, os quais, apesar da grande falta de moeda, que há nesta mesma praça, se prestarão imediatamente a fazerem todo o fornecimento, não só a dita fragata, como das duas escunas logo que cheguem. Esta quantia foi dada em moeda de prata, e ouro [...] ficando contudo os ditos negociantes com direito a receberem aí o câmbio que nelas possa haver a seu favor; única maneira por que os pude resolver a entrarem nesta negociação na qual eles espontaneamente cedem dos 15 por cento de comissão que é costume levar-se nesta praça por qualquer suprimento, se bem que o governador e capitão-general se ofereceu para mandar fazer tudo o que se carecesse: o que não aceitando por não ter instruções sobre isso, muito agradei em o Sagrado Nome de Sua Majestade o Imperador.⁸

Como se vê, tem razão João Pedro Marques ao asseverar o predomínio de uma política toleracionista portuguesa em relação à presença brasileira na costa angolana e em águas africanas ao norte dos domínios lusos em Angola, inclusive deixando a cargo do governador desta colônia a condução do processo; sendo este incapaz de se sobrepor aos interesses mercantis negreiros da praça de Luanda. Assim, dois negociantes da praça mercantil da capital angolana, Joaquim Martins Mourão⁹ e Francisco José Luís Vieira, receberam letras de câmbio do governo brasileiro

7 Cf. AHI-RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Primeiro ofício do cônsul Rui Germack Possolo enviado à Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, datado de 24 de fevereiro de 1827, folha 1.

8 AHI-RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício datado de 20 de abril de 1827, folhas 2 e 3, grifo nosso.

9 Joaquim Martins Mourão era um traficante de escravos que durante a década de 1820 atuou em Molembo,

em troca da quantia de 5:127\$800 (5 contos 127 mil e 800 réis) em moedas de ouro e prata para descontarem na Intendência de Marinha da praça de comércio do Rio de Janeiro. Ambos eram representantes da elite mercantil estabelecida em Angola, que, em função da insegurança provocada por corsários e piratas, passara a ter grande interesse na permanência de navios de guerra brasileiros no litoral da região congo-angolana para proteger o comércio da escravatura. O simples fato de homens de negócio realizarem o adiantamento de três meses de pagamento da tripulação da fragata D. Francisca indica a dimensão do poder e da influência do grupo mercantil que conectava as duas margens do Atlântico em torno do interesse do *tráfico de almas*.

Resta ressaltar, porém, que, embora a princípio o governador e capitão-general de Angola se mostrasse solícito às eventuais demandas geradas pela presença de uma divisão naval brasileira patrulhando as águas da costa da África Central Atlântica para promover a segurança do comércio de escravos, as relações entre esta autoridade portuguesa em Angola e o cônsul Ruy Germack Possolo se deterioraram em curto espaço de tempo.¹⁰

A fragata D. Francisca, na ocasião em que partira do Rio de Janeiro com destino à África, fora acompanhada de dois navios negreiros, a galera Maria Justina e o bergantim General Rego, que então aproveitaram a proteção de um dos maiores navios de guerra da marinha imperial.¹¹ No quadro abaixo, apresentamos dados concernentes ao resultado da viagem realizada em 1827 pelos tumbeiros citados.

Quadro 22 – Negreiros que partiram do porto do Rio de Janeiro sob escolta da fragata D. Francisca

Navios negreiros	Consignatários (comerciantes de escravos)	Principal lugar de aquisição de escravos	Total de escravos embarcados	Total de escravos desembarcados no Rio de Janeiro
Galera Maria Justina	Antônio José de Medeiros Simplicio da Silveira Nepomuceno	Cabinda	570	562
Bergantim General Rego	Manoel Guedes Pinto	Ambriz	391	385

Fonte: VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 14 jul. 2017.

O aviso de 13 de fevereiro de 1827 do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Moura de Sousa Coutinho, marquês de Maceió, que nomeou o primeiro comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, João Bernardino Gonzaga, é bastante objetivo no que se refere ao propósito da missão a ser desempenhada no litoral africano em pleno curso da Guerra da Cisplatina. No referido aviso, gênese da primeira ação militar naval do Império do Brasil no litoral do continente africano, lê-se:

Cabinda e Ambriz e forneceu africanos escravizados para a praça mercantil do Rio de Janeiro. Era proprietário dos navios negreiros Leão Africano, Carolina, Lucinda e Lucrécia. Cf. VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database.

¹⁰ Para uma análise detalhada sobre esta questão, ver: GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos navios negreiros: a criação do Consulado Brasileiro em Luanda e as relações do Império com a colônia portuguesa de Angola, 1822-1860*. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, 2016, p. 93-135.

¹¹ Cf. BN, *Diário Fluminense*, edição de 3 de março de 1827, Notícias Marítimas, p. 200, consulta on-line.

Para João Bernardino Gonzaga

Logo que pelo comandante do porto lhe for designado o dia da sua saída, bem se fará a vela juntamente com as escunas Ismênia, e Duas Estrelas, e se dirigirá aos portos da costa do Leste, onde é permitido o tráfico da escravatura, a fim de cruzar sobre os mesmos para proteger o nosso comércio contra os ataques dos piratas que infestam a dita costa; demorando-se neste cruzeiro até que por outras embarcações seja rendido, e devendo pelo que respeita ao fornecimento dos navios do seu comando naqueles portos, entender-se com o intendente da Marinha, a quem se tem ordenado haja de dar sobre tal objeto as providências necessárias para que nada lhe falte. Por esta ocasião lembro de recomendar a bem no Imperial Nome haja de empregar a maior discrição nas visitas a que tenha de proceder sobre os navios que encontrar e forem de desconfiança de forma que procedendo fazer apreensão de algum, seja esta tão bem fundada quer pela clareza dos papéis achados quer para outras circunstâncias, que não possa originar dúvidas e contestações.

Deus guarde a vossa mercê. Paço, em 13 de fevereiro de 1827. Marquês de Maceió¹²

As ordens subsequentes da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste que sucederam o chefe de divisão João Bernardino Gonzaga foram ficando mais detalhadas e precisas quanto aos objetivos militares, assim como sobre as precauções que deveriam ser adotadas para conservar a saúde e a prontidão da tripulação dos navios de guerra. Em função disso, as demais portarias que nomearam os oficiais para assumirem o comando da força naval brasileira estabelecida no litoral africano serão analisadas especificamente no próximo tópico.

Por ora, salientamos que a sucessão do chefe naval português João Bernardino Gonzaga não foi uma tarefa fácil, haja vista que, conforme destacamos no Quadro 21, foram necessárias três portarias de nomeação do Ministério da Marinha para que efetivamente partisse do Rio de Janeiro o próximo comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, o capitão de fragata Justino Xavier de Castro, nomeado em 26 de dezembro de 1827. Com efeito, o chefe de divisão David Jewett,¹³ nomeado em novembro do referido ano, fora dispensado da comissão no litoral de Angola por alegar problemas de saúde. Por sua vez, o capitão de mar e guerra James Thompson,¹⁴ após sua nomeação no mês seguinte, simplesmente se recusou a assumir o comando da força naval brasileira encarregada de proteger o comércio da escravatura.¹⁵

12 AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1213, p. 51, grifo nosso.

13 David Jewett nasceu nos Estados Unidos da América em 1784 e foi incorporado à nascente Marinha imperial do Brasil por decreto de 6 de outubro de 1822, no posto de capitão de mar e guerra. Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 136.

14 James Thompson era natural da Inglaterra e foi contratado para servir a Marinha imperial do Brasil em 1823, no posto de capitão de fragata, por ocasião do recrutamento em Londres feito pelo agente brasileiro Felisberto Caldeira Brant Pontes. Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha imperial, p. 78.

15 Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1206. Aviso de 26 de dezembro de 1828, do ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, p. 2.

Certamente, as duras condições enfrentadas pelos militares que compunham a guarnição dos navios de guerra brasileiros estabelecidos no litoral africano desde abril de 1827 contribuíram, de certo modo, para o revés na rendição de João Bernardino Gonzaga. Além da dificuldade enfrentada para obter suprimentos em quantidade suficiente para a totalidade da tripulação, houve sérios problemas com a saúde de seus comandados, muitos ficaram doentes. A experiência dos oficiais David Jewett e James Thompson e a elevada posição hierárquica que ocupavam na Armada imperial brasileira podem ter contribuído para a resistência em assumir o comando de uma frota destinada a promover a proteção de navios negreiros na costa africana, contra a ameaça de corsários e piratas que possivelmente poderiam ser norte-americanos e ingleses. Tratava-se de um conflito nada convencional, tampouco glorioso para oficiais forjados na guerra, e, no caso de Thompson, na Royal Navy, então a maior marinha do mundo. Além disso, este último poderia ter sofrido a influência do movimento abolicionista disseminado entre os britânicos. Essas hipóteses necessitam de embasamento empírico ancorado em fontes históricas e de um estudo aprofundado voltado para este fim, permanecendo, portanto, como um campo aberto para pesquisa. Mas não se podem descartar as questões em torno da nacionalidade e/ou de pertencimento ao Brasil, na condição de súditos, e o seu peso nas cadeias de comando da jovem marinha brasileira.

De todo modo, o inglês James Thompson deveria ter partido do Rio de Janeiro com destino ao litoral da África a bordo da fragata Paraguassu, comandada pelo capitão de fragata Justino Xavier de Castro. Também fora incumbido de dar instruções a navios de comércio para serem escoltados sob o sistema de comboio.¹⁶ A organização de comboios era a medida protetora mais eficaz contra as investidas dos corsários, e o regulamento para as escoltas de navios mercantes era extremamente severo, pois previa até a pena de morte para aqueles que falhassem na sua defesa sem justificativa clara e galés perpétuas para quem desobedecesse a instruções recebidas.¹⁷ Por falhar na preparação da organização do comboio marítimo e abandonar a divisão naval sob o seu comando no dia em que deveria sair do porto do Rio de Janeiro, o comandante James Thompson foi “demitido do serviço da Armada Nacional e Imperial por decreto de 11 de Janeiro de 1828”, após ter sido julgado no conselho de guerra.¹⁸

Em 29 de dezembro de 1827, o comandante Justino Xavier de Castro,¹⁹ a bordo da fragata Paraguassu, partiu do Rio de Janeiro rumo ao porto de Cabinda para assumir o comando da divisão naval encarregada de promover a segurança do *tráfego da escravidão*, juntamente com os briges de guerra Quinze de Agosto²⁰ e Novo Brilhante,²¹ conduzindo um comboio composto por navios de comércio, dos quais

16 Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 256, 257.

17 BN, Regulamento para as escoltas dos comboios. Publicado no *Jornal do Commercio* de 15 de dezembro de 1827, p. 1, consulta on-line.

18 Cf. Arquivo da Marinha do Brasil, RJ, Livro de assentamentos de oficiais da Armada real, filme n. 44, seção B, folha 19 e verso.

19 Justino Xavier de Castro era brasileiro. Por sua experiência como piloto de navios de comércio, foi admitido para o serviço da Armada Nacional e Imperial no posto de primeiro-tenente em 6 de outubro de 1822; em 9 de agosto de 1824, foi nomeado capitão-tenente e a 12 de outubro de 1827, promovido ao posto de capitão de fragata. Assumiu o comando da fragata Paraguassu em 1º de novembro de 1827 e desembarcou em 14 de agosto de 1829. Cf. Arquivo da Marinha do Brasil, RJ, Livro de assentamentos de oficiais da Armada real, filme n. 44, seção B, folha 66 e verso.

20 O brigue Quinze de Agosto tinha o porto de Ambriz como destino. Cf. BN, *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 2 de janeiro de 1828, p. 4, consulta on-line.

21 O brigue Novo Brilhante transportava “víveres para a divisão” e se destinou aos portos de Cabinda e Molembo. Cf. BN, *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 2 de janeiro de 1828, p. 4, consulta on-line.

oito foram identificados como negreiros que pertenciam a mercadores de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro.²² Os tumbeiros que saíram da capital do Império do Brasil sob a escolta dos navios de guerra que iriam compor a Divisão Naval da Costa do Leste constam no Quadro 23.

Quadro 23 – Tumbeiros escoltados sob o comando de Justino Xavier de Castro (1827)

Navio negreiro	Carga que transportava	Consignatários	Porto de destino	Total de escravos embarcados	Total de escravos desembarcados no Rio de Janeiro
Bergantim Novo Despique	aguardente e fazendas	Joaquim José Cardoso Guimarães	Cabinda e Ambriz	(?)	(?)
Bergantim Triunfo	aguardente e fazendas	João Antônio Ferreira	Cabinda e Ambriz	578	533
Bergantim Primoroso Divino	aguardente e fazendas	Miguel Ferreira Gomes	Angola (Luanda)	551	490
Escuna Voadora	aguardente e fazendas	Antônio José Meireles	Cabinda e Molembo	(?)	(?)
Galera Imperador do Brasil	aguardente e fazendas	Manoel Francisco de Oliveira	Ambriz	514	506
Brigue-escuna Cutia	aguardente, fazendas e pólvora	Lourenço Antônio do Rego	Ambriz	(?)	(?)
Bergantim São José Triunfante	aguardente e fazendas	José Domínguez Viana	Benguela	523	520
Bergantim Flor do Rio	aguardente e fazendas	Antônio José de Castro	Angola (Luanda)	568	523

Fonte: BN, *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 2 de janeiro de 1828, p. 4, consulta on-line; VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 14 jul. 2017.

Os militares da Marinha imperial designados para realizar a rendição dos que estavam em serviço no litoral africano, ao partirem do porto carioca, realizavam a tarefa de escoltar navios de comércio, até fora da costa brasileira ou até a África. Dessa forma, muitos negreiros aproveitavam a oportunidade de rumar para a margem leste do Atlântico sob a proteção da armada brasileira. O primeiro desafio era deixar o litoral do Rio de Janeiro, infestado por corsários ávidos por presas indefesas. Próximo ao litoral africano, os negreiros contariam com a proteção dos navios de guerra que guardavam os principais portos onde era realizada a aquisição de escravos, o que podia durar meses, pois era necessário que a carga viva completasse a lotação prevista. Como veremos adiante, quando os navios estivessem prontos para sair com destino ao Brasil, eram escoltados até certa distância da costa africana, na qual ficariam seguros e livres da ameaça de corsários e piratas, uma vez que estes agiam próximo ao litoral.

A partir do terceiro comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, o capitão de fragata Bartholomeu Hayden,²³ a rendição dos militares em serviço no litoral africano ocorreu com regula-

²² Cf. BN, *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 2 de janeiro de 1828, p. 4, consulta on-line.

²³ Bartholomeu Hayden nasceu na Irlanda, em 22 de fevereiro de 1792, sendo contratado pela Armada Nacional e Imperial

ridade, porém os dois últimos comandantes que concluíram a missão de promover a segurança do comércio brasileiro nessa região eram oficiais de menor posição hierárquica, os capitães-tenentes Foord Morgell e José Lamego Costa. Não foram encontradas informações sobre a carreira naval destes dois últimos militares no “Livro de assentamentos de oficiais da Armada real”, disponível no arquivo da Marinha do Brasil.

Em fins de maio de 1828, a bordo da corveta *Ânimo Grande*, Bartolomeu Hayden partiu do porto da cidade do Rio de Janeiro com destino a Angola. Em julho, aportara em Cabinda e, após assumir o comando da Divisão Naval da Costa do Leste e dar instruções aos seus subordinados, tomou o rumo de Luanda com o propósito de apresentar-se ao governante da colônia portuguesa, o capitão-general Nicolau de Abreu Castelo Branco.²⁴

No ofício datado de 22 de julho de 1828, Hayden transmitiu as suas primeiras ordens para o comandante do brigue Quinze de Agosto, o primeiro-tenente Felipe Marques de Figueiredo:

Em chegando a este porto a escuna Ismênia, o brigue 15 de Agosto, de hoje a dez dias dará comboio até 50 léguas distantes da costa às embarcações que estiverem prontas para saírem todo este mês, regressando neste porto com a maior diligência, mas se tardar mais a escuna que estes dias e se o comboio não está pronto em este tempo, o brigue não largará fora de vista deste porto, até a chegada desta corveta; se a escuna chegar depois de oito dias e antes de 15 dias, e o comboio pronto para sair, o sr. comandante da escuna Ismênia sairá com ele, e lhe acompanhará até 50 léguas da costa, deixando a bordo do brigue 15 de Agosto os ofícios e cartas e qualquer outra coisa para mim, como igualmente alguns homens doentes e inúteis para regressar ao Rio de Janeiro, deixando também sua parte com o estado exato do seu navio, e vá depois de largar o comboio a Angola com a maior diligência, mas se o comboio não está pronto em este tempo e se o comboio não quiser largar até o brigue estar pronto para lhe acompanhar ao Rio de Janeiro então a escuna deve ir a Angola bordejando. [...]

Bordo da corveta *Ânimo Grande* surta em Cabinda, 22 de julho de 1828. Assig. Bartholomeu Hayden, comandante da Divisão²⁵

Como podemos constatar, o comandante do brigue Quinze de Agosto recebera ordens para que não deixasse o porto de Cabinda desguarnecido de um navio de guerra, desta forma só poderia realizar comboios a navios de comércio brasileiros até fora da costa africana após a chegada do brigue-escuna *Ismênia* que vinha do Rio de Janeiro.²⁶ Garantida a defesa do porto, poderia realizar a missão de promover o comboio até aproximadamente cinquenta léguas da costa africana aos navios negreiros que estivessem prontos para saírem rumo ao Brasil. De acordo com as instruções do comandante Hayden, se a missão de colocar os navios de comércio fora da costa africana com segurança fosse rea-

para lutar pela Independência do Brasil. A 13 de julho de 1823, foi nomeado para o serviço ativo da armada pelo almirante lord Cochrane no posto capitão-tenente. Por decreto de 8 de maio de 1826, fora promovido ao posto de capitão de fragata. Cf. Arquivo da Marinha, RJ, Livro de assentamentos de oficiais da Armada real, filme n. 44, seção B, folha 32 e verso.

24 Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 258.

25 Cf. AN, Ofício do comandante Bartolomeu Hayden, datado de 22 de julho de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação dos documentos XM-305, grifo nosso.

26 O brigue-escuna *Ismênia*, comandado pelo primeiro-tenente Duarte Martins da Silva, chegou a Cabinda em 26 de julho de 1828, quatro dias após o comandante Bartolomeu Hayden ter de lá saído a bordo da corveta *Ânimo Grande* com destino ao porto de Luanda. Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 258, 259.

lizada pelo brigue, este deveria regressar com a maior diligência ao porto de Cabinda. Em se tratando da escuna, esta deveria, depois de realizar o comboio, dirigir-se a “Angola” (Luanda), onde então encontraria a corveta Ânimo Grande, navio capitânea da divisão. Além disso, os navios envolvidos com o comércio negreiro a serem comboiados poderiam na ocasião optar por esperar a prontidão do brigue Quinze de Agosto para que este promovesse a escolta até o Rio de Janeiro. Havia ordens do ministro da Marinha para que o brigue Quinze de Agosto retornasse ao porto carioca após a passagem de comando da Divisão Naval da Costa do Leste e a chegada do brigue-escuna Ismênia.²⁷

Em agosto de 1828, Hayden participou ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, que fora bem recebido pelo governador de Angola e que o brigue Quinze de Agosto salvou a galera Cometa do ataque de piratas.²⁸ O navio salvo era um negreiro que tinha o porto de Cabinda como principal lugar de aquisição de africanos e pertencia a um grande comerciante de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro, Lourenço Antônio do Rego,²⁹ e nesta viagem específica desembarcou 549 cativos no porto do Rio de Janeiro.³⁰

Em 1828, ano de maior ataque de corsários e piratas a negreiros,³¹ houve intensa mobilização dos navios de guerra brasileiros nas duas margens do Atlântico. Na costa africana, a grande pretensão do Império do Brasil era manter áreas de influência na região congo-angolana. Assim, o Estado brasileiro, embora nascente, visou demonstrar, no contexto da geopolítica naval do Atlântico Sul, a força da Marinha imperial, que também buscava se afirmar. Em contrapartida, a presença de uma força naval da armada brasileira no litoral da África, entre 1827 e 1830, atendia diretamente aos interesses dos homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro envolvidos com o comércio atlântico de escravos.

Ordens e instruções da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste

Pelos avisos da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha que nomearam os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste, tentaremos focalizar os objetivos militares da primeira missão da Marinha imperial no litoral africano, que invariavelmente atendia aos interesses estratégicos do nascente Estado e de amplos segmentos da sociedade escravista brasileira, sobretudo a elite socioeconômica do Império.

Conforme vimos, o aviso datado de 13 de fevereiro de 1827, que dera origem à força naval brasileira destacada na costa da região congo-angolana, era bastante sucinto sobre a tarefa a ser executada. Ao comandante João Bernardino Gonzaga fora ordenado cruzar os portos da “Costa do Leste” nos quais era permitido o tráfico da escravatura para proteger o comércio brasileiro contra

27 Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação dos documentos XM-1206, folha 45 (verso).

28 Cf. BOITEUX, Henrique, op. cit., p. 257, 258.

29 Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 254-256. Ver também: KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830, p. 110.

30 Cf. VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 5 out. 2016.

31 Ver Quadro 4 no primeiro capítulo.

ataques dos piratas que infestavam a região. Não se especificou que portos seriam guarnecidos e protegidos pelos navios de guerra, assim como não se mencionou qual seria o contato que os militares deveriam buscar no litoral da África para atender às suas necessidades logísticas.

O aviso de 3 de novembro de 1827 do ministro da Marinha, Francisco Moura de Sousa Coutinho, marquês de Maceió, que então nomeara o chefe de divisão David Jewett para o comando da Divisão Naval da Costa do Leste, simplesmente afirmava que “as convenientes instruções sobre o cruzeiro que cumpre fazer-se sobre aquela costa, a bem de proteger ali o nosso comércio contra a pirataria que o pretende danificar em pura perda deste Império”,³² deveriam ser exigidas do chefe de divisão João Bernardino Gonzaga. A este último, o referido ministro, em aviso de igual data, determinou que transmitisse “todas as ordens e instruções que tenha acerca da sua comissão [...] em benefício do comércio, e utilidade deste Império”.³³

A associação da prosperidade do Império do Brasil com o comércio na costa da África é explicitada nos documentos citados acima, ficando a cargo do comandante em exercício no litoral africano passar todas as ordens e instruções para o chefe naval sucessor.

As determinações da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha começaram a aparecer com maior abrangência e mais detalhes quando o capitão de fragata Justino Xavier de Castro foi nomeado para assumir o comando da Divisão Naval da Costa do Leste, pelo aviso de 26 de dezembro de 1827, do então ministro Diogo Jorge de Brito. Nesse aviso é mencionando, inclusive, que o cônsul brasileiro residente em Luanda tinha ordens para providenciar as provisões necessárias para a guarnição dos navios de guerra da Marinha imperial em serviço no litoral africano:

Para Justino Xavier de Castro

Vossa mercê largará amanhã deste porto dando comboio às embarcações destinadas para costa de África e Pernambuco, as de África vossa mercê largará a 6º a leste do meridiano de Cabo Frio, e as de Pernambuco largá-las-há mais cedo no ponto que lhe convier conforme o tempo que encontrar para lhes não atrasar sua viagem. Depois de deixar o comboio vossa mercê seguirá com o bergantim Quinze de Agosto e o Novo Brillante em derrota a Cabinda. Vai vossa mercê ali render a divisão que lá se acha, e ali ficar para proteger o nosso comércio nos lugares onde é permitido o trato da escravatura; para esse fim vossa mercê usará da força do seu comando como melhor lhe parecer já em cruzeiros já estacionado e sempre com vigilância vossa mercê terá o maior cuidado na saúde da tripulação sendo os principais preservativos 1º a limpeza do corpo; 2º a limpeza do navio; 3º o conservar enxutas as cobertas pondo ali amiudadamente brasidos acesos; 4º o ter divertidos os espíritos das equipagens já com exercícios, já no conserto do pano, mudanças dos mastaréis de joanetes, já finalmente permitindo-se lhes suas danças e folias nas horas depois de ceia. O bergantim Novo Brillante vai carregado de mantimento para essa divisão, assim logo que vossa mercê chegar ao seu destino, fará baldear os mantimentos para bordo da sua fragata e brigue Quinze de Agosto, dando a divisão, que se retira, alguma parte essencial que absolutamente necessite para tornar viagem. No caso que durante a sua estada lhe falte alguns gêneros de provisões de

32 Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação dos documentos XM-1213, folha 197.

33 Ibid., folhas 196, 197, grifo nosso.

boca ou navais, vossa mercê enviará a Loanda o Quinze de Agosto pois o cônsul brasileiro ali residente, a quem se deve dirigir, tem ordeno [sic] para lhe dar toda a casta de socorros. Logo que tiver baldeado os mantimentos do Novo Brilhante / o que deve verificar-se imediatamente sobre a sua chegada no mais curto prazo / vossa mercê passará um documento ao mestre e fica desligado do serviço o mesmo bergantim. Vossa mercê aproveitará todas as vias de dar notícias do estado da sua divisão, e assim como a força do seu comando é empregada na defesa, e proteção do comércio, é igualmente justo que os navios de comércio se prestem a qualquer socorro compatível com as suas faculdades para manutenção dos navios de guerra, que os guardam, durante sua negociação. Se vossa mercê na costa de África encontrar navio de suspeita só deverá capturá-lo nos três casos seguintes: 1º se pertencer à República de Buenos Aires, 2º se tiver mais de um passaporte, 3º finalmente se for colhido em flagrante roubo a embarcação brasileira.

Deus guarde a vossa mercê. Paço, 26 de dezembro de 1827. Diogo Jorge de Brito³⁴

Como se nota, foi expressamente determinado que os navios da “República de Buenos Aires”, ou seja, corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata, deveriam ser combatidos no litoral africano e poderiam ser capturados. Após a nomeação do comandante Bartholomeu Hayden em maio de 1828, ele recebeu um documento da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha contendo as ordens e instruções em forma de 11 artigos que norteariam a missão naval brasileira no litoral africano, contendo objetivos, estratégias e ordens a serem observadas. Destacaremos as determinações de números nove e dez, não apenas por mencionarem a missão e a forma de ação da Divisão Naval da Costa do Leste, mas também por definirem as ameaças a serem enfrentadas na costa da África, os corsários da República de Buenos Aires e os piratas. Destarte, especificam-se ainda os portos da região congo-angolana que deveriam ser guarnecidos e protegidos pelos navios de guerra brasileiros com o propósito de promover a segurança do comércio da escravatura:

Para Bartholomeu Hayden.

Manda sua Majestade Imperial que na presente comissão sirvam de instruções os seguintes artigos: 9º *A estação da costa da África tem por objeto proteger os nossos vasos mercantes que vão fazer escravos em Cabinda, e mesmo em Molembo, e Ambriz, contra os insultos dos corsários e piratas que por vezes nos têm roubado nesse distrito*; contudo para vossa mercê fazer presas será necessário, ou que a embarcação pertença à República de Buenos Aires; ou que se lhe encontre duplicata de passaportes, ou finalmente se for colhida e constar legalmente haver hostilizado o nosso pavilhão.

10º *Fica a seu arbítrio distribuir e dirigir a força sob o seu comando coerentemente a vivificar o serviço que se lhe incumbe no artigo 9º; podendo vossa mercê estacionar em Cabinda, andar à vela, fazer mesmo alguma digressão a Molembo, use tudo o mais que julgar conveniente e apropriado às circunstâncias que daqui se não podem prever. [...]*

Deus guarde a vossa mercê. Paço, 23 de Maio de 1828. Diogo Jorge de Brito³⁵

34 Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1206, folhas 2 (frente e verso) e 3, grifo nosso.

35 Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1206, folha 46 (frente e verso), grifo nosso.

Os artigos anteriores ao 9º e ao 10º versavam sobre as instruções para efetuar o comboio de navios de comércio destinados à costa da África até uma certa distância do litoral do Rio de Janeiro, quando da partida da divisão naval, que após a missão da escolta a negreiros deveria rumar “*com a máxima diligência ao porto de Cabinda [...] ao bem do serviço do Estado*”. As ordens seguintes eram sobre as guarnições dos navios a serem rendidos e sobre os suprimentos a serem passados para a divisão que retornaria ao Rio de Janeiro. Ademais, há a menção de que, não “obstante Sua Majestade Imperial haver ordenado que a divisão da costa da África seja rendida de seis em seis meses” e ter se conduzido a bordo seis meses de mantimentos, mais provisões poderiam ser enviadas por embarcações mercantes. Levar-se-iam ainda papéis de letras de câmbio, caso fosse necessário adquirir gêneros na praça mercantil de Luanda. As “cartas de crédito” posteriormente seriam pagas na Intendência de Marinha do Rio de Janeiro aos negociantes que as portassem. O último artigo se referia a instruções detalhadas para preservar a saúde da tripulação em serviço no litoral africano.³⁶

Como podemos perceber, a partir do comandante Bartholomeu Hayden as ordens e instruções da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha ficaram ainda mais abrangentes e precisas. Em função das determinações do seu superior hierárquico, o ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, Hayden, já em Cabinda, elaborou um novo documento, denominado “Ordem geral”, para orientar os comandantes dos navios que compunham a Divisão Naval da Costa do Leste e todos os demais subordinados. Eram doze determinações gerais:

Ordem geral

Os senhores comandantes dos navios de Sua Majestade Imperial debaixo do meu comando, devem dar particular atenção às ordens seguintes tanto como às do regimento provisional; fazendo-as executar por todos os seus subordinados.

1º *Como o nosso objeto nesta costa é o de proteger os nossos vasos mercantes, em Molembo, Cabinda, e Ambriz, contra o insulto dos corsários e piratas; contudo, para fazer presa é necessário que a embarcação pertença à República de Buenos Aires, ou que se lhe encontrem duplicados passaportes, ou finalmente se for colhida, ou constar com legalidade haver hostilizado o nosso pavilhão.*

2º Os senhores comandantes devem dar toda a atenção que os seus navios estejam sempre prontos para atacar, ou defender, por isso recomendar muito, que se façam exercícios, tanto de artilharia, como de fuzilaria, e espada, todos os dias que o tempo o permitir.

3º Os senhores comandantes devem tomar todo o cuidado na conservação, e bom estado do aparelho dos seus navios, e igualmente que o seu pano esteja sempre bem consertado, não só o da verga, como o de sobressalente, examinando ao menos uma vez na semana, por causa dos ratos, e ao mesmo tempo para lhe dar ar, e se for preciso limpar o paiol.

4º Sua Majestade Imperial recomenda o maior desvelo na conservação da saúde das equipagens; o mesmo Augusto Senhor ordena como principais medidas, a limpeza tanto nos navios, como nos corpos, e roupas das guarnições, por este motivo os senhores comandantes deverão passar mostra todos os dias antes do meio-dia [...].

5º Quando estiver fundeado, não se fará trabalhar a guarnição, das 10 horas da manhã até as 2 horas da tarde sem haver grande necessidade, e nunca sem toldo, o que sempre se conservará de dia, e de noite, sendo possível.

36 Ibid., folhas 45-46 (frente e verso), grifo nosso.

6º Todos os dias deverão subir para as trincheiras, todas as macas, e sacos de marinhagem, e mochilas dos soldados, e não consentir ficar em baixo coisa alguma de roupa, sendo bom passar mostra uma vez na semana, em todos os sacos, e caixas, para ver que não haja roupa suja dentro, e ao mesmo tempo fazer que se dê ar às macas, colchões e cobertores.

7º Deverá haver dois dias na semana para lavagem de roupa, assim como dois no mês para lavagem das macas, e sacos, e nunca se permitirá que a gente fique com roupa molhada, nem tão pouco deixá-la dormir em cima do convés, nem em lugares úmidos, para cujo fim será bom dar a todos as macas e colchões que for possível.

8º Recomendo aos senhores comandantes não permitam mais caixas que as que forem indispensáveis, porque a maior parte delas só servem para conservarem porcária, e mandriice de muitos, e em seu lugar substituirão com os sacos a marinhagem, e mochilas dos soldados; que todos os dias deverão subir para as trincheiras, para ficar a coberta safa.

9º Os senhores comandantes devem ter muito cuidado em que os mantimentos sejam bons, e não consentir que se distribuam mas, nem tampouco permitir que a sua gente, coma gordura da caldeira, ou carnes cruas, nem azeite, pois que toda a gordura é muito prejudicial, e promove o escorbuto, e pelo contrário se dará sempre vinagre, e se for necessário mais que a ração. Em tempo de jantar, e de ceia dar o chá à guarnição o ponche de aguardente da maneira seguinte. Para vinte e quatro praças, uma camada de aguardente, e três camadas de água, e uma libra de açúcar, e juntar-se há ácido de limão quando for possível porque é muito bom para escorbuto em todas as ocasiões.

10º Dever-se há comprar carne fresca, verduras, e frutas para a guarnição todas as vezes que se possa, repartindo-se em iguais quantidades, sem abuso.

11º Finalmente, dever-se há conservar os espíritos da gente entretidos, já com obras de marinheiros, já com exercício de artilharia, já com jogo de sabre, permitindo que na melhor ordem, sempre depois de ceia, que os soldados, e marinheiros, dancem, e se entretenham ao som do pífano, por espaço de uma ou duas horas.

12º Visto a grande umidade neste tempo, recomendo aos senhores comandantes que se dê à guarnição meia praça de aguardente com casca de laranja, para preservativo contra o escorbuto.

Bordo da corveta *Ânimo Grande* surta em Cabinda aos 15 de julho de 1828. A.S. Bartholomeu Hayden³⁷

A maioria das ordens objetivava zelar pela preservação da saúde da tripulação e prevenir doenças no litoral africano, sobretudo o escorbuto, que assolou a força naval brasileira no ano de 1827, então sob o comando do chefe de divisão João Bernardino Gonzaga.³⁸ As longas estadias no mar e a dieta escassa e pobre contribuíam para o aparecimento de doenças como o escorbuto, deficiência de vitamina C que causava a morte de muitos marinheiros. Provocava inchaço e sangramento das gengivas, perda de fixação dos dentes, o aparecimento de manchas na pele e excessivo cansaço. Os dois últimos oficiais nomeados para comandar a Divisão Naval da Costa do Leste passaram a se orientar por essa “Ordem geral” elaborada pelo capitão de fragata Bartholomeu Hayden.

37 Cf. AN, Ofícios dos comandantes dos navios. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-305, grifo nosso.

38 Cf. AN, Ofício do comandante João Bernardino Gonzaga ao ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, datado de 8 de janeiro de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-307.

Divisão Naval da Costa do Leste: organização, emprego e logística

A opção pelo estabelecimento de uma divisão naval brasileira no porto de Cabinda ocorreu fundamentalmente pelo fato de ter sido nesta área que se registrou a maior incidência de ataques de corsários e piratas a navios negreiros destinados ao Brasil durante a década de 1820, sobretudo no contexto da Guerra da Cisplatina. Além disso, após a emancipação política do Brasil a grande pretensão da comunidade mercantil brasileira envolvida com o comércio de longa distância era manter uma área exclusiva na África fora dos domínios portugueses e capaz de garantir a manutenção do comércio de escravos.

O poder naval da Marinha imperial que fora deslocado para a margem africana do Atlântico pode ser avaliado a partir do efetivo da guarnição e do número de canhões dos navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste. Esta foi constituída, com períodos variáveis de permanência no litoral africano, pelos seguintes navios: fragatas (1) Dona Francisca e (2) Paraguassu; corvetas (3) Ânimo Grande e (4) Bertioga; brigues (5) Quinze de Agosto, (6) Novo Brilhante, (7) Três de maio, (8) Duquesa de Goiás; brigues-escuna (9) Ismênia e (10) Feliz; escuna (11) Duas Estrellas e barca-escuna (12) Despique Paulistano. Pelo quadro abaixo pode-se ter ideia do número, tipo, valor militar e ofensivo dos elementos navais que estiveram à disposição dos cinco comandantes da divisão naval brasileira destacada no litoral africano entre 1827 e 1830.

Quadro 24 – O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste

Chefe de divisão João Bernardino Gonzaga Período de permanência no litoral africano: abr. 1827-fev. 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	Dona Francisca	40 canhões	280 homens	Navio capitânea ³⁹ Guardava o porto de Cabinda quando ancorada
Brigue-escuna	Ismênia	14 canhões	110 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto
Escuna	Duas Estrellas	6 canhões	60 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto
Número total de peças de artilharia: 60 canhões Guarnição: 450 homens				
Capitão de fragata Justino Xavier de Castro Período de permanência no litoral africano: fev. 1828-jul. 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	Paraguassu	48 canhões	360 homens	Navio capitânea Guardava o porto de Cabinda quando ancorada
Brigue	Novo Brilhante	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto
Brigue	Quinze de Agosto	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto

39 O navio capitânea era chefiado pelo comandante da Divisão Naval da Costa do Leste e coordenava a ação dos demais navios que constituíam a esquadra.

Número total de peças de artilharia: 84 canhões Guarnição: 470 homens				
Capitão de fragata Bartholomeu Hayden Período de permanência no litoral africano: jul. 1828-mar. 1829				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	Ânimo Grande	24 canhões	154 homens	Navio capitânea Guardava o porto de Cabinda quando ancorada
Brigue	Quinze de Agosto	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto
Brigue	Duquesa de Goiás	14 canhões	115 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto
Brigue-escuna	Ismênia	14 canhões	110 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto
Número total de peças de artilharia: 70 canhões Guarnição: 479 homens				
Capitão-tenente Foord Morgell Período de permanência no litoral africano: mar. 1829-set. 1829				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	Bertioga	20 canhões	155 homens	Navio Capitânea Guardava o porto de Cabinda quando ancorada
Brigue	Três de maio	26 canhões	120 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto
Brigue	Duquesa de Goiás	14 canhões	115 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto
Brigue-escuna	Feliz	5 canhões	40 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto

Fonte: AN, Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Tesouro Nacional para o ano de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543; MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da esquadra brasileira*. 3. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959, p. 24, 92, 135, 196; BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 261, 262; MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha Naval na Guerra Cisplatina*, p. 230-233.

As fragatas eram os maiores navios de guerra da época e eram guarnecidas com mais canhões que outras classes de embarcações, por isso eram consideradas navios de primeira linha, na medida em que, geralmente, representavam a primeira linha de tiro quando ocorria a formação de combate entre esquadras inimigas. O simples fato de duas fragatas brasileiras operarem no litoral de Angola, em plena guerra do Brasil com as Províncias Unidas do Rio da Prata, indica claramente o elevado grau de importância que os grupos dirigentes do Império atribuíam à proteção do comércio transatlântico de escravos e à preservação de áreas de influência brasileira na costa ocidental africana. Vale ressaltar que, no quadro geral dos navios da Armada Nacional e Imperial do Brasil, no contexto da Guerra da Cisplatina, havia apenas nove fragatas.⁴⁰

40 Sobre o quadro geral dos navios da Armada imperial durante a Guerra da Cisplatina, ver MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha naval na Guerra Cisplatina*, p. 230-233.

Para termos uma noção dos custos de manutenção da Divisão Naval da Costa do Leste, dispomos de dados referentes ao ano de 1828, extraídos de um documento denominado “Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Tesouro Nacional”, que era elaborado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha juntamente com o relatório anual de gestão. A cifra total informada para as despesas mensais referentes a soldos e custos com alimentação de militares em serviço de guerra na divisão naval foi de 24:956\$800 (24 contos 956 mil e 800 réis), o que ao longo de 12 meses equivaleria ao total de 299:481\$600 (299 contos 481 mil e 600 réis!). Para uma visão comparativa, podemos relacionar estes custos elevadíssimos com o que fora declarado para as despesas relativas à esquadra do rio da Prata, principal cenário da Guerra da Cisplatina, e ainda com os navios empregados em comboios e cruzeiros sobre o litoral do Rio de Janeiro (Quadro 25).

Quadro 25 – Despesas com militares em serviço de guerra na costa da África, no Rio de Janeiro e no rio da Prata (1828)

Navios em serviço na Costa da África	Navios em serviço no litoral do Rio de Janeiro	Esquadra do rio da Prata
24:956\$800 (custo mensal)	31:763\$200 (custo mensal)	116:276\$000 (custo mensal)
299:481\$600 (custo anual)	381:158\$400 (custo anual)	1:395:312\$000 (custo anual)

Fonte: AN, Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Tesouro Nacional para o ano de 1828. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-543.

Os dados acima mencionam apenas os custos do último ano de conflito com a República Argentina e se referem a três teatros de operações de guerra fundamentais para a geopolítica estratégica do Império do Brasil. Embora a província da Cisplatina tenha sido perdida, dando origem à República Oriental do Uruguai, garantiu-se, na convenção preliminar de paz assinada em agosto de 1828, a manutenção da livre circulação do rio da Prata, cujo bloqueio naval fora suspenso no final daquele ano. A capital do Império fora protegida ostensivamente por navios de guerra que não só guardavam o porto do Rio de Janeiro, como realizavam comboios a embarcações de comércio e cruzeiros no eixo norte-sul. O mesmo fora feito na costa da região congo-angolana, na medida em que os navios da Divisão Naval da Costa do Leste faziam missões de comboio a negreiros até a uma distância segura do litoral africano, além de realizarem cruzeiros entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Sobre a logística para a manutenção da divisão naval na costa da África, ressaltamos que no contexto do fim do breve consulado de Ruy Germack Possolo em Luanda, que permanecera na função até abril de 1828,⁴¹ o governador de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, levantou óbices financeiros relacionados à escassez de recursos dos cofres públicos da colônia para prestar auxílio à guarnição da força naval brasileira que eventualmente buscava adquirir mantimentos e reparos dos navios no porto da capital angolana.⁴² Visando atenuar os problemas da força naval brasileira estabelecida no litoral africano, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, em nome do im-

41 AHI-RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício de Ruy Germack Possolo, datado de 15 de abril de 1828, enviado ao ministro e secretário dos Negócios Estrangeiros, João Carlos Augusto de Oyenhausen-Gravenburg, marquês de Aracati.

42 Cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos navios negreiros*, p. 123-131.

perador d. Pedro I, solicitou aos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro, proprietários de embarcações que navegavam para os portos da África Ocidental, o envio de suprimentos para os militares em serviço de proteção aos negreiros no litoral da região congo-angolana.

Evidentemente, a imprensa não deixou nada disso passar despercebido. A matéria publicada na primeira página do periódico *Diário do Rio de Janeiro*, em 17 de maio de 1828, tratou exatamente deste assunto:

Declarações

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, se faz público, que sendo prejudicial, e provavelmente inútil enviar bolacha e legume em grande porção para suprimento da Divisão Naval na Costa da África, pois que tais gêneros se arruinam facilmente com o calor do país, convindo antes, como único meio, que se remetam amiudamente, e em pequenas porções; recomenda Sua Majestade Imperial aos comerciantes desta praça, donos de embarcações que navegam para os portos da África, ocidental que facilitem em todas as ditas embarcações o transporte de uma limitada porção de ambos os referidos gêneros, de que se lhes pagará o competente frete, se assim o exigirem. Os respectivos capitães no ato de completar a carga dirigir-se-hão ao intendente da Marinha, que tem as convenientes instruções a este respeito. Espera o mesmo Augusto Snr. que todos se prestem a esta disposição, que toda reverterá em benefício do comércio.

Secretaria de Estado em 15 de maio de 1828. Joaquim Francisco Leal⁴³

A mesma solicitação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha aos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro fora publicada em edição de 16 de maio de 1828 do periódico *Diário Fluminense*, juntamente com a informação de um comboio a ser realizado em 22 de maio daquele ano com embarcações com destino à costa da África que seriam escoltadas por navios de guerra até distância segura da costa.⁴⁴ Essas matérias continuaram sendo publicadas periodicamente nos referidos jornais que circulavam na capital do Império até a desmobilização da Divisão Naval da Costa do Leste.

Assim como o primeiro comandante da força naval brasileira destacada no litoral africano, João Bernardino Gonzaga, enfrentara problemas com a saúde da guarnição dos navios sob o seu comando, o mesmo ocorrera com o sucessor, o capitão de fragata Justino Xavier de Castro, que em correspondência datada de 13 de junho de 1828⁴⁵ relatara ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito, a situação de parte da guarnição estacionada em Cabinda. Muitos haviam contraído moléstias e estavam em péssimo estado de saúde. Assim, a 19 de julho de 1828, a fragata Paraguassu partira do porto de Cabinda rumo ao Rio de Janeiro após a passagem de comando, comboiando dois navios negreiros, a galera Novo Despique e o brigue Novo Destino,⁴⁶ e levando 66 doentes, dos quais morreram cinco em viagem.⁴⁷ Os dois negreiros comboiados tinham o porto de Cabinda como principal área de aquisição de escravos, nesta via-

43 BN, *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 17 de maio de 1828, n. 14, p. 1, consulta on-line.

44 BN, *Diário Fluminense*, edição de 16 de maio de 1828, v. 2, n. 3, p. 1, consulta on-line.

45 Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 258.

46 A galera Novo Despique e o brigue Novo Destino eram navios negreiros que praticavam com regularidade o comércio transatlântico de escravos africanos. Cf. VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 5 out. 2015.

47 Cf. BOITEUX, Henrique, op. cit., p. 258, 259.

gem específica sob a proteção de um dos maiores navios de guerra da Marinha imperial, posto que a fragata Paraguassu era armada com 48 canhões.⁴⁸ O primeiro tumbeiro, de propriedade de Joaquim José Cardoso Guimarães, desembarcou 315 escravos no Rio de Janeiro, e o segundo, de João Antônio Ferreira, 515.⁴⁹ Considerando-se que no ano de 1828 desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 45.390 escravos africanos (ver Anexo 9), apenas esses dois navios em uma única viagem desembarcaram aproximadamente 1,8% do total de cativos. Caso se argumente que a divisão naval brasileira destacada no litoral da África tenha salvaguardado poucos cativos perante o total, cumpre lembrar que o efeito da presença bélica naval da Marinha imperial evitara, pela simples ameaça do uso da força, um mal maior ao tráfico. A presença de navios de guerra guardando portos negreiros dissuadia piratas e corsários.

Conforme já argumentamos, para garantir a segurança das rotas atlânticas do comércio escravagista, a Divisão Naval da Costa da África adotou como principal estratégia de ação a realização de comboios regulares às embarcações negreiras destinadas ao Brasil até algumas léguas distantes da costa, pois era nos portos africanos, e na saída deles, que ocorriam os ataques aos navios de comércio. Porém, durante a passagem de comando e o consequente retorno à capital do Império de alguns navios de guerra, ocorria a oportunidade de alguns negreiros cruzarem o Atlântico sob escolta armada. Além da estratégia de comboio, os vasos de guerra brasileiros realizavam cruzeiros no eixo norte-sul da região congo-angolana, entre os portos de Molembo, Cabinda, Ambriz, visando combater corsários e piratas, ademais, conforme já mencionamos, ocasionalmente rumavam para Luanda em busca de suprimentos para a tripulação e eventuais reparos.⁵⁰

Igualmente, deve-se atentar para o efetivo da tripulação. Como demonstra o Quadro 24, entre abril de 1827 e março de 1829, apenas dois anos, foram mobilizadas 14 diferentes embarcações, 260 canhões e 1.734 homens. Essa artilharia representa, aproximadamente, 17 vezes o número total de canhões dispostos no conjunto arquitetônico da fortaleza de São João, no Rio de Janeiro, por exemplo.⁵¹ A tripulação equivale a 13,8% da população livre total (12.525 habitantes) da maior freguesia urbana da cidade do Rio de Janeiro, a Sé, no ano de 1821, neste contingente incluídas as mulheres e as crianças.⁵² Se, por alto, dois quintos (4.900) dos habitantes livres desta freguesia fossem adultos aptos a guerrear em outras praias e mares, aqueles tripulantes das naus corresponderiam a 35,4% deles.

48 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 230.

49 Cf. VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 5 out. 2015.

50 A estratégia de ação naval da Divisão Naval da Costa do Leste pode ser percebida em uma correspondência do comandante Bartolomeu Hayden ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, datada de 22 de janeiro de 1829, que citaremos no próximo tópico, "A Armada imperial contra o corso e a pirataria no litoral africano", em função de se tratar do relato da perseguição de um navio pirata por um dos navios que compunham a força naval brasileira.

51 Considerando que, até o ano de 1863, a fortaleza de São João, localizada no lado ocidental da barra da baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, era artilhada com uma bateria de apenas 15 canhões de grosso calibre. Cf. SOUSA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, t. XLVIII, parte II, 1885; ARRIDO, Carlos Miguez. *Fortificações do Brasil*. Separata do v. III dos Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

52 Sobre a população do Rio de Janeiro, ver KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

Manter em bom estado a tripulação em serviço no litoral africano durante meses não era uma tarefa fácil, ainda mais se considerarmos que a Armada imperial do Brasil estava envolvida em três teatros de operações e em margens opostas do Atlântico (foz do rio da Prata, costa brasileira e costa africana). Em agosto de 1828, o primeiro-tenente Felipe Marques de Figueiredo, comandante do brigue Quinze de Agosto, que recebera parte da guarnição da fragata Paraguassu, relatou ao ministro da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, o mau estado de sua tripulação, assim como a ausência de corsários na área de atuação da força naval brasileira após um episódio em que navios haviam sido tomados no porto de Ambriz:

na minha guarnição não se acham senão crianças, pretos, e bem poucos marinheiros e alguns não são mais do que soldados sentenciados da presiganga com o título de marinheiros; além disso acha-se, grande parte, para melhor dizer, todos escorbutados, havendo dias que custa se encontrar dez pessoas capazes de fazer serviço, [...]. Não consta haver na costa novidade de corsários depois da tomada dos navios de Ambriz: no dia 26 chegou a este porto a escuna Ismênia, deste dia para cá a minha guarnição tem adoecido mais, cuja razão não posso atribuir senão por ter aquecido muito ao sol nestes dias, pois todos os meios tenho procurado para evitar a moléstia, já com a limpeza do corpo, já com a limpeza interna e externa do navio, refrescos, apesar de haver pouca hortaliça por não ser tempo dela; porém hoje já são menos os doentes pois só tenho nove e desses acabo de ser informado pelo cirurgião que nenhum de perigo por enquanto, e acrescento mais, terem doenças incuráveis nesta costa.⁵³

A sucessão dos comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste não era acompanhada da substituição imediata de toda a tripulação dos navios de guerra em serviço no litoral africano. O relato do comandante do brigue Quinze de Agosto reflete exatamente esta situação, apenas a guarnição em péssimo estado de saúde havia sido substituída e retornado ao Rio de Janeiro na fragata Paraguassu. Após avaliar a situação da divisão naval, sob o seu comando em Cabinda, o capitão de fragata Bartolomeu Hayden solicitou ao ministro da Marinha a vinda de mais um navio de guerra para melhor realizar a sua missão de proteger o comércio marítimo brasileiro, pois na ocasião contava somente com a corveta Ânimo Grande e o brigue Quinze de Agosto, e ainda deveria providenciar o retorno ao Rio de Janeiro de parte da tripulação em mau estado de saúde. A questão da logística, no entanto, ultrapassava a saúde do pessoal militar. Pesavam muito também o número e a qualidade das embarcações bélicas. No ofício de 22 de agosto de 1828, o comandante Hayden foi enfático:

Ainda que a corveta e o brigue sejam de bastante força, e não obstante os esforços que pretenda fazer para a mais completa execução dos desejos e ordens de S.M. Imperial, contudo é de meu dever saber fazer a Vossa Excelência, que estas não poderão ser executadas como desejo, enquanto não hajam aqui três embarcações, todas boas de vela, sendo uma corveta e dois briges, ou um brigue e uma escuna de força, que não devem estar muitos dias fundeadas, não só porque assim melhor protegem o comércio, como porque também é mais útil para as suas equipagens;⁵⁴ rogando contudo a Vossa Excelência haja de perdoar-me por oferecer a minha

53 Ofício do primeiro-tenente Felipe Marques de Figueiredo, comandante do brigue Quinze de Agosto, datado de 2 de agosto de 1828, enviado ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim. Apud BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 259, grifo nosso.

54 O termo equipagens se refere à guarnição dos navios de guerra.

opinião, visto que *nenhum outro motivo pôde induzir-me a isso, senão o desejo de conservar a dignidade da Coroa Imperial, e o interesse e honra da nação*.⁵⁵

Com efeito, além da chegada do brigue-escuna Ismênia, que conforme já observamos chegara a Cabinda após Hayden ter tomado o rumo de Luanda a bordo da corveta Ânimo Grande, a solicitação do comandante Hayden fora atendida, pois foi enviado do Rio de Janeiro o brigue Duquesa de Goiás, reforçando assim o poder da força naval brasileira destacada no litoral africano.

Envolvido na campanha da Cisplatina, o recém criado Império do Brasil mantinha a maior parte de sua esquadra no rio da Prata e concentrava ainda navios de guerra nos principais portos brasileiros, o que desviava a maior parte dos recursos e marinheiros. Dessa maneira, o apoio logístico à força naval brasileira na costa da África se tornou um grande desafio, na medida em que demandava um enorme esforço financeiro e militar. Portanto, considerando-se que o principal cenário da guerra ficava na margem oeste do Atlântico, onde a Marinha imperial realizava o bloqueio naval no rio da Prata desde 1825, e que a guarnição efetiva da Divisão Naval da Costa do Leste era de mais de quatro centenas de homens,⁵⁶ estando esta situada no extremo leste do Atlântico, é compreensível que ocorressem dificuldades de abastecimento e baixas por problemas de saúde, além de empecilhos para promover a rendição da tripulação. Porém, mesmo com todas as dificuldades comuns em um cenário de guerra, o apoio logístico à força naval brasileira no litoral africano não deixou de ocorrer, tendo inclusive contado com a cooperação de comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro que passaram a enviar suprimentos em suas embarcações mercantes destinadas aos portos da África Ocidental.

Embora o maior esforço de guerra da esquadra brasileira se concentrasse na foz do rio da Prata, a defesa de navios negreiros contra ataques de piratas e corsários na região africana entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz se tornou uma prioridade do Império do Brasil, haja vista que boa parte dos recursos necessários para financiar a guerra contra a República Argentina eram obtidos via impostos de importação e exportação e compra de títulos da dívida pública. Dessa forma, em suma, não se podiam desprezar os interesses dos homens de negócio da maior praça mercantil da América do Sul, o Rio de Janeiro. Seus interesses se converteram em interesses de Estado.

A Armada imperial contra o corso e a pirataria no litoral africano

O relatório do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, referente ao ano de 1828, apresentado à Assembleia Geral Legislativa do Império em 1829, afirmava que havia necessidade absoluta de manter uma divisão naval nos mares da África mesmo após o fim da Guerra da Cisplatina, em função da existência de piratas que ainda ameaçavam o comércio marítimo do Brasil. Além disso, visando defender a não redução do orçamento da Marinha e a permanência do emprego da Armada imperial brasileira em águas internacionais, o

55 Ofício do capitão de fragata Bartolomeu Hayden, comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, datado de 22 de agosto de 1828, enviado ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim. Apud BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 257, grifo nosso.

56 Conforme o Quadro 24, “O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste”.

ministro argumentou que a insegurança dos mares havia levado a Marinha de Portugal a resguardar a viagem da rainha d. Maria II pela Europa com navios de guerra de *primeira linha*.⁵⁷

se foi preciso conservar por seis meses, depois da publicação da paz, uma divisão naval no rio da Prata, se ainda é preciso sustentar outra nos mares da África, para defender o nosso expirante comércio naquela costa das contínuas agressões dos piratas que a infestam, se a viagem da senhora rainha de Portugal, d. Maria II à Europa exige a presença de duas fragatas de 1ª ordem naquele hemisfério, como se poderia esperar redução de despesa com a marinha?⁵⁸

Podemos aventar como hipótese que algumas “cabeças da hidra” que os ingleses procuraram varrer do Atlântico no início do século XVIII teriam ressurgido nas primeiras décadas do século XIX, porém desta vez a pirataria agiria de acordo com interesses diplomáticos da Grã-Bretanha, na medida em que os navios negreiros de uma grande nação escravista se tornaram alvos irrestritos. Sobre a pirataria no Atlântico na década de 1820, Kenneth Maxwell faz referência a uma correspondência de Thomas Jefferson ao seu secretário particular William Short, datada de 4 de agosto de 1820, quando o então embaixador do Estados Unidos da América em Paris relatava o seu desejo de ver a esquadra de seu país e a do Brasil lutarem juntas pela segurança das rotas de comércio do Atlântico.

Sou convictamente favorável a um acordo com os poderes marítimos europeus, atribuindo-lhes a tarefa de conter as piratarias de seus mares e os canibalismos das costas africanas, e a nós a tarefa de coibir as mesmas atrocidades em nossos mares, e para tal propósito eu exultaria em ver as armadas do Brasil e dos Estados Unidos crescendo juntas como irmãs da mesma família, buscando o mesmo objetivo.⁵⁹

Além de piratas que infestavam o litoral africano, há registros de alguns navios corsários com patentes de corso concedidas pelas Províncias Unidas do Rio da Prata que operaram próximo à costa africana durante e após a Guerra da Cisplatina com o objetivo de apresar negreiros brasileiros. Conforme avaliamos, jamais saberemos precisamente o número de corsários que rumaram para a África durante a Guerra da Cisplatina, haja vista que as autoridades platinas perderam o controle sobre alguns corsários que passaram a atuar de forma autônoma à revelia das regulamentações do corso, tornando-se verdadeiros piratas. Dessa forma, a atuação independente de alguns navios corsários explica em parte o fato de dezenas de presas não terem chegado aos portos da República Argentina. Mas o certo é que houve corsários capturados e destruídos pela Marinha de Guerra do Brasil.

O navio corsário *Presidenta*, comandado inicialmente por Robert Beazley, zarpou do rio da Prata em 10 de maio de 1827, tendo como armador o espanhol Vicente Casares. Primeiramente, obedeceu às regras que ditavam o corso, porém, visando maiores lucros, passou a agir de forma independente. Este corsário foi um dos primeiros a operar no Atlântico Norte e também em águas africanas. Após realizar um cruzeiro africano entre julho e dezembro de 1827 e apresar alguns

57 Os navios de guerra de grande porte no século XIX eram as fragatas, possuíam um maior número de canhões e eram chamados de navios de primeira linha, em alusão à primeira linha de tiro posicionada contra navios inimigos.

58 Relatório do ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, marquês de Paranaguá, referente ao ano 1828, apresentado a Assembleia Geral Legislativa em 30 de maio de 1829. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, p. 13.

59 Correspondência de Thomas Jefferson ao seu secretário particular William Short, datada de 4 de agosto de 1820. Apud MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, piratas e outros malandros*: ensaios tropicais, p. 256.

negreiros, seu comandante desembarcou e vendeu escravos, em 1828, nas ilhas de Saba e São Bartolomeu, nas Antilhas, sendo que nesta última funcionava um tribunal de presas. As informações sobre este corsário são vagas, mas sabe-se que fora acusado de pirataria e só após pagar multa de dois mil dólares, o comandante e o navio foram liberados.⁶⁰

Entre os registros de atividade corsária no litoral africano é emblemática a atuação do navio corsário General Brandsen, comandado pelo norte-americano George De Kay, que era o próprio armador. Este corsário, após partir de Buenos Aires em junho de 1827, seguiu em viagem de cruzeiro para Nova York, deixando um rastro de destruição na costa brasileira, apresando inclusive navios negreiros cujos escravos foram negociados nas Antilhas. Nas proximidades do litoral de Pernambuco, De Kay combateu e capturou o brigue brasileiro Cacique, que passou a operar como corsário comandado por John Gray, inglês naturalizado argentino.⁶¹ A permanência dos dois corsários em Nova York foi interrompida pelo protesto do cônsul brasileiro, tendo ambos zarpado, em 2 de janeiro de 1828, rumo à Argentina. Neste segundo cruzeiro, os corsários velejaram afastando-se para o litoral africano com o propósito de embaraçar o comércio marítimo brasileiro (Anexo 13). Depois de deixarem os Estados Unidos da América, ambos:

navegaram para leste, passando o Cacique pelas Ilhas de Açores e Madeira, fazendo parar os navios neutros e inspecionando-os, a ver se transportavam mercadorias para o Brasil, que eram retiradas. Da mesma forma agia o General Brandsen, em rota mais a oeste. Encontraram-se em março na ilha de Santo Antônio, no Cabo Verde, disfarçando sua nacionalidade e até ofertando ao governador um pavilhão azul e branco, dizendo ser a nova bandeira portuguesa!⁶²

Outro navio corsário que cruzou o Atlântico foi o General Brown, comandado por Augusto Larsen, que a 19 de março de 1828 zarpou de Buenos Aires e rumou para a costa africana atrás de negreiros. Seu armador era o argentino Martiniano Bonorino e, em 10 de maio de 1828, o corsário no porto de Ambriz apresou três navios negreiros brasileiros: Cotín, Imperador do Brasil e Triunfo da Inveja.⁶³ O bergantim Cotín, por ser considerado ideal para viagens de cruzeiro de corso, foi rebatizado com o nome de Convención Argentina, tendo o comandante Larsen afundado o navio General Brown e passado sua artilharia e tripulação para o ex-negreiro brasileiro, que passou a operar como corsário.⁶⁴ Este cruzeiro de corso, quando parecia rumar para as Antilhas, foi interrompido em 2 de junho de 1828, devido a um motim em que a tripulação assassinou o capitão Augusto Larsen, tendo o francês Francisco Pennau, ex-capitão do Cotín, assumido o comando geral e conduzido os amotinados ao Brasil a bordo dos três negreiros brasileiros apresados no litoral norte de Angola. Entregou-se às autoridades brasileiras no porto de Salvador em 13 de junho de 1828, juntamente com escravos que se encontravam a bordo e a tripulação que fora do navio corsário General Brown.⁶⁵

60 Cf. DESTEFANI, Laurio. Guerra de corso contra el Brasil, p. 272; DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil, p. 427, 428, 447; MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 396.

61 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 389-391.

62 Ibid., p. 391.

63 Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El corso rioplatense*, p. 419, 420.

64 Ibid., p. 419.

65 Cf. AGN-Bs.Aires, sala X, 4.5.5: Contrata; 5.1.5: Doc. del corsario captor; *Gazeta da Bahia*, suplemento n. 22 de 1828; *Gaceta Mercantil de Bs. Aires* del 12 sep. 1828. Apud RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E., op. cit., p.

O navio corsário General Rondeau, comandado por John Coe, tendo como armador o próprio Estado, após furar o bloqueio naval brasileiro no rio da Prata, sob a proteção de navios de guerra argentinos, operou na costa brasileira entre agosto e outubro de 1828, até que partiu para o Caribe e, finalmente, para a costa da África (Anexo 14). De acordo com Laurio Destefani, no litoral africano tomou um navio negreiro, libertando sessenta escravos, que passaram a fazer parte da tripulação do corsário. Os africanos foram tratados da sarna que carregavam e cada oficial ficou responsável por dois negros. No regresso ao rio da Prata, em novembro de 1828, não encontrou resistência, pois já haviam terminado as hostilidades com a convenção preliminar de paz.⁶⁶

Ao fim e ao cabo, o destino das presas extrapolou o pretendido pelo governo das Províncias Unidas. Destefani concluiu a questão sobre a comercialização de presas nas Antilhas da seguinte forma:

Não há dúvida de que o direito de tomar portos nas Antilhas, para a comercialização das presas, fez quase nulo o controle do corso por Buenos Aires e que, por exemplo, são burladas as generosas disposições sobre os negros escravos. Também deve se considerar a distância para se chegar a Carmen de Patagones, ou ao Salado, e logo os perigos que espreitavam. O decreto de Dorrego atribuindo 200 pesos por negro que se sujeitasse às disposições argentinas, em lugar dos cinquenta que se davam, foi apenas decretado no final de setembro e muitos corsários não o conheciam até princípios de 1828.⁶⁷

A insegurança do comércio de escravos nas proximidades dos portos da África Central Atlântica que abasteciam negreiros brasileiros era uma realidade na década de 1820, sobretudo no contexto de envolvimento do Brasil em uma guerra com a Argentina (1825-1828). A Divisão Naval da Costa do Leste, indubitavelmente, minimizou perdas na região que os negociantes de escravos brasileiros almejavam manter como área estratégica de comércio fora dos domínios portugueses, ou seja, entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, na ocasião, os locais de onde partia a maioria dos cativos aportada no Brasil.

Em ofício de 15 de novembro de 1828, o chefe naval Bartholomeu Hayden participou ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, que a galera 30 de Março e o brigue Amazonas saíam no dia seguinte de Cabinda para o Rio de Janeiro. Além disso, relatara que “nada houve quanto à divisão, e não terem aparecido nem *inimigos*, nem *piratas*”.⁶⁸ A expressão “inimigos” utilizada por Hayden refere-se aos corsários da República Argentina, marcando assim uma distinção em relação a simples piratas que também eram uma ameaça constante ao comércio marítimo brasileiro na costa da África.

Os dois navios relatados pelo comandante Hayden eram negreiros que praticavam com regularidade o comércio transatlântico de escravos africanos. O primeiro tinha o porto de Cabinda como principal área de aquisição de escravos, e o segundo, o porto de Ambriz, localizado um pouco

398, 399, 419, 420; DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil, p. 448, 449.

⁶⁶ Cf. DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil, p. 455.

⁶⁷ Ibid., p. 428.

⁶⁸ Ofício do comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, Bartholomeu Hayden, ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, datado de 15 de novembro de 1828. Apud BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 260, grifo nosso.

mais ao sul. Nesta viagem específica a galera 30 de Março, de propriedade de José Francisco Ferreira da Rocha, desembarcou 560 escravos no Rio de Janeiro, e o brigue Amazonas, de propriedade de Manoel Guedes Pinto, 445.⁶⁹ Considerando-se que, no ano de 1828, desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 45.390 escravos africanos (ver Anexo 9), apenas esses dois navios negreiros, em uma única viagem, desembarcaram aproximadamente 2,2% do total de cativos.

O ministro Miguel de Sousa Melo e Alvim enviou a Bartholomeu Hayden, por meio de um aviso de 4 de novembro de 1828, um alerta sobre a partida de César Fournier em direção à costa da África para praticar a pirataria contra embarcações negreiras. Durante a Guerra da Cisplatina, Fournier, além de servir a Marinha de Guerra argentina como um oficial de destaque, atuou também como corsário e após o acordo de paz se convertera em um pirata. Abaixo, transcrevemos o trecho do referido documento que visava fundamentalmente prevenir Hayden da ameaça de um potencial inimigo no litoral africano:

Para Bartholomeu Hayden

Havendo o governo de Sua Majestade o Imperador recebido informações de que Fournier com uma corveta, e duas embarcações menores armadas, saíra da ilha de S. Thomas e se dirigira à costa da África para apresar as nossas embarcações do comércio de escravatura; e desejando o mesmo Augusto Senhor, prevenir os estragos que aquele aventureiro possa fazer ao comércio dos súditos do Império nesses mares, porque apesar de estar concluída a paz com Buenos Aires, é factível que ele, e outros corsaristas, degenerem em piratas: resolveu Sua Majestade o Imperador reforçar desde já a divisão do seu comando com a reunião do brigue Duquesa de Goyas, e brevemente partirá daqui uma fragata e uma escuna a render essa divisão. No entretanto previno a vossa mercê de que a guerra com Buenos Aires cessou como verá pelos exemplares do tratado de paz que lhe envio inclusos. O objeto pois da sua comissão nessas paragens limita-se a proteger a navegação e comércio brasileiro dos insultos dos piratas que se diz abundarem por essa costa, regulando-se vossa mercê a este respeito na forma do artigo 9º das suas Instruções, e cumprindo advertir que as mesmas embarcações armadas, com bandeira de Buenos Aires, se insistirem, apesar do conhecimento da paz a cometer hostilidades, serão reputados piratas. [...]

Deus Guarde a vossa mercê. Palácio do Rio de Janeiro em 4 de novembro de 1828. Miguel de Sousa Melo e Alvim⁷⁰

A ameaça de pirataria se concretizara, pois em uma correspondência dirigida ao Ministério da Marinha, datada de 22 de janeiro de 1829, Hayden relatara o aparecimento de um navio pirata próximo ao porto de Cabinda e a perseguição deste por um dos navios de sua divisão.

No dia 17 de tarde apareceu a sota-vento deste porto, um brigue-escuna, que fez fogo a uma lancha e a obrigou a encalhar; estando já perto da noite julguei inútil o mandar atrás dele. A 19 de manhã apareceu outra vez fundeado à distancia de dois tiros desta corveta, mandei o bergantim Duquesa de Goiás a dar-lhe caça, o que fez. [...]; só tenho muito sentimento que se escapasse este pirata. Estamos agora consertando as avarias do bergantim, e como nem ele,

⁶⁹ Cf. VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database, consultado em 5 out. 2015.

⁷⁰ Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1206, folhas 93 (verso) e 94 (frente e verso), grifo nosso.

nem o 15 de Agosto, estão prontos para sair com o comboio, deixo eles ambos cá e vou acompanhar o comboio, a pô-lo fora da costa, porque julgo provável que o pirata está esperando por ele. Quando largar a companhia destes brigues, tenho a intenção de ir a Angola⁷¹ e Ambriz, a dar comboio aos navios de lá, a Cabinda ao mesmo tempo de precisar mantimentos para o mês de fevereiro; se não tiver alguma notícia da fragata⁷² que V. Ex. diz que vem. [...]

Deus guarde a V. Ex. Bordo da corveta *Ânimo Grande*, surta em Cabinda 22 de janeiro de 1829. Ilmo. Ex. Snr. Miguel de Sousa Melo e Alvim, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha. Bartholomeu Hayden, capitão-de-fragata, comandante⁷³

O brigue Duquesa de Goiás, comandado pelo primeiro-tenente Charles Watson, perseguiu o navio pirata *Empreendedor*,⁷⁴ que possuía o mesmo número de canhões que o bergantim brasileiro. O combate se desenrolou na escuridão da noite, mas uma forte tempestade favoreceu a fuga do pirata. Nesse combate morreram dois marinheiros do Duquesa de Goiás e o tenente Charles Watson faleceu pouco tempo depois, na costa da África, em 27 de abril de 1829.⁷⁵

Ainda no início de 1829, o navio corsário *Presidente*, das Províncias Unidas do Rio da Prata, que se tornara pirata após o término da Guerra da Cisplatina, foi tomado pelo navio de guerra inglês HMS *Black Yooke*, próximo ao litoral de Cabinda,⁷⁶ após ter feito seis presas, inclusive o brigue britânico *Perfection*. O navio foi levado para Barbados e vendido, sendo a tripulação presa sob a acusação de pirataria.⁷⁷

O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste, em termos de número de canhões e guarnição, apresentou uma sensível queda a partir dos dois últimos comandantes, conforme podemos perceber no Quadro 24, embora o número de navios de guerra não tenha diminuído. Isto ocorreria após o fim das hostilidades com a República Argentina, porém a missão de proteger o comércio da escravidão contra roubos no litoral africano não se tornara uma tarefa mais fácil, uma vez que piratas, efetivamente, ainda ameaçavam os negreiros. Os *ladrões do mar* continuaram sendo uma ameaça em potencial no litoral africano, fato que podemos constatar por meio de uma notícia do *Jornal do Commercio*, publicada em 14 de agosto de 1829:

Parte Política

Parece que a força naval, que o nosso governo entretém na Costa da África, é insuficiente para coibir a ousadia dos corsários, ou antes piratas, que com a bandeira argentina, conti-

71 O termo Angola se refere a Luanda.

72 A fragata em questão foi a D. Francisca, que havia saído do Rio de Janeiro em 26 de dezembro de 1828, em comissão, com o propósito de realizar a rendição da guarnição da força naval brasileira em serviço na costa da África. Cf. BN, *Jornal do Commercio*, edição de 29 de dezembro de 1828, n. 367, seção notícias marítimas, consulta on-line.

73 Cf. AN, Ofício do comandante Bartholomeu Hayden ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, datado de 22 de janeiro de 1829. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-305.

74 De acordo com Henrique Boiteux: “Dizia-se que este brigue era comandado pelo corsário César Fournier, que depois da Guerra da Cisplatina fora piratear contra o nosso comércio.” Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*, p. 261.

75 Cf. Arquivo da Marinha do Brasil, RJ, Livro de assentamentos dos oficiais da Armada real, filme n. 44, seção B, folha 115 (frente e verso).

76 Cf. RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, barão do. *Efemérides brasileiras*. Ministério das Relações Exteriores. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946, p. 17.

77 Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina, p. 398.

nuam a roubar os navios brasileiros. Se o governo de Buenos Aires, ocupado com suas dissensões internas, não está nas circunstâncias de se opor a esta violação do tratado preliminar de paz, o nosso deve-o fazer enviando para ali um novo reforço de navios de guerra não menos fortes, que veleiros, pois que até hoje não consta ter-se tomado algum pirata, antes eles não só tem roubado os mesmos navios armados, como a corveta Marcial como até depois de se baterem com os nossos brigues têm conseguido escaparem pela superioridade de velas. O governo britânico não é menos interessado neste negócio, e é bem sabido o que esses ladrões do mar praticaram com o paquete Redpolle na sua viagem deste porto para o de Falmouth, e com diversos outros navios ingleses, com os quais têm cometido barbaridades só próprias dos argelinos.⁷⁸

Embora os navios de guerra brasileiros tenham minimizado perdas de negreiros nos portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, de acordo com a matéria do periódico citado acima e com a documentação variada a que tivemos acesso, não houve registros de apresamentos de corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata no litoral africano, durante a vigência da Guerra da Cisplatina, e nem mesmo de piratas, após a convenção preliminar de paz, por parte dos navios que compunham a Divisão Naval da Costa do Leste. Conforme fora sugerido na referida edição do *Jornal do Commercio*, no contexto da última passagem de comando em Cabinda, o governo brasileiro, a fim de reformular a ação naval da Marinha imperial no litoral africano, enviou embarcações de guerra mais velozes, haja vista que até então apenas se conseguiram afugentar corsários e piratas. Menos canhões e guarnição a bordo poderia significar maior versatilidade dos navios que dependiam efetivamente da propulsão oriunda de suas velas, estratégia que parece ter sido empregada no último semestre de permanência da divisão naval brasileira no litoral da África.⁷⁹ É factível que a simples presença de navios de guerra nos portos africanos exercesse o poder de dissuadir, em certa medida, eventuais aventureiros em busca de ganhos fáceis, mas não os afastava completamente. Como podemos ler no documento supracitado, a ousadia dos “ladrões do mar” era capaz de promover roubos às embarcações de comércio, e inclusive de uma corveta armada,⁸⁰ mesmo com a presença da força naval brasileira na costa da África.

Em termos pragmáticos e diplomáticos, defender o comércio lícito de escravos⁸¹ para o Brasil contra ataques de corsários ou piratas era a justificativa para a ação da Marinha de Guerra do Império do Brasil em águas africanas. Além disso, de acordo com a convenção anglo-brasileira de 1826, os navios de guerra de ambas as nacionalidades poderiam fiscalizar o comércio ilícito de escravos realizado ao norte da linha do Equador. Porém, a análise dos livros de quarto, ofícios e ordens de navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste indica que não houve fiscalização contra o comércio ilícito de africanos. Como vimos anteriormente, o objetivo da força naval brasileira no litoral africano era exclusivamente promover a segurança do comércio da

78 BN, *Jornal do Commercio*, edição de 14 de agosto de 1829, n. 544, v. IX, p. 1, consulta on-line.

79 Ver Quadro 24, “O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste”.

80 A corveta Marcial, apresada por piratas, citada no *Jornal do Commercio*, não foi identificada como um navio de guerra pertencente ao quadro da Armada imperial do Brasil, sendo possível que sua nacionalidade seja portuguesa ou britânica.

81 Incluem-se neste caso os navios empregados no comércio lícito de escravos que era desenvolvido entre os portos brasileiros e africanos situados ao sul do Equador. Cf. art. I do tratado de 1815 e art. I e II do tratado de 1817, realizados entre Portugal e Inglaterra e renovados pelo Brasil em 1826.

escravatura. Vale ressaltar que tanto o comércio legal, ao sul do Equador, como o ilegal, ao norte desse hemisfério, aumentaram marcadamente no período imediatamente anterior à data prevista para a abolição definitiva do comércio transatlântico de africanos.⁸²

O fim do comércio lícito de escravos e a desmobilização da Divisão Naval da Costa do Leste

As embarcações envolvidas com o comércio marítimo eram matriculadas na Intendência da Armada brasileira por meio de inspetores dos arsenais de Marinha, nas províncias onde houvesse.⁸³ Antes de saírem do Brasil, portando passaportes competentes⁸⁴ para o fim a que se destinavam, os navios mercantes deveriam ser despachados pelo fiscal da Mesa do Despacho Marítimo, criada através do alvará de 3 de fevereiro de 1810. Esta instituição de controle do tráfico marítimo comportava um fiscal, um tesoureiro e um escrivão, e entre suas atribuições estavam a arrecadação de impostos e a escrituração, onde deveriam constar os nomes da embarcação e do seu mestre, a relação da guarnição, a carga, o porto de destino e o dia da saída. Finalmente, após a inspeção os navios eram despachados pelo fiscal da mesa, levando uma certidão de fiscalização. A Mesa do Despacho Marítimo foi abolida pela lei de 10 de setembro de 1830, passando o serviço de arrecadação de impostos e escrituração de navios de comércio a ser realizado nas estações dos arsenais de Marinha.⁸⁵

Além desse controle legal realizado no Brasil, de acordo com a convenção anglo-brasileira de 1826, que revalidou os compromissos assumidos pelo governo de Portugal no tratado de 1817, os navios envolvidos com o ramo do comércio de escravos poderiam também ser fiscalizados na costa da África pelos navios de guerra das marinhas britânica e brasileira, desde que houvesse motivos razoáveis para se suspeitar de terem a bordo escravos adquiridos através de comércio ilícito.⁸⁶

Com efeito, de acordo com o tratado anglo-português realizado em 1817 e renovado pelo Brasil em 1826, as embarcações que se destinavam ao comércio lícito de escravos ao sul do Equador deveriam portar passaportes especiais numerados e assinados por autoridades competentes, válidos apenas por uma viagem, onde seriam indicados os portos de saída e de destino, o número de escravos a serem levados a bordo equivalente ao permitido pela tonelagem do navio, o número de tripulantes, os nomes do mestre, do navio e de seu proprietário. Essas determinações visavam promover a diminuição gradual do comércio de escravos até sua abolição definitiva e o não cumprimento delas implicava em prática de comércio ilícito de escravos mesmo ao sul da linha do Equador.

O fato de o porto de Cabinda ser o principal fornecedor de escravos para a província do Rio de Janeiro, durante o período de permanência da Divisão Naval da Costa do Leste no litoral da região congo-angolana, sugere que o acordo diplomático anglo-brasileiro que previa a fiscalização do

82 Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, p. 78.

83 Somente a partir de 1845, foram criadas as capitânias de porto em algumas províncias do Império do Brasil. Para maiores informações ver: CAMINHA, Herick Marques. *História administrativa do Brasil*, p. 52.

84 Anexada ao passaporte deveria estar uma certidão de fiscalização feita na Mesa do Despacho Marítimo.

85 Cf. BRASIL. *Índice alfabético das leis do Império do Brasil*. t. 3. Rio de Janeiro: Livraria Universal dos Editores Eduardo & Henrique Laemmert, 1850, p. 460.

86 Cf. art. V do tratado de 1817, realizado entre Portugal e Inglaterra e renovado pelo Brasil em 1826.

comércio ilícito de africanos e uma gradual diminuição do tráfico de escravos para uma posterior supressão não estava sendo realizado. Além disso, a fiscalização sobre o tráfico ilícito de cativos, desenvolvido em portos da costa da África situados no hemisfério Norte, não era uma função dos navios de guerra brasileiros em Cabinda, apesar de este porto, localizado ao norte do rio Zaire, encontrar-se situado próximo à linha do Equador.

Astutamente, o governo brasileiro adotou uma atitude diplomática aparentemente comprometida com a extinção do tráfico transatlântico de escravos e uma “práxis” interna que permitia a sua manutenção. A decisão legislativa n. 214, de 5 de novembro de 1829, ratificada pelo ministro da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, e dirigida ao fiscal da Mesa do Despacho Marítimo, facultava o porte de passaportes especiais para embarcações empregadas no comércio lícito de escravos e fixava o prazo limite para a concessão de passaportes competentes aos navios negreiros que partiriam do Brasil com destino a portos africanos, em observância à proximidade da data prevista para a extinção definitiva do tráfico atlântico de cativos:

V.S. fará constar aos proprietários, ou consignatários das embarcações empregadas no comércio lícito de escravos, que havendo sido prorrogado até o dia 13 de março do ano próximo seguinte o prazo marcado para a retirada das mesmas embarcações para os portos deste Império, [...]. Há por bem permitir, que se continuem a facultar passaportes especiais àquelas embarcações, que ainda tenham de ser enviadas pelos respectivos proprietários, ou consignatários aos portos da Costa da África, para neles receberem a carga de escravos, que tiverem pronta a embarcar, a saber: as que se dirigirem para a costa oriental da África até o dia 25 do corrente, e para a ocidental até o dia 15 de dezembro seguinte, [...] e ficando todos na inteligência, de que a sua saída dos referidos portos deve infalivelmente verificar-se o mais tardar até o submencionado dia 13 de março de 1830, prazo fixo, e improrrogável para tal fim.

Deus guarde a V.S. Paço, em 5 de novembro de 1829. Miguel de Sousa Melo e Alvim. Sr. fiscal da Mesa do Despacho Marítimo⁸⁷

Embora esta legislação fixasse a data limite de 13 de março de 1830 para a continuidade do comércio lícito de escravos no litoral africano – que correspondia exatamente ao prazo de três anos contados das ratificações da convenção anglo-brasileira de 1826 –, conforme já observamos este prazo inicial foi ampliado para mais seis meses, por meio de uma concessão britânica ao governo brasileiro. Portanto, somente em setembro de 1830 é que o comércio atlântico de escravos se tornou uma atividade completamente ilícita em função da vigência do acordo assumido pelo Brasil com a Grã-Bretanha.⁸⁸ Porém, o tráfico de almas prosseguiu com muita força até o fim da primeira metade do século XIX, tendo contado com o colaboracionismo das autoridades fiscalizadoras brasileiras.

No relatório ministerial referente ao ano de 1829, apresentado à Assembleia Geral Legislativa em 25 de maio de 1830, o ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, mencionou qual fora o propósito da divisão naval na costa da África e o seu fim a partir do recolhimento, em 1830, ao porto do Rio de Janeiro, dos últimos navios de guerra que estavam em serviço na costa africana:

⁸⁷ Cf. *Coleção das leis do Império do Brasil de 1829*. parte 1. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877, p. 189.

⁸⁸ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, p. 43.

*A divisão naval, encarregada de proteger o comércio da escravatura na costa da África, logo que expirou o prazo estipulado para a duração de semelhante tráfico, se recolheu a este porto com os últimos navios que ali existiam. Perdemos neste serviço alguns oficiais beneméritos, e não poucos marinheiros e soldados das guarnições: muitos outros entraram bastante enfermos para os hospitais.*⁸⁹

O prazo mencionado para a extinção do comércio da escravatura refere-se à data inicial prevista para a vigência da convenção anglo-brasileira de 1826, tendo o último comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, o capitão-tenente José Lamego Costa, recebido ordens expressas do ministro da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, para se retirar do litoral africano exatamente no dia posterior a 13 de março de 1830 e retornar ao Rio de Janeiro com todos os navios de sua divisão.⁹⁰

A força naval que o Brasil manteve no litoral da região congo-angolana entre 1827 e 1830 foi extinta exatamente quando a fiscalização do comércio negreiro na costa africana se faria mais necessária, tendo em vista a efetivação da supressão total do comércio de cativos para o Brasil em atendimento aos acordos diplomáticos assumidos com a Grã-Bretanha. Essa medida do governo imperial fez com que apenas a Royal Navy representasse algum obstáculo real à saída de navios negreiros dos portos africanos. A nova situação diplomática do Brasil, em função da extinção da Divisão Naval da Costa do Leste, foi sintetizada por Ney Paes Loureiro Malvasio da seguinte forma:

o fim da Divisão Naval operando a partir de Cabinda. Esse fato, em consonância com o vencimento do prazo previsto no tratado de 1827 para a extinção do tráfico negreiro, levou a Inglaterra a adotar pressões cada vez mais incisivas em relação ao Brasil. [...] a não observância da vigilância do tráfico de escravos e das cláusulas do tratado anglo-brasileiro, levou à política de agressão do Bill Aberdeen e a situação só se normalizou após a lei Eusébio de Queiroz em 1850.⁹¹

De acordo com João do Prado Maia, “os últimos anos do Primeiro Reinado (1830-1831) foram, para a Marinha imperial, de estagnação e decadência. [...] O marquês de Paranaguá, Vilela Barbosa,⁹² perdera, dir-se-ia, o *élan* mantido em sua administração anterior”. Limitou-se a deixar o barco correr.⁹³ Porém, a Marinha imperial continuaria a ser uma instituição de fundamental importância para a consecução dos objetivos estratégicos do Estado brasileiro no tocante à preservação de áreas de influência na costa ocidental africana, mesmo após o fim do comércio lícito de africanos. Sobre essa orientação da política externa do Império do Brasil, influenciada em certa medida pelos interesses dos homens de negócio envolvidos com o comércio atlântico de escravos, podemos ressaltar um fato bastante emblemático e curioso ocorrido em 1830. Trata-se da viagem

89 Ministério da Marinha. Relatório e proposta do ano de 1829, apresentado à Assembleia Geral pelo Exm. Sr. ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, em 25 de maio de 1830. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876, p. 7, grifo nosso.

90 Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1206, folha 191 (frente e verso). Aviso de 5 de novembro de 1829 do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, ao capitão-tenente José Lamego Costa.

91 Cf. MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra e o Império*, p. 3.

92 Francisco Vilela Barbosa (marquês de Paranaguá) foi ministro da Marinha de 19 de novembro de 1823 a 15 de janeiro de 1827 e novamente entre 4 de dezembro de 1829 e 19 de março de 1831.

93 MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império (Tentativa de reconstituição histórica)*, p. 124, 125.

de regresso à África de dois príncipes africanos, Mambuco Canga e Manelambe Miguel, a bordo de um navio de guerra da Armada imperial brasileira, acompanhados de mais de trinta africanos. De acordo com um influente periódico que circulava na província do Rio de Janeiro, *A Aurora Fluminense*, edições publicadas em 14 e 19 de abril de 1830, um grupo de africanos, após serem convidados para uma refeição a bordo do navio negreiro União Feliz, foram surpreendidos pela tripulação da embarcação, que os aprisionou e os transportou violentamente do rio Zaire até o Rio de Janeiro para serem vendidos em um mercado de escravos. Segundo a mesma fonte, os príncipes africanos procuraram fazer contato com homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro, que os reconheceram e denunciaram às autoridades competentes a atrocidade cometida contra distintos africanos e seus súditos.⁹⁴ Como reparação da ofensa, o governo brasileiro determinou que o navio de guerra da Armada imperial Despique Paulistano, comandado pelo tenente Eduardo Guilherme Ruyton, realizasse a viagem de retorno à África com todos os africanos livres que tinham sido injustamente transportados para o Brasil na condição de escravos, com recomendações expressas do Ministro da Marinha, em nome de Sua Majestade Imperial, para que os “pretos” fossem “tratados com zelo” até o desembarque em solo africano.⁹⁵

Esse episódio, em certa medida, indica como ainda era necessário ao Império escravista brasileiro manter boas relações com autoridades de reinos africanos localizados ao norte das possessões portuguesas em Angola, mesmo após o comércio de escravos se tornar uma atividade ilícita. Os interesses das elites que ocupavam o topo de hierarquia social em ambas as margens do Atlântico Sul, envolvidos com o lucrativo negócio negreiro, e a disseminação da propriedade escrava entre diferentes grupos sociais continuariam a prevalecer nas décadas seguintes, desafiando a política britânica antitráfico, e a região da África Ocidental atlântica permaneceria sendo o principal centro fornecedor de cativos para o Brasil.

⁹⁴ BN, *A Aurora Fluminense*, edições de 14 e 19 de abril de 1830, n. 324 e 328, p. 1.362-1.363; p. 1.371-1.372. Seção variedades. Ver também: BN, *Diário Fluminense*, edição de 24 de maio de 1830, n. 114, v. 15, Notícias Marítimas, p. 456, consulta on-line.

⁹⁵ Cf. AN, Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Série Marinha, código do fundo B2, notação XM-1206, folha 223 (frente e verso). Aviso de 15 de maio de 1830 do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, ao tenente Eduardo Guilherme Ruyton.

Considerações finais

A ação corsária da República Argentina durante a Guerra da Cisplatina gerou enormes prejuízos ao comércio marítimo do Brasil, centenas de embarcações foram apresadas no litoral brasileiro, tendo ainda alguns corsários cruzado o Atlântico na rota de tumbeiros, que então estiveram sob a mira de canhões no litoral africano. Não apenas a propriedade privada de súditos brasileiros fora atingida, eram a própria instituição escravidão e a política atlântico-africana escravista de um Império que estavam sendo desafiadas.

Com efeito, em caráter de interesse de Estado, entre 1827 e 1830, o governo brasileiro manteve uma força naval no litoral da região congo-angolana, a Divisão Naval da Costa do Leste, com o objetivo de manter a segurança do comércio da escravatura, então sob a ameaça constante de corsários e piratas, durante e até mesmo após o fim da primeira guerra que envolvia dois países independentes da América do Sul. O curso irrestrito ao comércio marítimo brasileiro se tornou a principal arma de guerra da República Argentina, tendo a praça mercantil do Rio de Janeiro se convertido em um alvo preferencial, não apenas por se tratar da capital do Brasil, mas, sobretudo, pelo grande volume de seu comércio marítimo. Dessa forma, os interesses da elite mercantil mais poderosa do Império do Brasil foram seriamente afetados por corsários financiados, principalmente, por homens de negócio da praça mercantil de Buenos Aires.

Os prejuízos financeiros da elite do capital mercantil carioca, representada pelos mercadores de escravos africanos, que inclusive monopolizavam as companhias de seguro de navios da província do Rio de Janeiro, certamente contribuíram para abalar mais ainda as finanças do Império do Brasil, que aplicou boa parte de sua receita para sustentar a Guerra da Cisplatina nas duas margens do Atlântico.

A comunidade mercantil do Rio de Janeiro, que durante o processo de emancipação política do Brasil contribuíra diretamente para a formação da Armada imperial por meio de doações pecuniárias generosas, na Guerra da Cisplatina pôde contar com serviços de navios de guerra nas duas costas do Atlântico Sul em defesa de seus negócios, que, em larga medida, representavam também os interesses políticos e econômicos do Estado imperial.

Foi por meio do emprego de uma das instituições centrais do nascente império sul-americano que se procurou não apenas salvaguardar as principais rotas mercantis brasileiras, mas também preservar uma herança colonial portuguesa secular, a diretriz econômica atlântico-africana escravista. A ação da Marinha de Guerra do Império Brasil entre os portos africanos de Molembó, Cabinda e Ambriz, no final da década de 1820, seguramente visava alcançar um objetivo estratégico da política externa brasileira, a manutenção de áreas de influência no Atlântico Sul escravista. A Marinha de Guerra do Brasil imperial se embrionou não apenas no processo de guerras de independência contra os focos de resistência portuguesa, mas também a partir da defesa do comércio de seres humanos e da manutenção da maior sociedade escravista oitocentista das Américas. Seu horizonte de expectativa arcaico manteve o *status quo* escravista excludente.

ARQUIVO NACIONAL

Série Marinha. Código do fundo B2. Notações dos documentos: XM-305, XM-307, XM-453, XM-543, XM-1167, XM-1206, XM-1213. Seção de guarda Codes.

Série Marinha. Livros de quarto, ofícios e ordens recebidas: fragata Paraguassú (código IV M2852); brigue-escuna Duquesa de Goiás (código XVII M1720).

Fundo Série Justiça. Código do fundo IJ1.

ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY

Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01.

ARQUIVO DA MARINHA DO BRASIL

BRASIL. *Índice alfabético das leis do Império do Brasil*. t. 3. Rio de Janeiro: Livraria Universal dos Editores Eduardo & Henrique Laemmert, 1850.

Coleção das leis brasileiras, desde a chegada da corte até a época da independência. Ano de 1810. v. 1, parte 3. Ouro Preto: Tipografia de Silva, 1834. p. 356-364.

Coleção das leis brasileiras, desde a chegada da corte até a época da independência. Ano de 1815. v. 2, parte 8. Ouro Preto: Tipografia de Silva, 1835. p. 357-362.

Coleção das leis brasileiras, desde a chegada da corte até a época da independência. Ano de 1817. v. 3, parte 10. Ouro Preto: Tipografia de Silva, 1837. p. 19-44.

Coleção das leis do Império do Brasil de 1823. parte 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887. p. 11-13.

Coleção das leis do Império do Brasil de 1826. parte 1. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1880. p. 71-75.

Coleção das leis do Império do Brasil de 1828. parte 1. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1878. p. 128-129.

Coleção das leis do Império do Brasil de 1829. parte 1. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1877. p. 189.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatórios de ministros da Marinha do Brasil de 1827 a 1831*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1876.

Primeiro livro mestre de assentamentos dos oficiais da Armada Real, referente ao período de 1763 a 1847, classificado no Arquivo da Marinha sob o número 42593.

Segundo livro mestre para assentamentos de oficiais da Armada Nacional e Imperial, referente ao período de 1817 a 1905, classificado no Arquivo da Marinha sob o número 42594.

BIBLIOTECA NACIONAL

Diário do Rio de Janeiro. 2 de dezembro de 1825 a 2 de dezembro de 1827

Jornal do Commercio. 2 de outubro de 1827 a 31 de dezembro de 1830

Diário Fluminense. 21 de maio de 1824 a 31 de dezembro de 1830

A Aurora Fluminense. 4 de janeiro de 1828 a 19 de abril de 1830

Diário do Governo. edição de 18 de março de 1823, n. 63, v. 1, p. 266; edição de 8 de abril de 1823, n. 77, v. 1, p. 350; edição de 16 de abril de 1823, n. 84, v. 1, p. 392; edição de 28 de abril de 1823, n. 94, v. 1, p. 443; edição de 7 de maio de 1823, n. 102, v. 1, p. 495-496; edição de 13 de maio de 1823, n. 106, v. 1, p. 518-519; edição de 15 de maio de 1823, n. 108, v. 1, p. 531; edição de 22 de maio de 1823, n. 113, v. 1, p. 560-561

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Anais do Parlamento brasileiro. Sessões de 1826-1830

Bibliografia

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ARIAS NETO, José Miguel; GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A projeção atlântico-africana do Império do Brasil: um desafio à hegemonia britânica no Atlântico Sul, 1826-1850*. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA EM CIÊNCIAS SOCIAIS, 7., 2008, Londrina. *Anais...* Londrina: Universidade Estadual de Londrina, 2008. p. 1-8.

ARRIDO, Carlos Miguez. *Fortificações do Brasil*. Separata do v. III dos Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

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, 1976.

BOHRER, Saulo Santiago. *"Interesses seguros": as companhias de seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

BOITEUX, Henrique. *Os nossos almirantes*. v. 4. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1921.

BOITEUX, Lucas Alexandre. *Das nossas naus de ontem aos submarinos de hoje: ligeiro histórico dos navios da Armada (1822-1946)*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1956.

_____. Repositório de nomes dos navios da esquadra brasileira (1822-1940). In: *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v. IV, 1942. p. 211-417.

BÔSCARO, Ana P; GUEDES, Roberto. Cabeças: disseminação, desigualdade e concentração no mercado de cativos (Luanda, c. 1798-1804). *Cliocanarias*, v. 3, p. 1-34, 2021.

BÔSCARO, Ana Paula; GUEDES, Roberto. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (sul-sudeste do Brasil, 1809-1833). In: IVO, Isnara; GUEDES, Roberto (org.). *Escravidão: povos, poderes e legados – Américas, Goa e Angola (séculos XVI-XIX)*. São Paulo: Alameda, 2020.

BÔSCARO, Ana Paula; GUEDES, Roberto. O Rio de Janeiro e a reprodução da sociedade escravista: rotas e agentes no comércio interno de cativos entre a corte e São Paulo (1809-1933). In: AGCRJ (org.). *Escravidão e luta pela liberdade no Rio de Janeiro: histórias, arquivos e patrimônio*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/AGCRJ, 2020.

CALÓGERAS, João Pandiá. *A política exterior do Império*. v. 2. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928.

CAMINHA, Herick Marques. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. In: *História naval brasileira*. v. 3, t. 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. p. 9-32.

_____. *História administrativa do Brasil: organização e administração do Ministério da Marinha no Império*. Brasília: Ministério da Marinha; Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política imperial; Teatro de sombras: a política Imperial*. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

CERVO, Amado Luiz. *O parlamento brasileiro e as relações exteriores (1826-1889)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1981. (Coleção Temas Brasileiros, v. 21).

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. 3. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

CLAUSEWITZ, Carl von. *Da guerra*. 1. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1979.

_____. *On war*. Harmondsworth: Penguin Books, 1968.

CRESPI, Liliana M. Negros apresados en operaciones de corso durante la guerra con el Brasil (1825-1828). *Revista Temas de África y Asia*, 2, Facultad de Filosofía y Letras, Universidade de Buenos Aires, Buenos Aires, 1993. p. 109-124.

CURTO, José. *Álcool e escravos: o comércio luso-brasileiro de álcool em Mpinda, Luanda e Benguela durante o tráfico atlântico de escravos (c.1480-1830) e seu impacto nas sociedades da África Central Ocidental*. Lisboa: Vulgata, 2000.

DAVIS, David Brion. *O problema da escravidão na cultura ocidental*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988. p. 414-467.

_____. Guerra de corso contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988. p. 255-299.

DIAS, Jill. Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos (1820-1845). In: ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (org.). *Nova história da expansão portuguesa: o Império africano (1825-1890)*. Lisboa: Estampa, 1998. p. 319-378.

DONIN, Luana de Amorim. *Academia de Marinha: normatização da formação militar naval no período de construção do Estado imperial brasileiro (1837-1858)*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2014.

FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.

FERREIRA, Roquinaldo do Amaral. Abolicionismo versus colonialismo: rupturas e continuidades em Angola (século XIX). In: GUEDES, Roberto (org.). *África: brasileiros e portugueses (séculos XVI-XIX)*. Rio de Janeiro: Mauad; Faperj, 2013.

_____. *Cross-cultural exchange in the atlantic world: Angola and Brazil during the era of the slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

_____. *Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996.

FINLEY, Moses Isaac. *Escravidão antiga e ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Graal, 1991.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. *Abreviaturas: manuscritos dos séculos XVI ao XIX*. 3. ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.

FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia* (Rio de Janeiro, c.1790-c.1840). 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRANCO, Affonso Arinos de Mello; PACHECO, Cláudio. *História do Banco do Brasil*. v. 1. Rio de Janeiro: AGGS Indústrias Gráficas, 1979.

FREUDENTHAL, Aida. *Arimos e fazendas: a transição agrária em Angola (1850-1880)*. Luanda: Chá de Caxinde, 2005.

GALSKY, Nélío. *Mercenários ou libertários: as motivações para o engajamento do almirante Cochrane e seu grupo nas lutas da independência do Brasil*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006.

GODELIER, Maurice. *Horizontes da antropologia*. Lisboa: Edições 70, s.d.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *O Império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2008.

GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros: cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

GUEDES, Roberto. Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes: o compromisso social com a escravidão, com a desigualdade, e a precariedade de um *corpus* documental (sudeste do Brasil, inícios do século XIX). In: CURY, Cláudia Engler; GALVES, Marcelo Cheche; FARIA, Regina Helena Martins de (org.). *O Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos*. São Luís: Café & Lápis; Editora Uema, 2015. p. 317-360.

_____. O cabeça de motim José Dias Vieira, o tráfico e a terrível falta d'água (Luanda, finais do século XVIII). In: GUEDES, Roberto (org.). *África: brasileiros e portugueses – séculos XVI-XIX*. 1. ed. Rio de Janeiro: Mauad X, 2013. p. 113-146.

_____. *Na pia batismal: família e compadrio entre escravos na freguesia de São José no Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos navios negreiros: a criação do Consulado Brasileiro em Luanda e as relações do Império com a colônia portuguesa de Angola, 1822-1860*. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, 2016.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 18. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1986.

KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976. p. 99-113.

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2006.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, n. 6, ano 3, p. 7-46, 1983.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

- MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. New York: Dover Publications, 1987.
- MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na colônia e no império (Tentativa de reconstituição histórica)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.
- MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra e o Império: a marinha brasileira como braço da política externa imperial*. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 24., São Leopoldo. *Anais...* São Leopoldo: Unisinus, 2007. p. 1-9.
- MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese (Doutorado) – University of Waterloo, Ontario, 2002.
- MAMIGONIAN, Beatriz Galloti; GRINBERG, Keila (org.). *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 29, n. 1/2/3, p. 87-340, jan./dez. 2007. Dossiê “Para inglês ver?”: revisitando a lei de 1831.
- MAMIGONIAN, Beatriz Galloti; SIQUEIRA, A. P. P. A campanha abolicionista e a escravidão no século XIX no Brasil, em Cuba e nos Estados Unidos. In: CAMPOS, Adriana Pereira; Silva, Gilvan Ventura da (org.). *A escravidão atlântica: do domínio sobre a África aos movimentos abolicionistas*. Vitória: GM, 2011.
- MARQUES, Alexandre Bittencourt L. *No “coração das terras”. Os sertões da capitania de Pernambuco e do reino de Angola: representações, conexões e trânsitos culturais no Império português (1750-1808)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade de Évora, Évora, 2019.
- MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio: Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 1999.
- MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina. In: *História naval brasileira*. v. 3, t. 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. p. 163-429.
- MARTINS, Helio Leoncio. O curso nas costas do Brasil (1826-1828). *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 120, n. 1/3, p. 53-77, jan./mar. 2000.
- MARTINS, Maria Fernanda Vieira. *A velha arte de governar: um estudo sobre política e elites a partir do Conselho de Estado (1842-1889)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2007.
- MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, piratas e outros malandros: ensaios tropicais*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da esquadra brasileira*. 3. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959.
- NEEDELL, Jeffrey D. *The party of order: the conservatives, the State, and slavery in the Brazilian monarchy, 1831-1871*. California: Stanford University Press, 2006.
- NEVES, Edson Alvisi. *Magistrados e negociantes na corte do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Jurídica do Rio de Janeiro, 2008.
- NEVES, Lúcia M. B. P. das.; MACHADO, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- OLIVEIRA, Lucimeire da Silva. Para além da praça mercantil: notas sobre laços de parentesco e alianças matrimoniais dos homens de negócio da praça do Rio de Janeiro setecentista. In: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GUEDES, Roberto (org.). *Arquivos paroquiais e história social na América Lusa, séculos XVII e XVIII: métodos e técnicas de pesquisa na reinvenção de um corpus documental*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2014. p. 259-277.
- OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino Ngoyo: interesses em comum (1822-1850)*. Seropédica: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro/Programa de Pós-Graduação em História, 2021. Qualificação de doutorado.
- OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico. *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, v. 8, n. 16, p. 48-60, dez. 2012.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. Divisão Naval do Leste: a Marinha imperial na Costa da África. *Revista Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, v. 6, n. 11, p. 102-117, jun. 2010.

PANTOJA, Selma; THOMPSON, Estevam C. (org.). *Em torno de Angola: narrativas, identidades e as conexões atlânticas*. Rio de Janeiro: Intermeios, 2014.

PARENTE, Paulo André Leira. Uma nova história militar? Abordagens e campos de investigação. *A Defesa Nacional*, n. 806, 3º quadrimestre, set./dez. 2006.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PEREIRA, Aline Pinto. *A monarquia constitucional representativa e o lócus da soberania no Primeiro Reinado: Executivo versus Legislativo no contexto da Guerra da Cisplatina e da formação do Estado no Brasil*. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens de nossa época*. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no rio da Prata e o período cisplatino. In: NEUMANN, Eduardo Santos; GRIJÓ, Luiz Alberto (org.). *O continente em armas: uma história da guerra no sul do Brasil*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010.

RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jen-Baptiste. *Introdução à história das relações internacionais*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1967.

RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, barão do. *Efemérides brasileiras*. Rio de Janeiro: Ministério das Relações Exteriores; Imprensa Nacional, 1946.

RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

_____. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp/Cecult, 2000.

RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El curso rioplatense*. Buenos Aires: Editora Instituto Browniano, 1996.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Batismos, casamentos e formação de redes: os homens de negócio cariocas nas fontes paroquiais setecentistas. In: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GUEDES, Roberto (org.). *Arquivos paroquiais e história social na América lusa, séculos XVII e XVIII: métodos e técnicas de pesquisa na reinvenção de um corpus documental*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2014. p. 187-208.

_____. Os homens de negócio e a Coroa na construção das hierarquias sociais: o Rio de Janeiro na primeira metade do século XVIII. In: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GOUVÊA, Maria de Fátima (org.). *Na trama das redes: política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010. p. 459-484.

_____. Famílias e negócios: a formação da comunidade mercantil carioca na primeira metade do setecentos. In: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de (org.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007. p. 225-264.

_____. O mercado carioca de crédito: da acumulação senhorial à acumulação mercantil (1650-1750). *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 29, p. 29-49, 2002.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

SILVA, José Luiz Werneck da. A consolidação interna e a ascendência inglesa (1831-1850). In: SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Willams (org.). *Relações exteriores do Brasil I (1808-1930): a política externa do sistema agroexportador*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2009. (Coleção Relações Internacionais). p. 50-76.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da (org.). *Dicionário da história da colonização portuguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Verbo, 1994.

SOARES, Márcio de Sousa. *A remissão do cativo: a dívida da alforria e o governo dos escravos nos Campos dos Goytacazes, c.1750-c.1830*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.

SOUSA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, t. XLVIII, parte II, 1885.

SOUZA, Iara Lis Carvalho de. *A pátria coroada: o Brasil como corpo político autônomo (1780-1831)*. São Paulo: Unesp, 1999.

SOUZA, J. A. Soares de. O Brasil e o Prata até 1828. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.); CAMPOS, Pedro Moacyr (assist.). *História geral da civilização brasileira*. t. II: O Brasil monárquico. v. 3: O processo de emancipação. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

THOMPSON, Edward Palmer. *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. *Senhores e caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

TSU, Sun. *A arte da guerra*. 2. ed. São Paulo: Ciranda Cultural, 2008.

VALE, Brian. A criação da Marinha imperial. In: HISTÓRIA naval brasileira. v. III, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. p. 63-88.

_____. A ação da Marinha nas guerras da independência. In: HISTÓRIA naval brasileira. v. III, t. I. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002. p. 91-126.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

VOYAGES: the trans-atlantic slave trade database. Disponível em: www.slavevoyages.org.

1 – Comerciantes de escravos do Rio de Janeiro que fizeram doações pecuniárias em atendimento às urgências do Estado Imperial (1823)

N.	Nome	Valor (mil réis)	N.	Nome	Valor (mil réis)
1	Antônio Gomes Barroso	2.000\$000	26	João Ferreira Leite	200\$000
2	Francisco Xavier Pires	1.600\$000	27	Joaquim Antônio Ferreira	200\$000
3	João Gomes Barroso	1.500\$000	28	Joaquim Dias Moreira	200\$000
4	João Gomes Vale	1.200\$000	29	João Alves da Silva Porto	200\$000
5	Antônio Ferreira da Rocha	1.200\$000	30	José Antônio da Costa Guimarães	200\$000
6	Amaro Velho da Silva (Conselheiro)	1.000\$000	31	José Ferreira dos Santos	200\$000
7	João Rodrigues Pereira de Almeida	1.000\$000	32	José Pereira Vidal	150\$000
8	Francisco José da Rocha	800\$000	33	Lourenço Antônio do Rego	150\$000
9 e 10	Francisco José Guimarães e João Alves de Sousa Guimarães	700\$000	34	Joaquim de Babo Pinto	140\$000
11	Manuel Guedes Pinto	500\$000	35	Joaquim Pires Farinha	100\$000
12	Antônio José de Castro	450\$000	36	Simplicio da Silva Nepomoceno	100\$000
13	Joaquim José da Rocha e Comp.	400\$000	37	Joaquim Ferreira dos Santos	100\$000
14	Diogo Gomes Barroso	400\$000	38	José de Carvalho Ribeiro	100\$000
15	José Joaquim Guimarães	400\$000	39	João José de Melo	100\$000
16	Miguel Ferreira Gomes	400\$000	40	Domingos Fernandes Alves	100\$000
17	Antônio Dias Correia	400\$000	41	Tomé Ribeiro de Faria	100\$000
18	Joaquim José Sequeira	400\$000	42	João Gomes Neto	100\$000
19	Manuel Ribeiro Guimarães	400\$000	43	José Inácio da Costa Florim	100\$000
20	José Luís da Mota	300\$000	44	José Inácio Vaz Vieira	100\$000
21	Manuel Francisco de Oliveira	300\$000	45	Zeferino José Pinto de Magalhães	80\$000
22	Bernardino Brandão e Castro	300\$000	46	Joaquim Antônio Alves	50\$000
23	José Antônio da Costa Guimarães	200\$000	47	Joaquim de Matos Costa	50\$000
24	Tomé José Ferreira Tinoco	200\$000	48	Joaquim Francisco de Faria	50\$000
25	João Martins Lourenço Viana	200\$000	49	João Rodrigues Ribas	50\$000
Total: 19.170\$000					

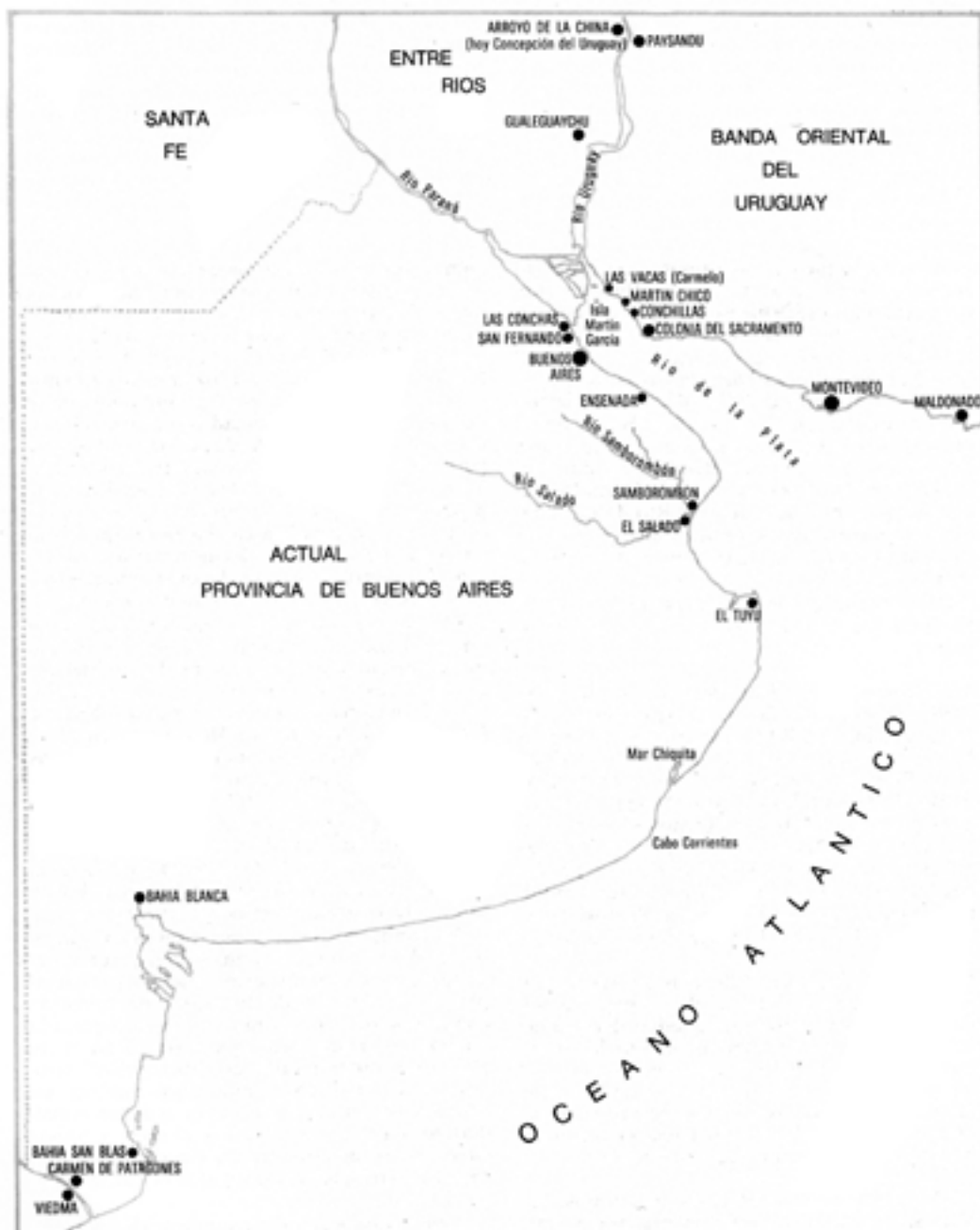
Fonte: Foram consultadas as seguintes edições do *Diário do Governo*: 7 de maio de 1823, n. 102, v. 1, p. 495-496; 13 de maio de 1823, n. 106, v. 1, p. 518-519; 15 de maio de 1823, n. 108, v. 1, p. 531; 22 de maio de 1823, n. 113, v. 1, p. 560-561 (BN-RJ, consulta on-line). Cruzamos os dados das referidas edições do *Diário do Governo* com a relação nominal elaborada por Manolo Florentino referente aos traficantes de escravos que atuaram entre a África e o porto do Rio de Janeiro de 1811 a 1830. Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 254-256.

1. Hidrografia da região congo-angolana



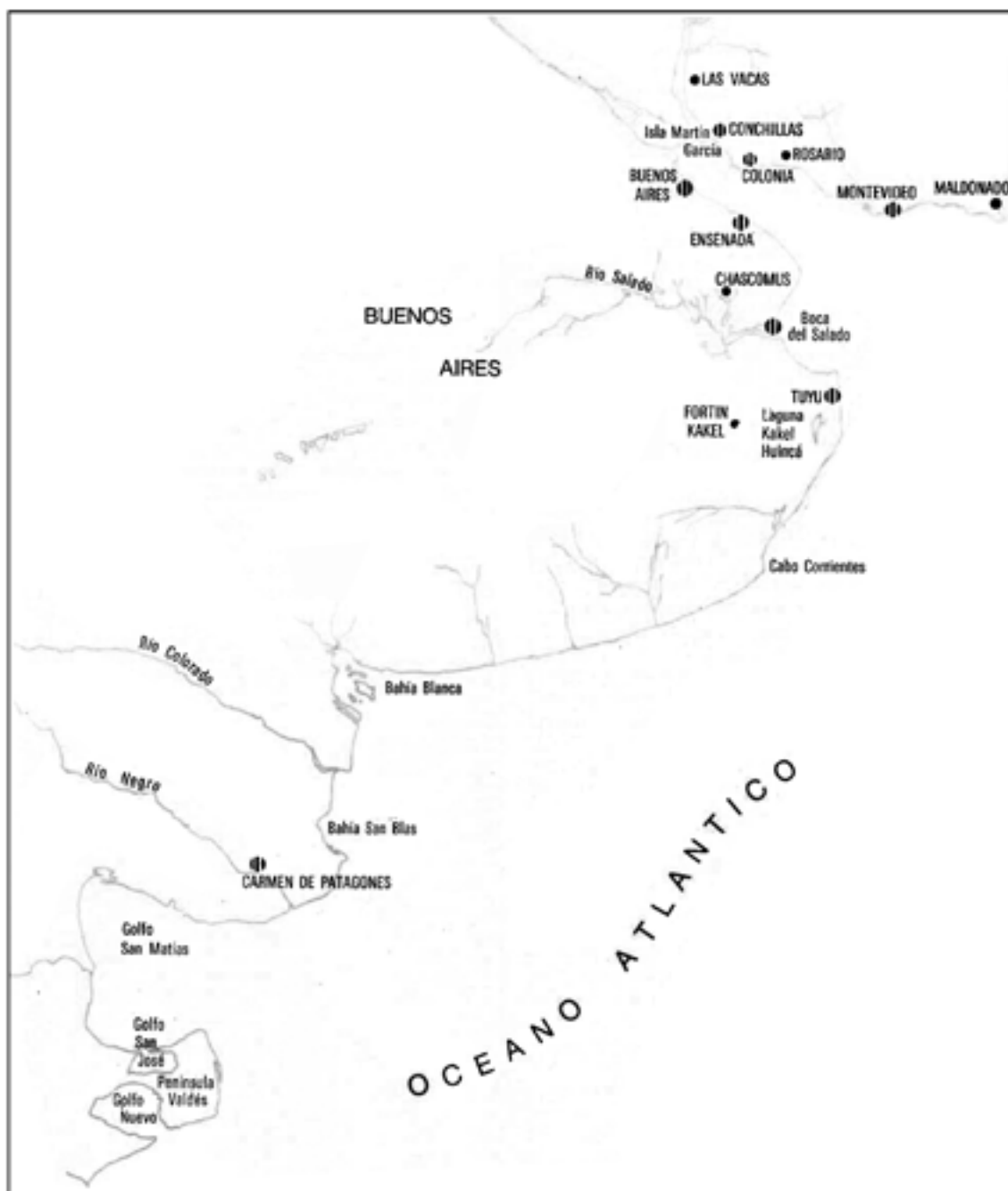
Fonte: SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011, p. 77.

2 – Gráfico del río de la Plata, Banda Oriental, sur de Entre Ríos, provincia de Buenos Aires hasta Patagones y Viedma



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del curso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 524. Dibujo de N. Pereyra, Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN).

3 – Puerto de corsarios



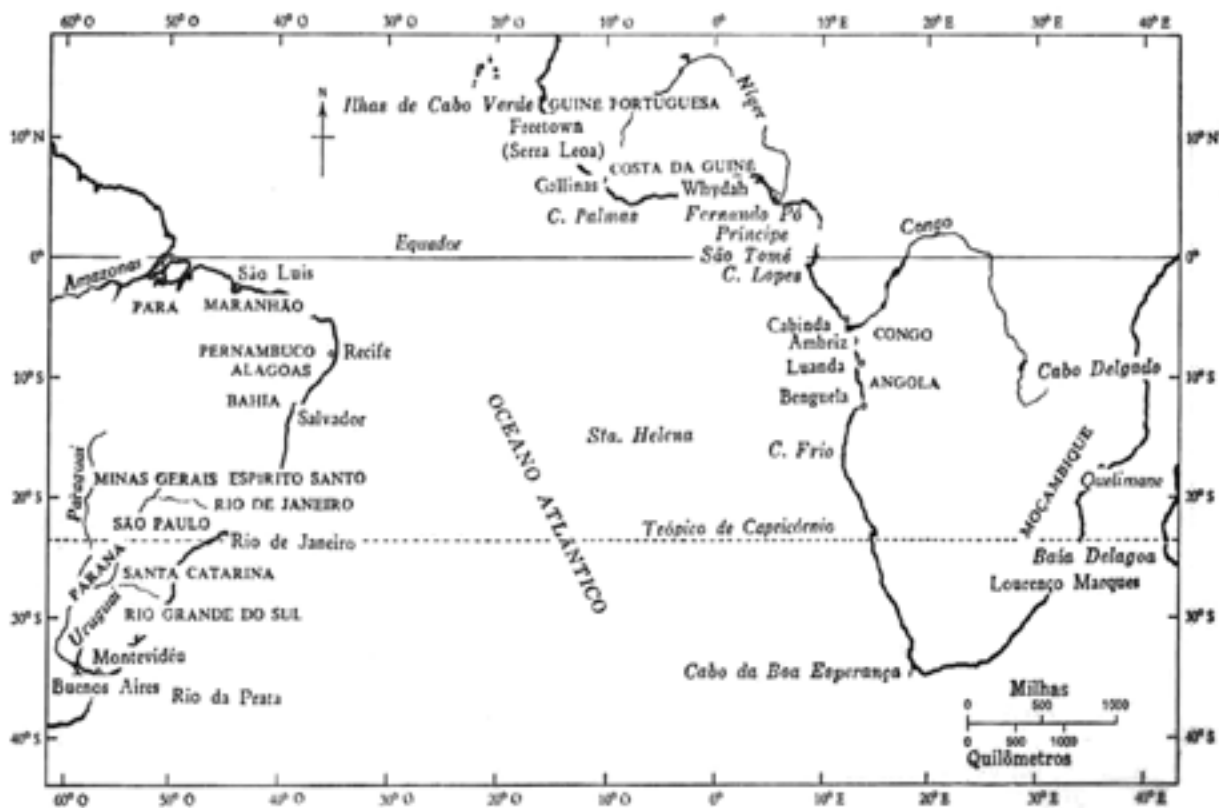
Fonte: DESTEFANI, Laurio. Guerra de corso contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 273. Dibujo de N. Pereyra, Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN).

4 – As principais rotas marítimas de abastecimento de africanos para o porto do Rio de Janeiro, c.1750-c.1830



Fonte: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 17.

5 – As costas do Brasil e da África



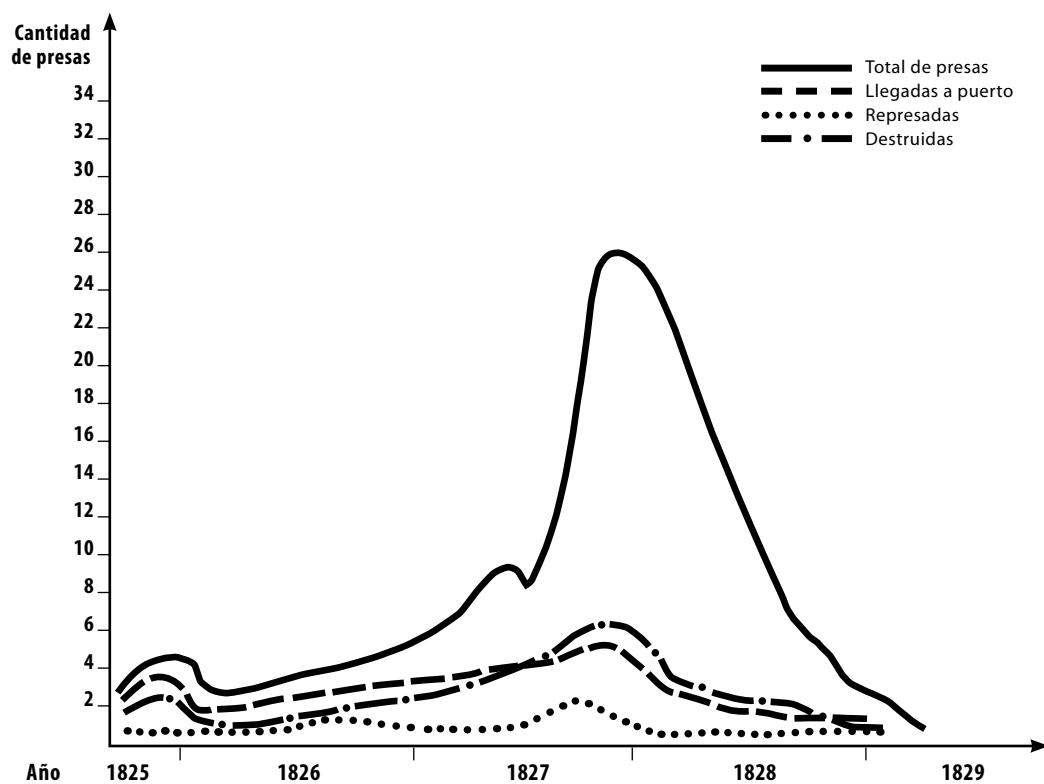
Fonte: BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos (1807-1869)*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976, p. 11.

6 – Gráfico de las Antillas Menores y Holandesas



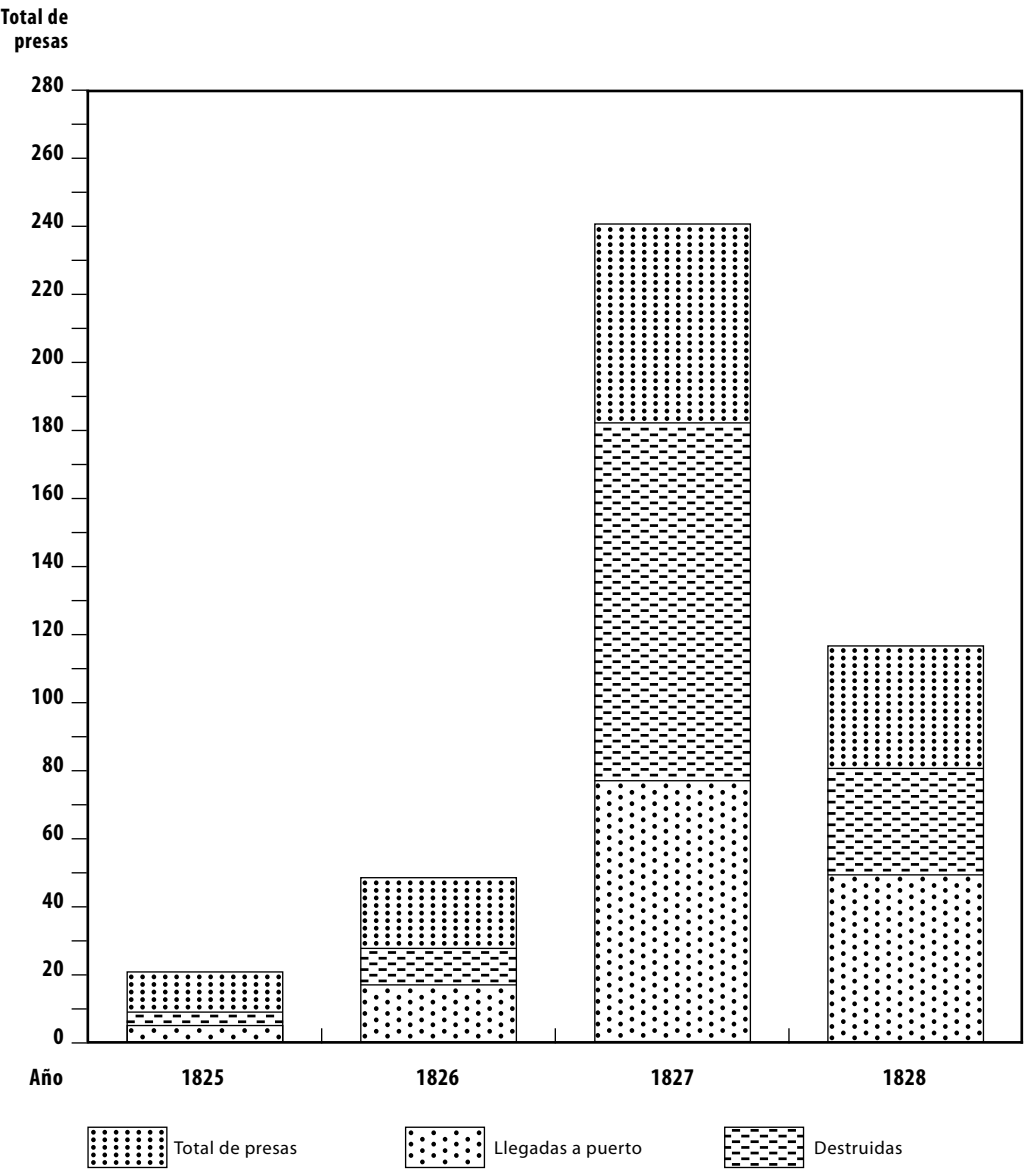
Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 456. Dibujo de N. Pereyra, Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN).

7 – Presas, síntesis gráfica aproximada



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadência del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 463. Dibujo de N. Pereyra, Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN).

8 – Gráfico de presas por año



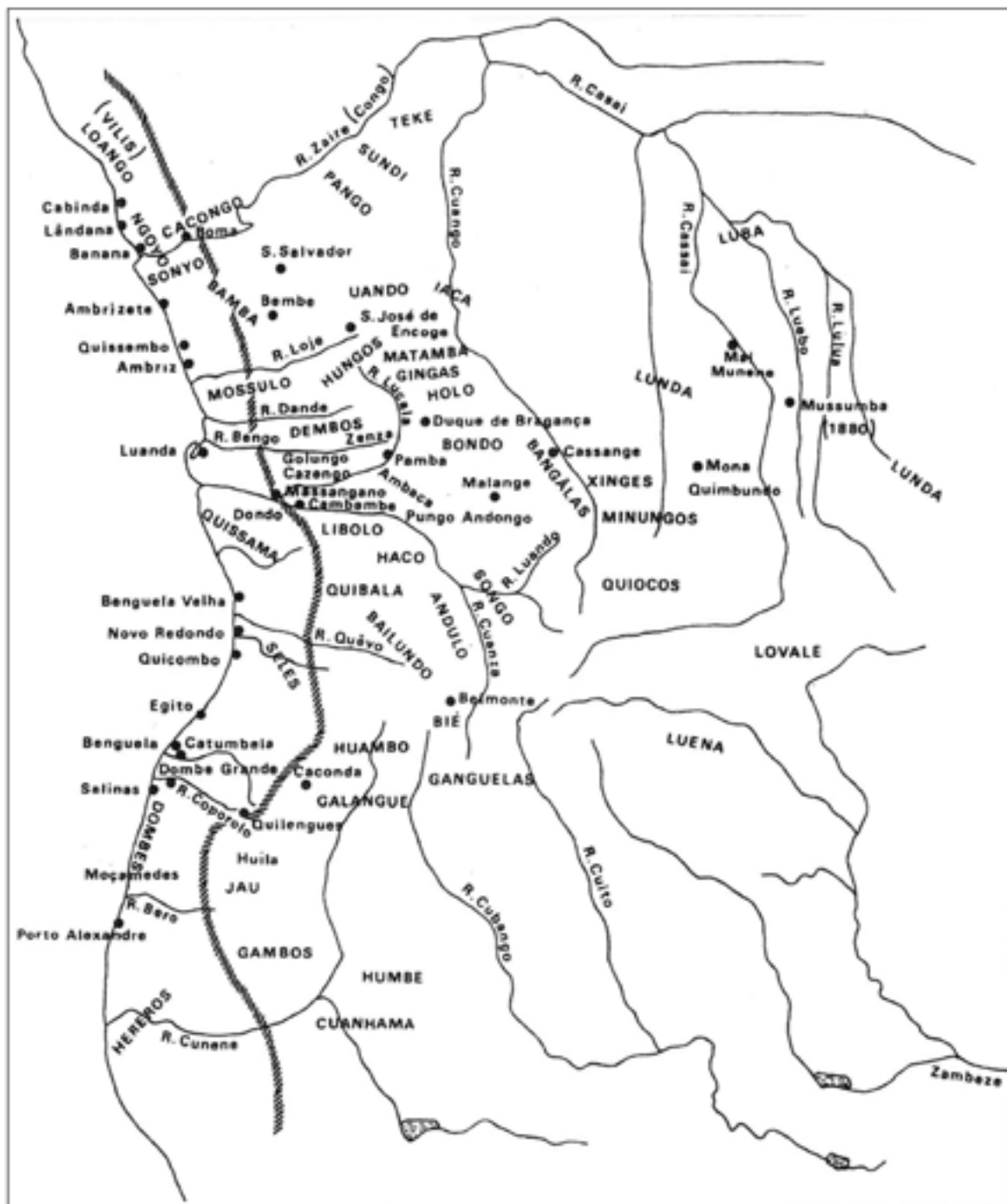
Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadência del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 462.

9 – Estimativas do volume de escravos africanos desembarcados no porto do Rio de Janeiro, 1790-1830

Ano	Número de escravos	Ano	Número de escravos
1790	5.740	1811	22.520
1791	7.478	1812	18.270
1792	8.456	1813	17.280
1793	11.096	1814	15.300
1794	10.225	1815	13.330
1795	10.640	1816	18.140
1796	9.876	1817	17.670
1797	9.267	1818	24.500
1798	6.780	1819	20.800
1799	8.857	1820	21.140
1800	10.368	1821	20.630
1801	10.011	1822	23.280
1802	11.343	1823	19.640
1803	9.722	1824	24.620
1804	9.075	1825	26.240
1805	9.921	1826	35.540
1806	7.111	1827	28.350
1807	9.689	1828	45.390
1808	9.602	1829	47.280
1809	13.171	1830	30.920
1810	18.677		

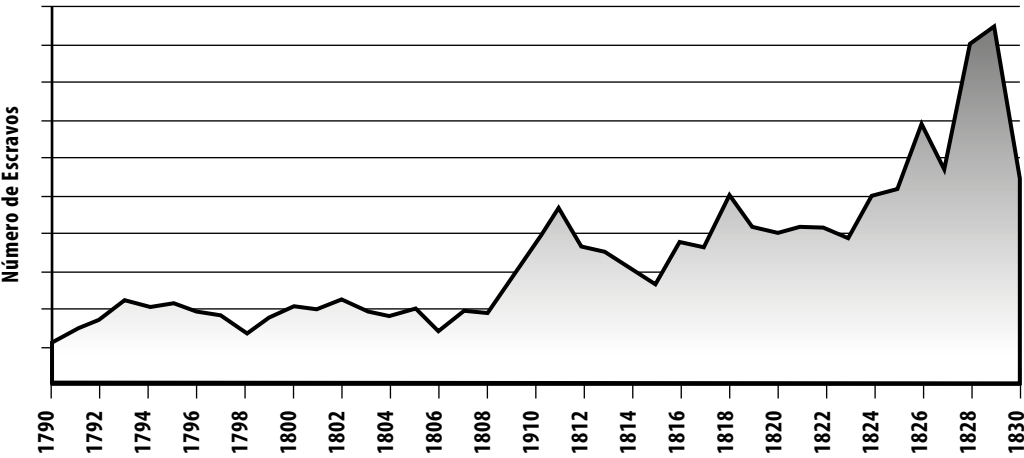
Fonte: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 51.

10 – A região congo-angolana no século XIX



Fonte: DIAS, Jill. Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos (1820-1845). In: ALEXANDRE, Valentim; DIAS, Jill (org.). *Nova história da expansão portuguesa: o Império africano (1825-1890)*. Lisboa: Estampa, 1998, p. 320.

11 – Flutuações dos desembarques de escravos provenientes da África no porto do Rio de Janeiro, 1790-1830



Fonte: FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia* (Rio de Janeiro, c.1790-c.1840). 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p. 95.

12 – Escravos introduzidos no Brasil durante o tráfico ilegal

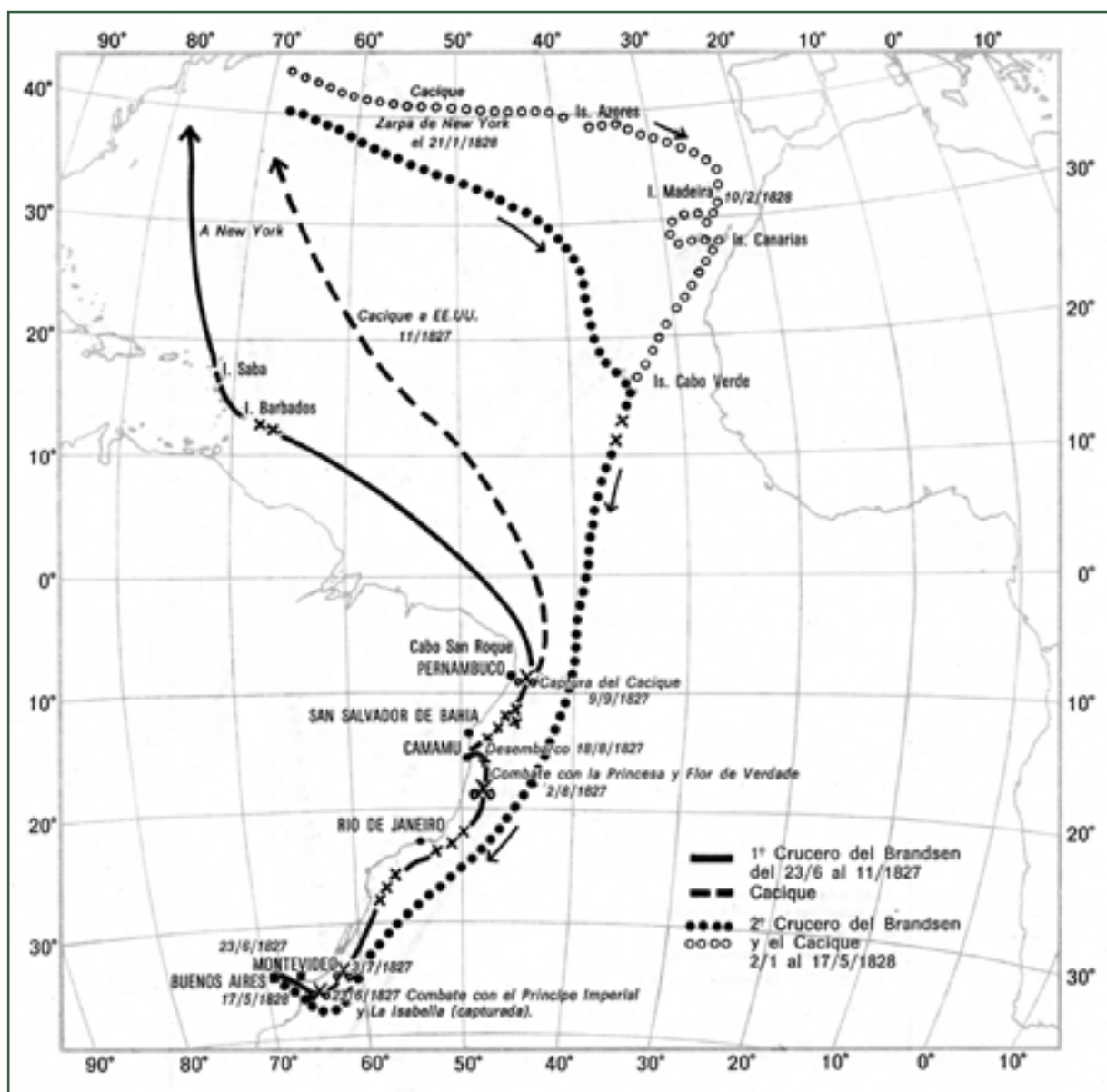
Ano	David Eltis ¹	Leslie Bethell ²
1830	41000	—
1831	4500	138
1832	11100	116
1833	16700	1233
1834	21500	749
1835	40900	745
1836	51800	4966
1837	54000	35209
1838	50800	40256
1839	54400	42182
1840	29600	20796
1841	18900	13804
1842	20000	17435
1843	34000	19095
1844	26200	22849
1845	21800	19453
1846	50400	50324
1847	59600	56172
1848	59600	60000
1849	54061	—
1850	31600	22856
1851	5000	3287
1852	1100	800

1. ELTIS, David. The nineteenth-century transatlantic slave trade: an annual time series of imports into the Americas broken down by region. *HAHR*, 67(1), p. 109-138, 1987.

2. BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Edusp, 1976.

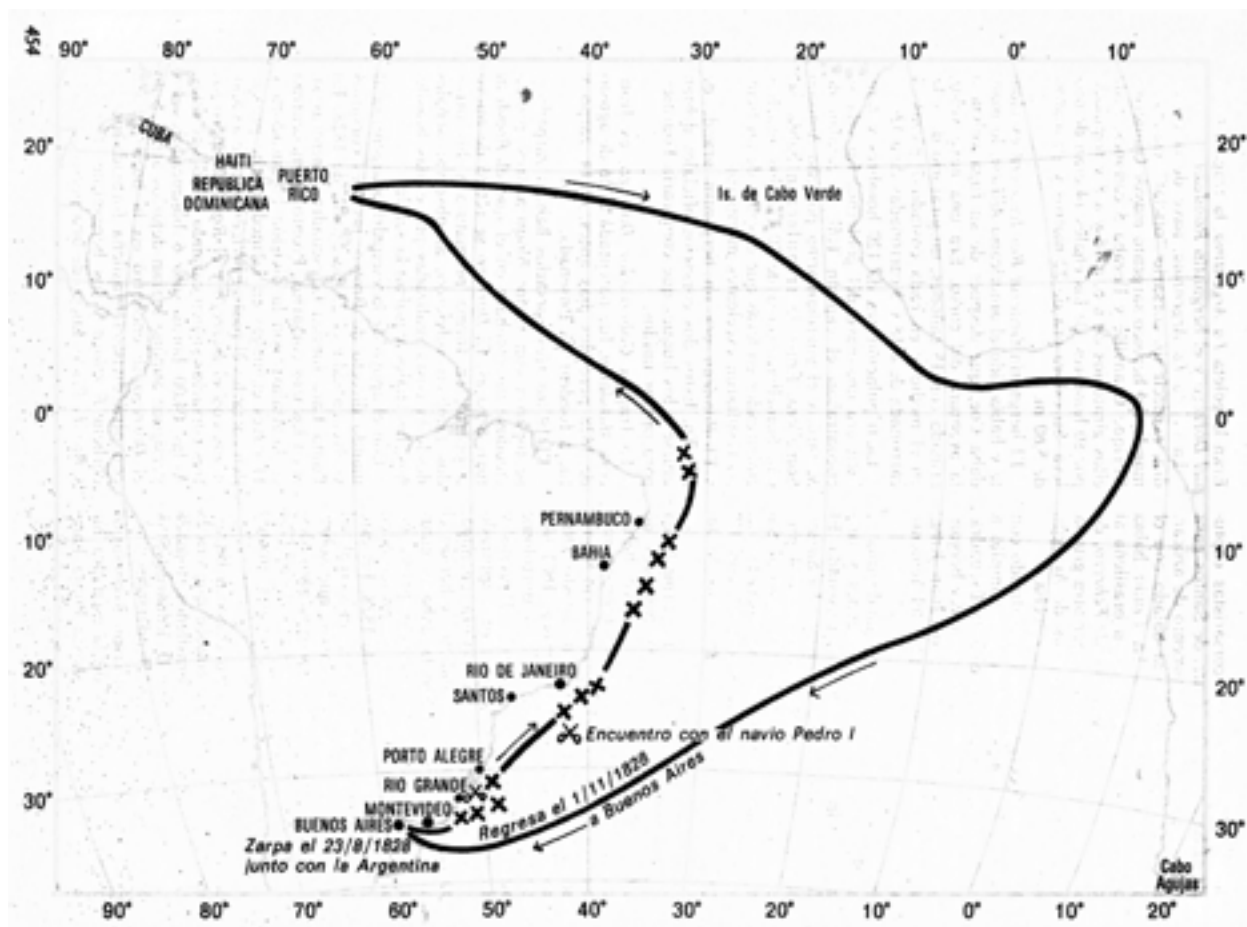
Fonte: RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp; Cecult, 2000, p. 215.

13 – Gráfico de la primeira campana del General Brandsen



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 431. Dibujo de N. Pereyra, Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN).

14 – Gráfico de la primeira campana del general Rondeau



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la guerra contra el Brasil. In: HISTÓRIA marítima argentina. v. VI. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1988, p. 454. Dibujo de N. Pereyra, Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN).