



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA - MESTRADO
LINHA DE PESQUISA: RELAÇÕES DE PODER, TRABALHO E
PRÁTICAS CULTURAIS**

**DIVISÃO NAVAL DA COSTA D'LESTE: A EXPANSÃO DA GUERRA
CISPLATINA PARA O LITORAL AFRICANO (1825-1830)**

MARCELO RODRIGUES DE OLIVEIRA

Sob a Orientação do Professor

Prof.º Dr. Roberto Guedes Ferreira

Dissertação submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de **Mestre em História**, no Curso de Pós-Graduação em História, Área de Concentração em Relações de Poder e Cultura.

**Seropédica, R.J
Outubro de 2017**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

R49d Rodrigues de Oliveira, Marcelo Rodrigues de Oliveira,
1977-
Divisão Naval da Costa d'Este: a expansão da
Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825
1830) / Marcelo Rodrigues de Oliveira Rodrigues de
Oliveira. - 2017.
147 f.

Orientador: Roberto Guedes Ferreira Guedes
Ferreira. Dissertação (Mestrado). -- Universidade
Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós
Graduação em História - Mestrado, 2017.

1. Divisão Naval da Costa d'Este . 2. Guerra da
Cisplatina na Costa d' África. 3. Áreas de influência
no Atlântico Sul escravista. I. Guedes Ferreira,
Roberto Guedes Ferreira, 1970-, orient. II
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.
Programa de Pós-Graduação em História - Mestrado III.
Titulo.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – MESTRADO E
DOUTORADO

*Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o
litoral africano (1825-1830)*

MARCELO RODRIGUES DE OLIVEIRA

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em História**, no Programa de Pós-Graduação em História – Curso de Mestrado, área de concentração em Relações de Poder e Cultura.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 04/10/2017

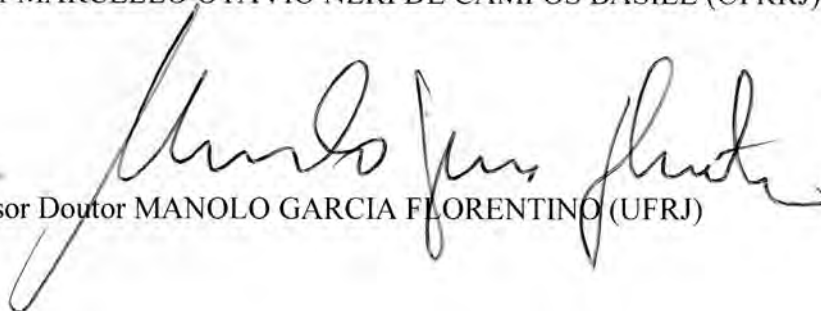
Banca Examinadora:



Professor Doutor ROBERTO GUEDES FERREIRA
Orientador e Presidente da Banca, UFRRJ



Professor Doutor MARCELLO OTÁVIO NERI DE CAMPOS BASILE (UFRRJ)



Professor Doutor MANOEL GARCIA FLORENTINO (UFRJ)

AGRADECIMENTOS

Tornar-se mestre é uma tarefa árdua, pois requer muito investimento de tempo em pesquisa meticulosa. Este trabalho, mesmo que tenha sido executado por minhas aspirações, 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 dado pelo professor orientador Roberto Guedes Ferreira 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. O mesmo acompanhou todas as etapas da elaboração deste trabalho e desde o início confiou na minha capacidade como historiador. Sem a sua orientação e a grande capacidade para apontar caminhos e soluções, desde os ajustes no projeto de pesquisa, esta obra não atingiria a abrangência e a relevância que acredito ter assumido.

Meus familiares são dignos de todas as formas de agradecimento possível. Meus pais, Leila Maria Pedro de Oliveira e Job Rodrigues de Oliveira, por todo apoio que me deram desde a minha formação escolar e acadêmica, assim como a minha tia Maria das Graças de Oliveira, um tipo de “segunda-mãe”, que me iniciou na arte de ler e escrever. Minha esposa, Vanessa Torres de Oliveira, por ter suportado os momentos de tensão e vários dias de mau humor. Minhas avós, Arminda Mendes de Oliveira (in memoriam) e Saza Lopes Pedro, pelas formas sábias de me aconselhar e pelas orações em prol de minha saúde e de conquistas profissionais. Este suporte foi importantíssimo durante toda a jornada percorrida para a elaboração final desta dissertação. Dedico esta obra aos meus filhos, Guilherme Torres de Oliveira de seis anos de idade e Manuela Torres de Oliveira, que nasceu neste período difícil, mas estimulante e decisivo da minha vida.

Aos professores Manolo Garcia Florentino e Marcelo Otávio Neri Basile, pelos apontamentos na etapa de qualificação, sem os quais não teria melhorado o texto e aprimorado os argumentos.

A toda a equipe do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), o meu muito obrigado por todo o apoio concedido durante a minha pesquisa. Agradeço também a todos os funcionários do Arquivo Nacional do Brasil e do Arquivo Histórico do Itamaraty, que com bastante atenção sempre me atenderam em minhas solicitações de documentação. Não poderia deixar de agradecer ao amigo Rodrigo Wonsoski Schwertner, que em sua viagem à Argentina obteve obras que foram fundamentais para este trabalho. Além disso, o meu muito obrigado ao amigo Edwin de Medeiros Pereira pelos serviços de impressão gráfica.

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.

MEMORIAL

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 documentações do Arquivo da Marinha do Brasil e do Arquivo Nacional, constatei que uma força naval brasileira se estabeleceu no litoral de Angola entre 1827 e 1830. O propósito inicial da pesquisa era simplesmente verificar quando a Marinha de Guerra brasileira esteve no litoral de Angola 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, publiquei outro artigo “A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico.”² No ano de 2014, para ingresso no curso de Mestrado Acadêmico do Programa de Pós-Graduação em História da UFRRJ, apresentei um projeto inicial de pesquisa, então intitulado: *A influência de traficantes de escravos do Rio de Janeiro nas estruturas do poder imperial: a marinha de guerra brasileira como instrumento de proteção do comércio atlântico de africanos (1825-1830)*. Portanto, aprofundo a pesquisa buscando fazer uma interface entre a história militar, econômica, política e social. Apresento aqui os primeiros apontamentos, fruto de pesquisa documental e bibliográfica, e também de reflexões advindas de conversas com meu orientador, de preciosas sugestões recebidas em congressos, disciplinas que cursei, e do exame de qualificação.

¹ OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval do Leste: A Marinha Imperial na Costa da África*. In: Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 6, nº 11, 2010, p.102-117.

² OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico*. In: Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 8, nº 16, 2012, p.48-60.

“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.”³ (Sun Tzu)

³ TSU, Sun. *A arte da guerra*. São Paulo: Ciranda Cultural, 2ª edição, 2008, p.7.

RESUMO

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. **Divisão Naval da Costa d`Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)**. 2017. 147p. Dissertação (Mestrado em História, Relações de Poder e Cultura). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2017.

A pesquisa analisa a atuação da Marinha de Guerra do nascente Império do Brasil, por meio da *Divisão Naval da Costa d`Leste*, em defesa do comércio atlântico de escravos no litoral africano, então sob a ameaça de corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata e piratas durante e após a Guerra da Cisplatina (1825-1828); guerra que se estendeu para a costa africana, nomeadamente para as praças de Molembo, Cabinda e Ambriz.

O primeiro conflito internacional entre dois países independentes da América do Sul gerou grandes prejuízos financeiros ao comércio marítimo brasileiro, sendo afetada seriamente a praça mercantil do Rio de Janeiro. A elite do capital mercantil carioca, representada pelos grandes negociantes de escravos, que controlavam também as companhias de seguros marítimos, recorreu à proteção do Estado, que por meio da Marinha Imperial, buscou promover a proteção do extenso litoral brasileiro contra a ameaça corsária, além de deslocar navios de guerra para a costa da região congo-angolana. A ação defensiva era acompanhada do bloqueio naval do Rio da Prata, principal cenário do conflito que envolveu as duas maiores praças mercantis do Atlântico Sul: Buenos Aires e Rio de Janeiro.

O governo brasileiro visou demonstrar, no contexto da geopolítica naval da América do Sul, a força da Armada Imperial, que funcionou como um instrumento prático da consecução de objetivos estratégicos da política externa do Brasil. A *Divisão Naval da Costa d`Leste*, efetivamente realizou um duplo papel entre 1827 e 1830: promover a segurança de navios negreiros nos portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, zona de desgoverno da coroa portuguesa e prevalência de poderes africanos, além de garantir a preservação de áreas de influência brasileira na costa ocidental da África.

Palavras-chave: Divisão Naval da Costa d`Leste; Guerra da Cisplatina na Costa d` África; Áreas de influência no Atlântico Sul escravista.

ABSTRACT

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. **Naval Division of the Coast of the East: the expansion of the Cisplatina War to the African coast (1825-1830)**. 2017. 147p. Dissertation (Master in History, Power Relations and Culture). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2017.

The research analyzes the performance of the Navy of the nascent Empire of Brazil, through the Naval Division of the Coast d’Leste, in defense of the Atlantic slave trade on the African coast, then under threat of corsairs from the United Provinces of the River Plate And pirates during and after the Cisplatin War (1825-1828); war that extended to the African coast, namely to the squares of Molembo, Cabinda and Ambriz.

The first international conflict between two independent countries of South America generated great financial damages to the Brazilian maritime trade, being seriously affected the commercial square of Rio de Janeiro. The elite of Rio de Janeiro's mercantile capital, represented by the great slave traders, who also controlled the maritime insurance companies, resorted to the protection of the State, which, through the Imperial Navy, sought to protect the extensive Brazilian coast against the corsair threat. Of moving warships to the coast of the Angolan-Congo region. The defensive action was accompanied by the naval blockade of the Rio de la Plata, the main scene of the conflict involving the two largest trading squares in the South Atlantic: Buenos Aires and Rio de Janeiro.

The Brazilian government aimed to demonstrate, in the context of the South American naval geopolitics, the strength of the Imperial Navy, which functioned as a practical instrument for achieving strategic foreign policy objectives in Brazil. The Naval Division of the Costa d’Leste effectively accomplished a double paper between 1827 and 1830: to promote the safety of slave ships between the ports of Molembo, Cabinda and Ambriz, a zone of misrule of the portuguese crown and prevalence of African powers, The preservation of areas of Brazilian influence on the west coast of Africa.

Key words: Naval Division of the Costa d’Leste; Cisplatina War on the Coast of Africa; Areas of influence in the South Atlantic slave.

SUMÁRIO

Introdução	1
Capítulo 1 - A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico	7
1.1 O corso como opção de guerra das Províncias Unidas do Rio da Prata	8
1.2 Corsários a serviço do governo de Buenos Aires: uma aventura internacional em busca de butins em um conflito que envolveu as duas maiores praças mercantis do Atlântico Sul	15
1.3 A regulamentação do corso sobre presas vivas: escravos africanos	19
1.4 Os números da guerra de corso contra o comércio marítimo brasileiro	24
1.5 Os efeitos do corso e da pirataria sobre o comércio transatlântico de escravos	26
Capítulo 2 - A consolidação de uma orientação geopolítica e econômica atlântica em um regime escravista de base africana: o papel dos homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro e da Marinha Imperial após a emancipação política do Brasil	43
2.1 A diretriz atlântico-africana na formação do Estado Imperial brasileiro: uma herança reformulada do Império ultramarino português	44
2.2 O perfil ideológico da elite socioeconômica do Império do Brasil: o liberalismo político escravista	58
2.3 Os grandes comerciantes de escravos da província do Rio de Janeiro: a elite mercantil carioca e sua influência na política imperial	65
2.4 As companhias de seguro de navios e a comunidade mercantil carioca: o impacto dos ataques a embarcações brasileiras por corsários de Buenos Aires	73
2.5 Um jogo de interesses: a pressão britânica pelo fim do tráfico de escravos e elite socioeconômica brasileira	82
Capítulo 3 - A utilização da Armada Imperial brasileira como instrumento de defesa do comércio atlântico de africanos em Angola (1827-1830)	94
3.1 A Marinha de Guerra do Império do Brasil a serviço de mercadores de escravos	95
3.2 As ordens e instruções da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para os comandantes da <i>Divisão Naval da Costa d`Leste</i>	104

3.3 <i>Divisão Naval da Costa d`Leste</i> : organização, emprego e logística	109
3.4 A Armada Imperial contra o corso e a pirataria no litoral africano	116
3.5 O fim do comércio lícito de escravos e a desmobilização da <i>Divisão Naval da Costa d`Leste</i>	122
Conclusões	126
Apêndice 1 Hidrografia: Angola e Congo	127
Apêndice 2 Gráfico Del Río de la Plata, Banda Oriental, sur de Entre Ríos	128
Apêndice 3 Puerto de Corsarios	129
Apêndice 4 As principais rotas marítimas de abastecimento de africanos para o porto do Rio de Janeiro, c.1750 – c. 1830	130
Apêndice 5 As costas do Brasil e da África	131
Apêndice 6 Gráfico de las Antillas Menores y Holandesas	132
Apêndice 7 Presas, síntesis gráfica aproximada	133
Apêndice 8 Gráfico de presas por año	134
Apêndice 9 Estimativas do volume de escravos africanos desembarcados no porto do Rio de Janeiro, 1790-1830.	135
Apêndice 10 A região congo-angolana no século XIX	136
Apêndice 11 Flutuações dos desembarques de escravos provenientes da África no porto do Rio de Janeiro, 1790-1830.	137
Apêndice 12 Escravos introduzidos no Brasil durante o tráfico ilegal	138
Apêndice 13 Gráfico de la primeira campana del General Brandsen	139
Apêndice 14 Gráfico de la primeira campana del General Rondeau	140
Fontes	141
Referências bibliográficas	142

Índice de Quadros

Capítulo 1

- 1.1 Corsários com patentes de corso das Províncias Unidas do Rio da Prata - 25
- 1.2 Embarcações apresadas por corsários - 25
- 1.3 Evolução das entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro, 1796-1830 - 27
- 1.4 Navios negreiros brasileiros atacados por piratas / corsários (1823-1830) - 28-32
- 1.5 Síntese dos negreiros atacados por piratas / corsários - 32
- 1.6 Relação de escravos apresados na condição de tripulantes / carga em embarcações brasileiras entre 1826 e 1828 - 35-40
- 1.7 Total de escravos roubados por ação de piratas e corsários entre 1825 e 1830 - 40

Capítulo 2

- 2.1 Negociantes e proprietários de engenhos de produção de açúcar e aguardente da *Villa de São Salvador dos Campos dos Goitacazes* (1827) - 60-61
- 2.2 Navios de comércio apresados no litoral do Rio de Janeiro por corsários de Buenos Aires entre abril e maio de 1827 - 62
- 2.3 Principais áreas e portos de atuação dos 17 maiores traficantes de escravos africanos da praça mercantil do Rio de Janeiro, 1811-1830 - 67
- 2.4 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, entre 1811-1830 - 68-69
- 2.5 Os dez principais comerciantes do Rio de Janeiro que participaram do comércio de escravos africanos (1825-1830) - 70
- 2.6 Número total de escravos embarcados na África com destino ao Rio de Janeiro, entre dezembro de 1825 e setembro de 1830 - 71
- 2.7 Número total de escravos embarcados em portos da região congo-angolana sob o controle de africanos e sob o domínio da Coroa de Portugal, destinados ao Rio de Janeiro (Dez.1825 / Set. 1830) - 72
- 2.8 Nome dos Comendadores da Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831) - 74

2.9 Relação das Companhias de Seguro Marítimo que atuavam na praça mercantil do Rio de Janeiro no início do século XIX - 76

2.10 Indenizações pagas por Companhias de Seguros Marítimos do Rio de Janeiro - 79

2.11 Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 1825 - 1830 - 89

2.12 Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 1830-1850 - 90

2.13 Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 1842-1850 - 90

Capítulo 3

3.1 Relação de oficiais nomeados para comandar a *Divisão Naval da Costa d`Leste* (1827-1830) - 96

3.2 Negreiros que partiram do porto do Rio de Janeiro sob escolta da fragata *D. Francisca* - 99

3.3 Tumbeiros escoltados sob o comando de Justino Xavier de Castro (1827) - 102

3.4 O poder naval da *Divisão Naval da Costa d`Leste* - 109-111

3.5 Despesas com militares em serviço de guerra na costa da África, no Rio de Janeiro e no Rio da Prata referentes ao ano de 1828 - 112

1 INTRODUÇÃO

O objeto de pesquisa deste trabalho é a atuação da Marinha Imperial brasileira, por meio da *Divisão Naval da Costa d’Leste*, na defesa do comércio atlântico de escravos no litoral africano, então sob a ameaça de corsários da República Argentina e piratas durante e após a Guerra da Cisplatina (1825-1828).⁴ Assim 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 emancipação 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 através de subscrição pública a partir de janeiro de 1823. Os subscritores foram convidados a adquirirem ações mensais de \$ 800 rs (oitocentos réis), pagáveis em três anos, sendo enviados agentes para diferentes localidades do país com o objetivo de estimular a participação. Os comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro contribuíram com uma doação bastante avultada, 100.000\$000 (cem contos de réis), o que viabilizava a compra de aproximadamente sete brigues de guerra.⁵ Desta forma, podemos dizer que a Marinha de Guerra do Brasil nascera com grande apoio financeiro da elite mercantil carioca, e esta, como veremos neste trabalho, pôde contar com os serviços da Armada brasileira em defesa do comércio marítimo nas duas margens do Atlântico durante e após a Guerra da Cisplatina. 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.⁶

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 secretario de Estado dos Negócios da Marinha do Brasil, Luiz 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 era necessário mais oficiais e muitos marinheiros.⁷ A solução veio da Europa, por meio da ação 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.⁸ Além disso, foi necessário também recorrer a voluntários indígenas, aceitando-se também escravos e condenados como marinheiros e grumetes.⁹ A estrutura da

⁴ Conflito bélico entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata (futura Argentina), que disputavam a Província Cisplatina (futuro 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.

⁵ 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 100 homens. Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002, p.71,84.

⁶ Cf. VALE. *op.cit.*, p.69-71,82.

⁷ *Ibidem*, p.71-72.

⁸ *Ibidem*, p.75-79.

⁹ MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra, 1975, p.61.

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.¹⁰

Durante o processo de independência política do Brasil 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, sobretudo na Bahia (1823), no Maranhão (1823), na Cisplatina (1823) e no Pará (1824).¹¹ Assim, a criação da Marinha de Guerra brasileira ocorrera durante o processo de formação e consolidação do Estado Imperial, sendo ambas as instituições carregadas de influências da antiga metrópole portuguesa. A ação naval teria sido essencial não apenas para manutenção da unidade territorial, mas também foi fundamental para a gestão de uma herança do império ultramarino português, precisamente a diretriz econômica atlântico-africana que iria nortear a política do Império do Brasil até a primeira metade do século XIX.

Durante a Guerra da Cisplatina, não apenas o Estado brasileiro visou se consolidar como país hegemônico na América do Sul, mas simultaneamente ocorrera a afirmação de sua Marinha de Guerra. Neste primeiro conflito internacional 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-angolana¹² (Apêndice 1), 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 as Províncias Unidas do Rio da Prata pela posse da região da Cisplatina, intensificou-se a ação de piratas e corsários no litoral 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 d’Leste*¹³, 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 d’Leste* no litoral africano. Além disso, a qualidade das informações encontradas no *Jornal do*

¹⁰ Cf. CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil - Organização e Administração do Ministério da Marinha no Império*. Ministério da Marinha, Brasília - Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986.

¹¹ VALE, Brian. A ação da Marinha nas guerras da Independência. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002, p.91-123.

¹² 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.

¹³ Esta denominação aparece no Livro de Assentamentos de Oficiais da Armada Real, filme nº 44, seção B, folha 32 e verso (Assentamentos do Comandante da *Divisão Naval da Costa d’Leste*, Bartholomeu Hayden). Disponível no Arquivo da Marinha (Praça Barão de Ladário – S/N – Ilha das Cobras – Centro – CEP: 20091-000 – Rio de Janeiro – RJ). Vide também 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 d’África*. Disponível também no Arquivo da Marinha.

Comércio, no *Diário do Rio de Janeiro* e no *Diário Fluminense* determinou também a opção pelo referido recorte cronológico, pois, somente a partir de fins de 1825, passou a ser publicada nos referidos periódicos uma lista sistemática da entrada e saída de todos os navios no porto do Rio de Janeiro. Outrossim, a partir de 1830, em função da pressão inglesa para pôr fim ao comércio de escravos sob os termos da Convenção anglo-brasileira de 1826¹⁴, ocorreu a abolição de todas as 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 negócios envolvidos com o comércio atlântico de escravos, sofreram diretamente o impacto da ação corsária argentina.

Desse modo, o presente trabalho analisará 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 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 dissertação.

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 brasileiros 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 obras clássicas dedicadas ao tema, ele permanece aberto a novos enfoques e interpretações.¹⁵ Nessa seara, esta pesquisa teve como propósito analisar outro aspecto fundamental para a viabilização e permanência do comércio de escravos, a questão da segurança dos navios negreiros no litoral da África. De acordo com Manolo Florentino, o roubo de tumbeiros era mais intenso quando a demanda por africanos era maior, o que ocorrera efetivamente durante a década de 1820 no Brasil, sobretudo após o tratado anglo-

¹⁴ O tratado anglo-brasileiro de 23 de novembro de 1826 previa o fim do comércio atlântico de escravos após três anos contados a partir da ratificação do mesmo pela Coroa inglesa, ocorrida em 13 de março de 1827, porém após 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.

¹⁵ Por exemplo, trabalhos mais recentes revelam estas assertivas, como o do historiador Roberto Guedes¹⁵, 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 os 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)*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Mauad, 2013, v. 1, p. 113-146.

brasileiro de 1826, que gerou uma expectativa futura para o possível término do tráfico atlântico de cativos.¹⁶

Com efeito, objetivo chamar atenção para um tema pouco explorado na historiografia brasileira, o corso e a 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 chamou muito a atenção da historiografia centrada na política exterior do Brasil, desde a obra pioneira de João Pandiá Calógeras¹⁷ até trabalhos mais recentes, como os de Amado Luiz Cervo e Clodoaldo Bueno.¹⁸

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 locus pouco explorado por estudiosos dedicados ao tema do comércio negreiro. Além disso, traremos a 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.¹⁹ Desta forma, o presente 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 o comércio e comerciantes no período 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 estudos dos fenômenos militares, que não são mais entendidos apenas como a continuação da política. Menos ainda os estudos se reduzem a elementos técnicos das batalhas. Segundo Anatoli Rapaport, na introdução de *On War*²⁰, de Carl von Clausewitz²¹, uma das formas de estudar a *Guerra* é perceber que muitas vezes ela é o que dela se entende. Segundo o historiador Paulo Parente:

¹⁶ 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.143.

¹⁷ CALÓGERAS, João Pandiá. *A Política exterior do Império*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 2º volume, 1928.

¹⁸ CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. 3ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

¹⁹ FLORENTINO, *op.cit.*, p.204.

²⁰ RAPAPORT, Anatoli. “Introduction” in CLAUSEWITZ, Carl von. *On War*. Harmondsworth: Penguin Books, 1968, p. 12.

²¹ Oficial prussiano que lutou nas guerras napoleônicas. Sua obra se tornou referência para militares, estrategistas e demais estudiosos interessados nos fenômenos militares.

*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.*²²

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 Renouvin, em *Introdução à História das Relações Internacionais*, obra escrita em parceria com Jean-Baptiste Duroselle, estabeleceram novas preocupações em relação 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.²³

Feita essas devidas considerações, devemos pontuar sinteticamente como visamos aplicar esses aportes teóricos. A despeito dessas transformações, pretendemos mesmo olhar 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.²⁴ 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 d’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; e representações coletivas de homens de negócios e documentos elaborados por companhias de seguros marítimo do Rio de Janeiro enviados à Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, relatando 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 da dissertação.

No primeiro capítulo, abordaremos a atividade corsária argentina contra o comércio marítimo brasileiro entre 1826 e 1828, colocando-se 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* dos historiadores navais

²²PARENTE, Paulo André Leira. *Uma Nova História Militar? Abordagens e campos de investigação*. In: *A Defesa Nacional*, nº 806, 3º Quadrimestre de 2006, p.69.

²³RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jen-Baptiste. *Introdução a História das Relações Internacionais*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967.

²⁴POLANYI, Karl. *A grande Transformação – as origens de nossa época*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Editora Campus, 2000.

argentinos Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy²⁵, que é baseada em vasta documentação primária do Arquivo Geral da Nação Argentina, sendo efetivamente um catálogo para pesquisa da ação corsária portenha durante a campanha da Cisplatina, pois apresenta um histórico detalhado de todos os corsários, bem como uma listagem dos navios que foram apresados. As informações das fontes argentinas foram confrontadas com a base de dados disponível no website Voyages: the trans-atlantic slave trade database.

No segundo capítulo é feita uma interface entre a história política, econômica e social, procurando estabelecer 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 a relação entre Estado e elites econômicas, concebendo o primeiro como um recurso de poder do qual grupos sociais específicos procuram se apropriar para imporem 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 disto 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 a sua ex-colônia americana. É nesta perspectiva que analisaremos 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, 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 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 d`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 a 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 d`Leste*, utilizaremos ofícios enviados em 1827 à Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros pelo primeiro agente consular brasileiro em Luanda, Ruy Germack Possolo, que, entre suas atribuições, devia recepcionar e prestar apoio logístico aos navios de guerra da Marinha Imperial destacados no litoral africano para proteger o comércio da escravatura.

²⁵ RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*. Editora: Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996.

CAPÍTULO I

A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico

[...] se foi preciso conservar por seis mezes, 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 commercio naquella costa das continuas aggressões dos piratas que a infestam, se a viagem da senhora Rainha de Portugal, D. Maria II á Europa exige a presença de duas fragatas de 1^a ordem naquelle hemispherio, como se poderia esperar redução de despeza com a marinha?

(Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, *Miguel de Souza Mello e Alvim*, 1829). (grifo nosso)

1.1 O curso 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 curso²⁶ fornecidas pelo governo de Buenos Aires e pelo próprio exército de Juan Antonio Lavalleja²⁷. Diversos ataques a navios mercantes brasileiros ao longo do litoral do Brasil e também na costa africana caracterizaram a guerra de curso 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.

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 (Apêndice 2). O governo das Províncias Unidas adotou então uma medida extrema e de grande alcance estratégico-político: a guerra de curso irrestrita contra o comércio marítimo brasileiro, oficializada pelo decreto de 2 de janeiro de 1826, que colocava em vigência as estipulações do “Regulamento de Curso Provisional” de 15 de maio de 1817²⁸, outrora empregado na guerra de Independência contra a Espanha (1810 - 1825).²⁹

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 curso da Banda Oriental (futuro Uruguai). A patente de curso oriental não tinha muito valor, o que podia transformá-lo em um simples pirata, aos olhos de seus adversários.³⁰ 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.³¹

Depois da autorização oficial das Províncias Unidas do Rio da Prata para a guerra de curso contra o Império do Brasil, diversos navios corsários, após receberem cartas de curso, 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, sendo rebatizado com o nome de *General Lavalleja* após receber a patente argentina em março de 1826. Depois de fazer dezenas de presas este corsário naufragou em julho de 1826 em viagem de retorno à base corsária de Carmen de Patagones.³²

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

²⁶ Um navio corsário pode ser definido como unidade naval, com manutenção, armamento e operação a cargo de particular, que recebia autorização de um país em conflito, através do documento chamado patente de curso para operar sob sua bandeira, exclusivamente contra os inimigos do concedente, atacando o comércio marítimo adversário.

²⁷ Líder da rebelião separatista iniciada em 1825 na Província da Cisplatina, que contava com o apoio do governo de Buenos Aires.

²⁸ Cf. DESTEFANI, Laurio. Guerra de curso contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.261.

²⁹ 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 o nome para República Argentina, nome atual e que foi oficializado na primeira constituição promulgada neste mesmo ano.

³⁰ Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002, p. 354.

³¹ Cf. FLORENTINO, *op.cit.*, p.143.

³² Cf. MARTINS ; BOITEUX, *op. cit.*, p.355,359.

chegadas no Rio da Prata obstaculizadas pelo bloqueio naval brasileiro, os corsários escolhiam outros portos, nos quais se abrigavam, se abasteciam, se reparavam e levavam as 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 (Apêndice 3).³³

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 à 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.³⁴

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.³⁵ Porém, o combate aos corsários teve sucesso através do bloqueio naval brasileiro em outra base corsária, localizada no Rio Salado.³⁶ 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.³⁷ Mas alguns corsários acabaram agindo como piratas na medida em que não respeitavam os regulamentos do curso estabelecidos por autoridades de Buenos Aires.³⁸ Desta forma, o conflito entre o Brasil e a Argentina gerou não apenas navios corsários, mas também piratas com características semelhantes às que Peter Linebaugh e Marcus Rediker o descreveram: multinacional, multicultural e multirracial.³⁹

A intensificação do curso 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, mais especificamente 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 também 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.

³³ *Ibidem*, p.359.

³⁴ Cf. MARTINS, Helio Leoncio. *O curso nas costas do Brasil (1826-1828)*. In: Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 120, nº 1/3, p. 53-77, janeiro/março, 2000, p. 69.

³⁵ Cf. MARTINS ; BOITEUX, *op. cit.*, p.363-370.

³⁶ *Ibidem*, p.359;361.

³⁷ *Ibidem*, p.357-358.

³⁸ Cf. DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del curso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p. 428.

³⁹ Cf. LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças – marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Editora Companhia das Letras, 2008, p. 177.

De acordo com os historiadores navais argentinos Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, o litoral marítimo ocidental africano foi um dos teatros de operações corsárias das Províncias Unidas do Rio da Prata, 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.⁴⁰

Para combater o corso e também a pirataria que se 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 a manutenção de suas áreas de interesse na África: o deslocamento de navios de guerra para o litoral norte de 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 d’Leste*, força naval que a Marinha de Guerra do Império do Brasil estabeleceu no porto angolano de Cabinda, ao norte do Rio Zaire⁴¹, entre 1827 e 1830, com a missão de proteger o *comércio da escravatura*.

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, inadequados para navegar no estuário do Prata.⁴²

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.⁴³ Neste 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 (Apêndice 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 torna 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 Rio de Janeiro com destino aos portos do sul do Brasil passaram a contar com a escolta de navios de guerra, como podemos constatar no Edital da Junta de

⁴⁰ Cf. RODRIGUEZ; ARGUINDEGUY, *op.cit.*, p.363.

⁴¹ Veja o Apêndice 1.

⁴² Cf. MAIA, João do Prado. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. (Tentativa de Reconstituição Histórica). 2ª edição, Rio de Janeiro: Cátedra, 1975, p.91.

⁴³ Cf. DESTEFANI, *op.cit.*, p.417.

Comércio, Agricultura, Fábricas, e Navegação do Império do Brasil, publicado na primeira página do *Diário do Rio de Janeiro*:

EDITAL

A Junta do Commercio, Agricultura, Fábricas, e Navegação do Império do Brasil, baixou pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, a Portaria do theor seguinte:

SUA Magestade O Imperador, Tomando em Consideração o que reppresentarão os Negociantes desta Praça, que commerceião para os Portos do Sul, Tem Resolvido, que durante a guerra entre este Imperio e a Republica de Buenos Ayres, haja hum vazo de Guerra destinado a comboiar todas as Embarcações mercantis que se dirijão aos referidos Portos, até ao do Rio Grande, e aquellas 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 Commercio, Agricultura, Fábricas, e Navegação deste Império, para sua intelligencia e governo, prevenindo se desde já á mesma Junta, a fim de mandar publicar onde convier, de que o Brigue – Independencia ou Morte – ha de largar infallivelmente para o mencionado destino no dia 15 do proximo fucturo mez de Fevereiro, podendo portanto os Mestres das Embarcações, que tiverem de ser por elle comboiadas darem os nomes das mesmas, e os seus, ao Commandante 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 a noticia de todos, mandou a mesma Junta affixar o presente, e remetter aos referidos Portos. Rio de Janeiro 1.º de Fevereiro de 1826.

*João Antonio Rodrigues de Carvalho*⁴⁴

No decorrer do ano 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, se tornou 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 Goitacazes. A região de Campos, localizada ao norte do Rio de Janeiro, era a principal área agrário-exportadora de base escravista fluminense, de fundamental importância 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 fundamentais para o escambo no litoral africano.

Rio de Janeiro

Repartição dos Negócios da Marinha

*Pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha se faz publico, que no dia 21 do corrente largará deste porto o Brigue de Guerra destinado a comboiar as embarcações, do Commercio, que se dirigirem para Campos; portanto os Mestres de taes embarcações que se quizerem aproveitar daquelle comboi, poderão appresentar-se ao Commandante do Porto o Chefe de Esquadra Graduado Rodrigo Antonio de Lamare para delle receberem as convenientes instrucções. Secretaria de Estado em 18 de junho de 1827. – Joaquim Francisco Leal*⁴⁵

A segurança das embarcações de comércio do eixo mercantil Rio de Janeiro / Campos dos Goitacazes, promovida por navios de guerra da Marinha Imperial, permaneceu sendo uma

⁴⁴ Biblioteca Nacional-RJ (BN-RJ), *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 03 de fevereiro de 1826, n.º 2, p.1. (Consulta on line).

⁴⁵ BN-RJ, *Diário Fluminense*, edição de 19 de junho de 1827, n.º135, volume: 9, p.1. (Consulta on line).

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, Montevidéu, 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 as que rumariam para a *Costa de Leste*:

Rio de Janeiro
Repartição dos Negócios da Marinha

Pela Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha se faz publico, que no dia 8 do corrente sahirá deste Porto a Fragata Príncipe Imperial⁴⁶, a qual dará comboy não só ás Embarcações do Commercio, que se dirigirem para os Portos de Santa Catharina, e Monte Vidéo, mas tambem até conveniente altura áquellas que se destinarem á Costa d'Est. Portanto os Mestres de taes embarcações, que quizerem aproveitar-se do mencionado comboy, poderão dirigir-se ao Chefe de Esquadra Graduado Commandante do Porto, a fim de receberem delle as convenientes instrucções. Secretaria de Estado em 6 de Setembro de 1827. – Joaquim Francisco Leal⁴⁷(grifo nosso)

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 d' 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, as que se dirigiriam à *Costa de Leste*:

Rio de Janeiro
Repartição dos Negócios da Marinha

Pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha se faz publico, que no dia 18 do corrente largará deste Porto a Náo Pedro I, a qual dará Comboi não só as embarcações do Commercio, que se dirigem aos Portos da Bahia, e Pernambuco, mas ainda áquellas á Costa d'Est. Portanto os Mestres de taes embarcações que se quizerem aproveitar do mesmo comboi, deverão appresentar-se ao Commandante do Porto o Chefe de Esquadra Graduado Rodrigo Antonio de Lamare, a fim de receberem delle as convenientes instrucções. Secretaria de Estado em 14 de Setembro de 1827. – Joaquim Francisco Leal⁴⁸(grifo nosso)

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 600 homens⁴⁹, foi encarregada desta importante missão de comboio a navios de comércio destinados ao Nordeste brasileiro, área que fora alvo de intensa ação corsária em 1827.⁵⁰ Além disso, deveria promover a segurança das embarcações destinadas à África até certa distância do litoral brasileiro. Certamente,

⁴⁶ Ressaltamos que as fragatas eram os maiores navios que faziam parte da Esquadra brasileira.

⁴⁷ BN-RJ, *Diário Fluminense*, edição de 7 de setembro de 1827, n.º57, volume: 10, p.1. (Consulta on line).

⁴⁸ BN-RJ, *Diário Fluminense*, edição de 15 de setembro de 1827, n.º63, volume: 10, p.1. (Consulta on line).

⁴⁹ Cf. MARTINS ; BOITEUX, *op. cit.*, p.230.

⁵⁰ *Ibidem*, p.360; 389-390.

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 d'Estado dos Negocios da Marinha* referente a comboios destinados a Campos, aos portos do sul do Brasil até Montevidéu e à África. Porém, há uma referência mais explícita ao continente africano, pois ao invés do termo de *Costa d'Est*, utiliza-se a expressão *Costa d'África*.

Pela Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha se faz publico, que no dia 1º do mez que vem, se proporcionará comboi ás embarcações do commercio destinadas a Campos: até o dia 15 as que se dirigem á Costa d'África, e por todo mez, ás que forem para os portos do sul do Brasil, até Monte Vidéo. Portanto os Mestres de taes embarcações, que quizerem-se aproveitar destes comboios deverão appresentar-se ao Commandante do porto, para delle receberem as convenientes instrucções. Secretaria d'Estado em 26 de novembro de 1827. – Joaquim Francisco Leal⁵¹ (grifo nosso)

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

Repartição dos Negócios da Marinha

Pela Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha se faz publico, que o Comboy destinado á Costa d'África sahirá deste Porto no dia vinte e quatro deste mez impreterivelmente; devendo portanto os Mestres das Embarcações, que se quizerem aproveitar do mesmo Comboy, dirigir-se dous dias antes daquelle ao Commandante do Porto, a fim de receberem as convenientes instrucções. Secretaria d'Estado em dezeseite de Dezembro de 1827. – Joaquim Francisco Leal⁵² (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 d'Estado dos Negocios 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 d'África* com o propósito de atuarem no comércio da escravatura. Vale ressaltar aqui que apesar do aumento da segurança proporcionada pelo sistema de comboios organizados pela Marinha Imperial, ocorriam insatisfações por parte dos homens de negócios 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 d'Estado dos Negocios 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 d'Leste* e ao atraso das saídas de comboios:

DECLARAÇÕES

Pela Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha, se faz publico, que em consequência das representações que fiserão alguns Proprietários dos Navios do Commercio, destinados a Costa de Leste, fica diferida para o dia 15 do corrente, a sahida do Comboy, que se devia verificar no dia 11, conforme se annunciou em data

⁵¹ BN-RJ, *Diário Fluminense*, edição de 27 de novembro de 1827, n.º 124, volume: 10, p.1 ; BN-RJ. *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 27 de novembro de 1827, n.º 22. (Consulta on line).

⁵² BN-RJ, *Diário Fluminense*, edição de 18 de dezembro de 1827, n.º 141, volume: 10, p.1. (Consulta on line).

de 7 deste mez. Secretaria de Estado em 9 de julho de 1828. Joaquim Francisco Leal.⁵³ (grifo nosso)

O relatório apresentado à Assembléia 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 mezes, o que importa quasi 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 empreza do inimigo; destacar algumas embarcações para socorro das Províncias de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Pará, proseguir nos regulares comboyos para Campos e portos do Sul; e finalmente sustentar effectivos cruzeiros sobre os principais pontos, demandados pelos navegantes, para verificação de suas derrotas [...]*⁵⁴ (grifo nosso)

A manutenção de uma Divisão Naval brasileira destacada no porto angolano de Cabinda, próximo a 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 (Apêndice 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.

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 apresiar 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, reordenou, mais intensamente, sua tática de ataque para a costa d'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 curso 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 curso 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 e dependente da mão de obra escrava africana foi seriamente afetada pela ação dos 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.”⁵⁵

⁵³ BN-RJ, *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 10 de julho de 1828, n.º 9, p.1. (Consulta on line).

⁵⁴ MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1827, apresentado a Assembléia 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: Typographia Nacional, 1876, p. 3. A expressão “Campos” se refere a então *Villa de Campos dos Goitacazes*, localizada no litoral norte do Rio de Janeiro, importante centro abastecedor da capital do Império.

⁵⁵ Cf. MARTINS; BOITEUX, *op. cit.*, p.361.

Não à toa, em outubro de 1827 o *Jornal do Comércio* noticiava o aumento do seguro marítimo em 30%, 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.⁵⁶ 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 1828.⁵⁷ 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 cessaram 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 Leste⁵⁸ 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.⁵⁹ (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 em função de ataques de corsários.⁶⁰

1.2 Corsários a serviço do governo de Buenos Aires: uma aventura internacional em busca de butins em um conflito que envolveu 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, partiam de portos de países estrangeiros neutros. Foi o que aconteceu com alguns corsários que iniciaram suas operações contra o comércio marítimo brasileiro saindo de Baltimore, Estados Unidos da América.⁶¹

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.⁶²

Os comandantes dos navios corsários eram em sua maioria mercenários de guerra e configuraram uma verdadeira rede de aventura internacional em busca de butins. As tripulações eram formadas também de múltiplas nacionalidades, porém pertenciam a estratos sociais mais baixos e de origens extremamente heterogêneas: ex-presidiários, marinheiros mercantes, prisioneiros que aderiram aos seus captores. Indivíduos que buscavam dinheiro

⁵⁶ BN-RJ, *Jornal do Comercio*, edição de 09 de outubro de 1827. (Consulta on line).

⁵⁷ Cf. MARTINS; BOITEUX, *op. cit.*, p.361.

⁵⁸ Costa Leste era a expressão utilizada para se referir ao litoral Ocidental da África.

⁵⁹ Cf. Convenção preliminar de paz realizada no Rio de Janeiro em 27 de agosto de 1828. *Apud.* MARTINS; BOITEUX, *op. cit.*, p.417.

⁶⁰ BN-RJ, *A Aurora Fluminense*, edição de 26 de novembro de 1828, n.º 122. p.506-507. (Consulta on line).

⁶¹ Cf. MARTINS; BOITEUX, *op. cit.*, p.357-358.

⁶² *Ibidem*, p.358.

rápido, mesmo sendo submetidos à disciplina rigorosa e a castigos brutais.⁶³ Assim, no ápice da Guerra da Cisplatina, muitos homens da Armada portenha desertaram 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.⁶⁴

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 de acordo com 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, prejudicada pelo bloqueio naval brasileiro. Dos valores obtidos com a venda, 50% eram destinados ao armador do navio corsário e o restante obedecia a uma distribuição variável, de acordo com a hierarquia de funções desempenhadas à bordo do corsário. As quantias recebidas pela tripulação dos corsários eram muito superiores às pagas às guarnições da Marinha de Guerra.⁶⁵

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 de corsários, ao receberem numerosas presas, obtinham novos navios para a frota, mercadorias, dinheiro e escravos na qualidade de carga ou tripulantes dos navios apresados.⁶⁶ Em função do elevado número de africanos escravizados apresados por corsários, estes adquiriram uma considerável importância econômica. A questão referente às presas vivas 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.

A elite mercantil das Províncias Unidas do Rio da Prata ao perceber a oportunidade de lucros elevados logo se envolveu no negócio de financiar navios corsários. A maior parte dos armadores eram espanhóis, argentinos, norte-americanos, ingleses, e alguns austríacos e italianos. Um único armador responsabilizava-se às vezes por três ou quatro navios corsários, e em algumas ocasiões comandava seus próprios navios. Foram os casos 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.⁶⁷ Homens de negócios 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 seguro 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.

⁶³ *Idem.*

⁶⁴ *Idem.*

⁶⁵ *Ibidem*, p.359.

⁶⁶ Cf. CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil (1825-1828)*, In: Revista Temas de África y Asia, 2, Facultad de Filosofía y Letras, Universidade de Buenos Aires (UBA), Buenos Aires, 1993, p.109,112.

⁶⁷ Cf. DESTEFANI, *op.cit.*, p.263.

De acordo com o historiador naval argentino Laurio Destefani, haviam mais de 1000 homens dedicados à campanha corsária e o corso, a partir do segundo semestre de 1827, se tornou 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 a atividade corsária era o próprio Estado, prática intensificada em 1828.⁶⁸ Na avaliação do referido autor, a Guerra da Cisplatina, assumiu um caráter naval e mercantil considerável, 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, com o corso.⁶⁹ 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 onde 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.”⁷⁰

A Grã-Bretanha na ocasião não encarou bem o expansionismo luso-brasileiro na América meridional, pois temia que o progresso de tal política tornar-se 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.”⁷¹ 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.⁷² (grifo nosso)

Segundo Fabrício Prado, Montevideú fazia parte da espera 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.”⁷³ Analisando o conflito do Prata numa perspectiva Atlântica, o referido autor escreveu o seguinte:

⁶⁸ Cf. DESTEFANI, *op.cit.*, p.426.

⁶⁹ *Idem.*

⁷⁰ PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no Rio da Prata e o período cisplatino. In: NEUMANN, Eduardo Santos; GRIJÓ, Luiz Alberto. (orgs.). *O Continente em Armas: Uma história da guerra no sul do Brasil*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010, p.85-86.

⁷¹ *Ibidem*, p.88.

⁷² *Idem.*

⁷³ *Ibidem*, p.86.

*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 Montevidéu e na região da fronteira com o Brasil tinham preferências por livre comércio e fortes vínculos comerciais e sociais com o Brasil e Inglaterra, ao passo que os grupos centrados na campanha possuíam fortes vínculos com Buenos Aires e com as demais províncias litorâneas.*⁷⁴ (grifos nossos)

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.”⁷⁵ Invariavelmente a intenção dos grupos mercantis de Buenos Aires em monopolizar a foz do Rio da Prata se chocava também com os interesses da praça mercantil do Rio de Janeiro, haja vista que havia negociantes cariocas com fortes vínculos em Montevidéu.

Ao mesmo tempo, conforme Aline Pinto Pereira, na Guerra da Cisplatina o Império do Brasil almejou se fortalecer e afirmar sua soberania.⁷⁶ O conflito com a República de Buenos Aires foi encarado pelo Imperador como uma questão de honra e de fundamental importância para a reafirmação do regime imperial no plano 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.⁷⁷ 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.

A referida autora rompeu também com a perspectiva de que a Guerra da Cisplatina fora simplesmente uma ação no plano regional, ou ainda 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.*⁷⁸ (grifo nosso)

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

⁷⁴ *Ibidem*, p.89.

⁷⁵ *Ibidem*, p.90.

⁷⁶ PEREIRA, Aline Pinto. *A monarquia constitucional representativa e o locus da soberania no Primeiro Reinado: Executivo versus Legislativo no contexto da Guerra da Cisplatina e da formação do Estado no Brasil*. Tese. Rio de Janeiro: UFF, 2012, p.282

⁷⁷ *Ibidem*, p.75-76.

⁷⁸ *Ibidem*, p.93.

que pela perda da própria província.”⁷⁹ Grupos opositores ao monarca na Câmara dos Deputados não omitiram o fato de o conflito com às Províncias Unidas do Rio da Prata gerar um enorme déficit nas finanças do Império e ter agravado a crise econômica que se materializava na insolvência do Banco do Brasil, em 1829.⁸⁰ 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.⁸¹

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.⁸²

1.3 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”, sendo considerados 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 estarem sujeitos a um regime de patronato.⁸³ A Constituição de 1819 ratificou as medidas antitráfico, abolindo novamente o comércio atlântico escravagista. Porém, a abolição total da escravidão nas Províncias Unidas do Rio da Prata 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, também, seria um meio eficaz de hostilizar o império escravista brasileiro a partir de um dos sustentáculos de sua economia.⁸⁴

De acordo com Liliana Crespi, em um trabalho pioneiro que analisou a condição jurídica dos negros apresados em operações de corso durante a Guerra da Cisplatina, os africanos introduzidos nas Províncias Unidas do Rio da Prata juridicamente eram considerados negros libertos, mas estariam sujeitos ao sistema do patronato regulamentado

⁷⁹ *Ibidem*, p.94.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 282.

⁸¹ *Ibidem*, p.92.

⁸² Cf. PRADO, *op.cit.*, p.90.

⁸³ Cf. CRESPI, *op.cit.*, p.109,110.

⁸⁴ *Ibidem*, p. 114.

por uma série de leis e decretos que deram um marco legal a uma nova forma de trabalho forçado.⁸⁵

Os historiadores navais Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, em um 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.”⁸⁶ Desse modo, ainda em 1816, 10 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.⁸⁷ O artigo 17 desta legislação que servira de base para a ação corsária da nascente 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; exediendo 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 [...]”*⁸⁸ (grifos nossos)

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 sendo considerados aptos seriam obrigados a cumprir o serviço militar obrigatório como pré-condição para uma futura liberdade. No caso dos considerados ineptos ao serviço das armas, embora fossem considerados 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.⁸⁹

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 *Reglamento 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.⁹⁰ 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 das Províncias Unidas do Rio da Prata, 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 100 negros provenientes do navio brasileiro apresado. A inovação em relação ao Regulamento de Corso existente era em relação ao tempo de serviço militar a que seriam submetidos os africanos, porque, ao invés de quatro anos, eles deveriam servir ao exército por oito anos.⁹¹

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

⁸⁵ *Ibidem*, p.109.

⁸⁶ Cf. RODRIGUEZ; ARGUINDEGUY, *op.cit.*, p.348.

⁸⁷ *Idem*.

⁸⁸ CRESPI, *op.cit.*, p.112-113.

⁸⁹ *Idem*, p.114-115.

⁹⁰ *Idem*, p.113.

⁹¹ *Idem*, p.114.

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 50 pesos aos corsários por escravo aprisionado.⁹² Com o próprio trabalho, os “libertos” sob o regime de patronato pagariam a alimentação, vestimenta, habitação e o ensino da língua castelhana, seria uma espécie de escravidão por tempo determinado. O artigo 1º estabelecia o seguinte: “(...) cada negro ha de servir a su patron por el término de seis años contados desde el dia que haya entrado en su poder.”⁹³

Em 28 de março de 1827, um novo decreto ampliava o anterior, mantinha a indenização de 50 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 seriam entregues obrigatoriamente às autoridades competentes do governo da República Argentina, os que fossem úteis às forças armadas prestariam serviço por quatro anos no Exército ou na Marinha. Os que não fossem 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 menores de 20 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 seis anos continuasse um ex-escravo prestando serviço ao seu patrão, este o pagaria um peso “por via de salário”, depositado na *Caixa de economia* em nome do ex-escravo.⁹⁴

Estas instruções sobre o destino a ser dado aos escravos apresados 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.⁹⁵

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.⁹⁶ Como o pagamento de 50 pesos não estava satisfazendo os armadores dos navios corsários, que alegavam custar mais a manutenção dos escravos apresados até sua passagem para o governo, determinou-se que os armadores de corsários tivessem um crédito de 200 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 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:

⁹² Archivo General da La Nación - Buenos Aires. (AGN-Bs.Aires), Sala X. 4.5.5. *Apud.* RODRIGUEZ;ARGUINDEGUY, *op.cit.*, p.352.

⁹³ Cf. CRESPI, *op.cit.*,p.115.

⁹⁴ (AGN-Bs.Aires),Sala X. 4.5.5. *Apud.* RODRIGUEZ;ARGUINDEGUY, *op. cit.*,p.352.

⁹⁵ Cf. MARTINS; BOITEUX, *op. cit.*,p.356.

⁹⁶ Cf. RODRIGUEZ;ARGUINDEGUY,*op.cit.*,p.349,352.

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.⁹⁷ (grifos nossos)

Liliana Crespi assevera que a modificaco mais significativa que o decreto de Manuel Dorrego estabeleceu foi em relao ao tempo de serviço obrigatório do negro "liberto" sob o regime de patronato. O artigo segundo estendia amplamente o período de trabalho forçado:

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 quince, diez años; en los de quince a veinticinco, ocho años; en los de veinticinco a treinta y cinco, seis y desde all en adelante, solamente cuatro.⁹⁸ (grifo nosso)

Ao serem introduzidos em um mercado que j havia abolido o comércio atlntico 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 Crespi as supostas intences das Províncias Unidas do Rio da Prata de aliviar a humanidade afligida da dura e perpétua escravidão encontravam pouco respaldo na realidade concreta.⁹⁹

O Artigo 8º estabelecia que de cada 100 escravos apresados, computados varões e mulheres, os armadores seriam obrigados a ceder 10 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 14º que proibia o abandono dos escravos apresados em países estrangeiros. Salvo em casos de urgência indispensável em funo da segurança, as presas

⁹⁷(AGN-Bs.Aires), Fundo: Dorrego, Manuel Moreno (Registro Nacional de la República Argentina). *Apud.* RODRIGUEZ;ARGUINDEGUY,*op.cit.*,p.353.

⁹⁸ *Idem.*

⁹⁹ Cf. CRESPI, *op.cit.*,p.120.

vivas não seriam desembarcadas em territórios da República Argentina.¹⁰⁰ Esta brecha na legislação poderia servir de justificativa para o desembarque de africanos em regiões escravistas localizadas no Mar do Caribe, obtendo-se assim em 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 eram 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 o mercado central de escravos. Além disso, os cativos roubados também poderiam ser desembarcados na ilha de San Martín, holandesa-francesa. Nestas ilhas poderiam se encontrar agentes de presas dos armadores de Buenos Aires que realizavam os negócios.¹⁰¹ Estas ilhas podem ser visualizadas no Apêndice 6.

Se o controle sobre o curso 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 curso estabelecidas 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.¹⁰²

Privar os mercadores brasileiros de receberem amão de obra africana escrava e emprega-la no serviço militar contra o Império escravista da América do Sul parece ter sido o grande objetivo da legislação do curso 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.

O decreto de D. Manuel Dorrego determinava 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 disto, existem informes do chefe de polícia referentes ao fato de que muitos “libertos” haviam sido distribuídos sem o seu devido conhecimento e autorização.¹⁰³ Ademais, era possível transferir os direitos de usufruir os serviços do liberto a outro indivíduo, desde que este abonasse previamente ao arrendatário anterior uma quantia em dinheiro não superior a 200 pesos. O trabalho de Liliana Crespi destacou que esta orientação não foi cumprida com rigor, na medida em que foram vários os casos encontrados nos arquivos em 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 um tempo determinado, venda encoberta sob a forma de contrato de trabalho.¹⁰⁴ Outro caso que chama a atenção era referente 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.¹⁰⁵

O governo de Buenos Aires parece não ter se empenhado efetivamente para que a legislação do sistema de patronato fosse observada, pois além dos “libertos” serem objeto de um 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 referente à situação dos africanos em condição jurídica especial, interveio em poucos casos e

¹⁰⁰ (AGN-Bs.Aires), Fundo: Dorrego, Manuel Moreno (Registro Nacional de la República Argentina). *Apud.* RODRIGUEZ; ARGUINDEGUY, *op.cit.*, p.354.

¹⁰¹ Cf. DESTEFANI, *op.cit.*, p.457.

¹⁰² Cf. MARTINS; BOITEUX, *op. cit.*, p. 356.

¹⁰³ Cf. CRESPI, *op.cit.*, p.120.

¹⁰⁴ *Ibidem*, p.121-122.

¹⁰⁵ *Ibidem*, p.123.

efetivamente não se deu conta do número de ingressados. Destarte, cabe ressaltar ainda que os livros contábeis das Províncias Unidas do Rio da Prata pesquisados por Liliana Crespi revelaram que os depósitos de 72 pesos por cada liberto para o reembolso do Tesouro Público foram praticamente inexistentes.¹⁰⁶

Mesmo após o fim da Guerra da Cisplatina, africanos escravizados apresados por corsários e submetidos ao sistema de patronato permaneceram na República Argentina e continuavam sendo negociados. Convertera-se em um excelente negócio especulativo passar a diante a tutela de negros, sendo comum estes mudarem constantemente de patrono em curto espaço de tempo. Segundo Liliana Crespi, os libertos eram mencionados simplesmente como negros nos documentos oficiais dos chefes de polícia e do Ministério do Governo.¹⁰⁷ A autora conclui o seu estudo afirmando que a situação jurídica dos negros ingressados nas Províncias Unidas do Rio da Prata, durante o conflito com o Império do Brasil, se enquadrava 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.¹⁰⁸

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 das autoridades competentes em relação ao 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. No trabalho pioneiro de Crespi, elaborado a partir de fontes históricas exclusivamente argentinas, o número de navios negreiros apresados por corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata é bastante inferior em relação ao que podemos levantar a partir da consulta de fontes brasileiras. Esta constatação sugere que muitos navios negreiros apresados por corsários não chegaram à República Argentina e, portanto, não foram registrados como presas.¹⁰⁹

1.4 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*.¹¹⁰

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 reapresadas por navios de guerra brasileiros, 33 liberadas e para 74 não se conhece o destino.

¹⁰⁶ *Ibidem*, p.123.

¹⁰⁷ *Ibidem*, p.121-122.

¹⁰⁸ *Ibidem*, p.124.

¹⁰⁹ A relação de navios negreiros atacados por corsários /piratas é apresentada no tópico 1.5 deste capítulo.

¹¹⁰ DESTEFANI,*op.cit.*, p. 415-467.

Quadro 1.1 – Corsários com patentes de curso 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 corsários (17 de 1826, 20 de 1827, 20 de 1828)	27	14

* 7 corsários eram remanescentes de 1826, 20 eram novos.

** 1 corsário era remanescente de 1826 e 13 de 1827, 20 eram novos.

Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del curso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.459.

Quadro 1.2 – Embarcações apresadas por corsários

Ano	Presas	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 curso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.461. (grifos nossos)

O ano de 1827 aparece como o mais promissor da guerra de curso contra o comércio marítimo brasileiro, conforme o quadro 1.2, e os gráficos dos Apêndices 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 ocorreu a diminuição do número das embarcações apresadas ou destruídas por corsários da República Argentina. Esta mudança de situação pode ser relacionada com as medidas anti-curso desenvolvidas pela Armada Imperial brasileira. Porém, para o caso específico dos navios negreiros, observaremos

adiante (Quadro 1.4) , que em 1828 ocorreu a maior incidência de ataques a negreiros brasileiros no litoral 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 fechado¹¹¹, além do desenvolvimento do sistema de comboios regulares a partir do ano de 1827. Os comboios consistiam em saídas conjuntas dos portos brasileiros de navios de comércio que passaram a se armar, estes também eram 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 d`Leste*, na medida em que periodicamente era necessário o envio de suprimentos e a realização da rendição da guarnição brasileira estabelecida no litoral africano. Assim, as medidas anti-corso empreendidas 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 ocorrera 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.

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

Na segunda década do século XIX, dos 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.¹¹² O corso aos negreiros “era tanto mais frequente quanto maior fosse a demanda por africanos, como durante a década de 1820.”¹¹³ 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.”¹¹⁴ 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 era dada a formação de comboios, apesar dos óbices que ocorriam em relação à 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 que sessenta (50%) congregaram duas e três naus, e dezessete (15%) ocorreram juntando oito ou nove barcos negreiros.”¹¹⁵

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

¹¹¹ Cf. MARTINS; BOITEUX, *op.cit.*, p.361.

¹¹² FLORENTINO, *op.cit.*, p.143.

¹¹³ *Idem.*

¹¹⁴ *Ibidem*, p.142.

¹¹⁵ *Idem.*

*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.*¹¹⁶ (grifo nosso)

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.

Quadro 1.3

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 a partir da ratificação do mesmo 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 esta tolerância, as operações negreiras seriam consideradas ilícitas e tratadas como pirataria.¹¹⁷

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 (Apêndices 09 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.¹¹⁸ 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 em meio à 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*:

¹¹⁶ 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.

¹¹⁷ *Ibidem*, p.69,75.

¹¹⁸ Cf. POLANYI, *op.cit.*, *passim*.

*O commercio da escravatura esta hoje no seu Zenith de prosperidade: a maior parte dos Negociantes tem empregado os seus fundos na compra de novos barcos, e posto que grande parte d'elles tenha sido tomada pelos Corsarios Argentinos, com tudo não desanimão e o que mais admira he que, a pesar de tantas perdas, ainda não houve huma só quebra nesta Praça, havendo alguns, que tem perdido só em hum anno 5, e 6 barcos: hoje em hum só mez entrão mais Navios d'África que d'antes em hum anno, e apezar de abundancia do (sic) escravos no mercado, o preço, porque se vendem, he excessivo, de sorte que com o dinheiro com que se comprão hoje hum preto, compravão-se n'outro tempo seis !!
Como he bem natural as pessoas empregadas n'ses horrendo, deshumano, e impolítico commercio tem enriquecido grandemente.¹¹⁹ (grifos nossos)*

Analisando o fenômeno da guerra pelo aforisma de Clausewitz “a continuação da política por outros meios”¹²⁰, 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 pólos contendores. Analisaremos com mais profundidade esta questão no capítulo seguinte, no qual focaremos a 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 herdada do período colonial. Para isso, ainda que no curto prazo, a extensão da Guerra Cisplatina para a costa africana deu 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 demonstrar tal capacidade em águas internacionais. Afinal, a força do curso não era pouco intensa. É o que se observa em uma lista 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 1.4 e 1.5).

Quadro 1.4 - Navios negreiros brasileiros atacados por piratas / corsários (1823 - 1830)
 (“continua”)

Ano	Navio (Principal lugar de aquisição de escravos)	Consignatários (Comerciantes de escravos)	Escravos comprados	Escravos roubados (Área de ataque)	Navio apesador
1823	1- Bergantim <i>Grão Penedo</i> (Cabinda)	José Joaquim Guimarães	433	173 (?)	Pirataria
1825	2- Brigue <i>Desunião</i> (Cabinda)	?	256	256 (?)	Pirataria
1825	3- Brigue <i>Ulisses*</i> (Cabinda)	João Gomes Barrozo	700	? (Cabinda)	Pirataria
1825	4- Escuna <i>Amizade dos Santos</i> (Benguela)	Vários	301	99 (?)	Pirataria

¹¹⁹ BN-RJ, *Jornal do Commercio*, edição de 20 de setembro de 1828, vol.IV, p.1. (Consulta on line).

¹²⁰ CLAUSEWITZ, Carl Von. *Da Guerra*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1ª edição, 1979, *passim*.

1825	5- Brigue <i>São José Diligente</i> (Cabinda)	?	382	382 (Litoral de Cabo Frio – R.J.)	<i>Bergantim Guillermo</i> ¹²¹ Capitão: Francisco Fourmantin. Armador: D. Vicente Casares. Destino da Presa: Carmen de Patagones.
1827	6- Bergantim <i>Audaz</i> (Cabinda)	Manoel Guedes Pinto	498	363 (?)	?
1827	7- Escuna <i>Estrela do Mar</i> (Molembo)	Joaquim de Mattos Costa	266	213 (Molembo)	?
1827	8- Bergantim <i>Orestes</i> (Luanda)	Joaquim Ferreira dos Santos	580	580 (Litoral do Rio de Janeiro)	Escuna <i>Rayo Argentino</i> Capitão: Antônio Cuyás. Armador: D. Vicente Casares e Cia. Destino da Presa: Salado.
1827	9- Escuna <i>Gaivota</i> ¹²² (Rio Zaire)	?	307	307 (Costa d`África)	?
1827	10- Brigue-Escuna <i>Imperatriz</i> ¹²³ (Molembo)	?	376	376 (Rio Zaire)	Brigue <i>Oriental Argentino</i> Capitão: Pedro Dautant. Armador: Severino Prudent. Destino da Presa: Carmen de Patagones.

¹²¹ 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 ; ARGUINDEGUY, *op.cit.*, p. 366-370; 422-424.

¹²² 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. Arquivo Nacional - (AN-RJ), Documentação da Companhia de Seguros Marítimos *Retribuição* datada de 23 de agosto de 1828, Fundo/Coleção: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação do documento: XM 543 , Seção de guarda:CODES. *Vide* também: website Voyages: the trans-atlantic slave trade database, (www.slavevoyages.org).

¹²³ 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. Arquivo Nacional - (AN-RJ), Documentação da Companhia de Seguros Marítimos *Retribuição* datada de 23 de agosto de 1828, Fundo/Coleção: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação do documento: XM 543 , Seção de guarda:CODES. *Vide* também: website Voyages: the trans-atlantic slave trade database, (www.slavevoyages.org).

1827	11- Bergantim <i>São José Especulador</i> ¹²⁴ (Luanda)	?	118	118 (?)	?
1828	12- Bergantim <i>Tejo</i> (Cabinda)	Joaquim Ferreira dos Santos	424	325 (Litoral do Rio de Janeiro)	Fragata <i>La Gaviota</i> Capitão: Pedro Dautant. Armador: Severino Prudent. Destino da Presa: Ilha de São Bartolomeu (Mar do Caribe).
1828	13- Bergantim <i>Adamastor</i> (Cabinda)	Joaquim José da Rocha	381	357 (Litoral do Rio de Janeiro)	Escuna <i>Libertador Bolivar</i> Capitão: D. Juan Jaime Coste. Armador: D. Juan Pedro Aguirre. Destino da Presa: Bahía de Maldonado.
1828	14- Bergantim <i>Bom Jesus Triunfo</i> (Ambriz)	?	373	350 (Litoral do Rio de Janeiro)	Escuna <i>Presidente</i> Capitão: Tomás Allen. Armadores: D.Vicente Casares e D.Francisco Ignacio Ugarte. Destino da presa: Carmen de Patagones.
1828	15- Bergantim <i>Golfinho</i> (Ambriz)	Manoel Joaquim da Fonseca Constantino Dias Pinheiro Guimarães	373	350 (Litoral do Rio de Janeiro)	Escuna <i>Presidente</i> Capitão: Tomás Allen. Armadores: D.Vicente Casares e D.Francisco Ignacio Ugarte. Destino da presa: Carmen de Patagones.
1828	16- Bergantim <i>Poliphemo</i> (Cabinda)	Domingos de Carvalho e Souza	692	560 (Litoral do Rio de Janeiro)	?

¹²⁴ 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 de 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. Arquivo Nacional - (AN-RJ), Documentação da Companhia de Seguros Marítimos *Retribuição* datada de 23 de agosto de 1828, Fundo/Coleção: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação do documento: XM 543 , Seção de guarda:CODES. Vide também: website Voyages: the trans-atlantic slave trade database, (www.slavevoyages.org).

1828	17- Brigue <i>Amizade Feliz</i> (Rio Zaire)	José Bernardino de Sá	220	125 (Litoral do Rio de Janeiro)	Brigue <i>Oriental Argentino</i> Capitão: Francisco Formantin. Armador: Severino Prudent. Destino da Presa: Carmen de Patagones.
1828	18- Patacho <i>Carolina</i> (Ambriz)	Antônio Alves da Silva Porto	300	80 (?)	?
1828	19- Bergantim <i>Nova Santa Rosa</i> (Cabinda)	Diogo Gomes Barrozo	451	340 (?)	?
1828	20- Escuna <i>Primeira Estrella</i> (Molembo)	Felipe Ribeiro da Cunha	244	188 (Molembo)	?
1828	21- Bergantim <i>Cotín**</i> (Ambriz)	?	—	— (Ambriz)	Escuna <i>General Brown</i> Capitão: Augusto Larsen. Armador: Martiniano Bonorino. Destino da Presa: Bahia (Brasil).
1828	22- Sumaca <i>Imperador do Brazil**</i> (Ambriz)	?	—	166 (Ambriz)	Escuna <i>General Brown</i> Capitão: Augusto Larsen. Armador: Martiniano Bonorino. Destino da Presa: Bahia (Brasil).
1828	23- Sumaca <i>Triunfo da Inveja**</i> (Ambriz)	?	—	— (Ambriz)	Escuna <i>General Brown</i> Capitão: Augusto Larsen. Armador: Martiniano Bonorino. Destino da Presa: Bahia (Brasil).
1828	24- Brigue-Escuna <i>Lucrecia</i> (Cabinda)	Pedro José Bernardes	292	103 (?)	?
1828	25- Sumaca ?	?	?	60 (Litoral africano)	Bergantim <i>General Roudeau</i> Capitão: John H.Coe. Propriedade: Armada Argentina. Destino da Presa: Buenos Aires.
1829	26- ? (Cabinda)	José Alexandre Pereira Brandão	498	355 (?)	Pirataria
1829	27- ? (Cabinda)	Joaquim Martins Mourão	103	103 (Cabinda)	Pirataria

1830	28- Brigue-Escuna <i>Providência</i> (Ambriz)	Joaquim Antônio Ferreira	191	74 (?)	Pirataria
1830	29- Brigue <i>Ceres</i> (Ambriz)	Antônio José Meirelles	418	61 (Ambriz)	Pirataria
1830	30- Bergantim <i>General Rêgo</i> (Ambriz)	Manoel 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 foi 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*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.415-467; RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*. Editora: Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996; website Voyages: the trans-atlantic slave trade database, (www.slavevoyages.org); 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; Arquivo Nacional - (AN-RJ), Documentação da Companhia de Seguros Marítimos *Retribuição* datada de 23 de agosto de 1828, Fundo/Coleção: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação do documento: XM 543, Seção de guarda: CODES.

Quadro 1.5 - Síntese dos negreiros atacados por piratas / corsários

Ano	Número de negreiros atacados
1823	01
1825	04
1827	06
1828	14
1829	02
1830	03
Total	30

Fontes: As mesmas do Quadro 1.4.

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 da 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.¹²⁵ Os nomes dos consignatários de navios negreiros que foram destacados no quadro acima figuram entre os principais comerciantes de escravos que monopolizavam o comércio de cativos de Angola

¹²⁵ 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.

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.¹²⁶

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 à espera de completar a lotação, havia a possibilidade de furtos ou roubos de cativos.¹²⁷ Foi o que aconteceu em 1827 com o negreiro *Estrela do Mar*, consignado a Joaquim de Mattos Costa, que teve 213 escravos roubados dentro do porto de Molembo.¹²⁸ O mesmo ocorreu “com traficantes como Felipe Ribeiro da Cunha, em Molembo (1828), e Joaquim Martins Mourão, em Cabinda (1829), roubados em 188 e 103 escravos, respectivamente antes de zarpar”.¹²⁹

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

[...] *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.*¹³⁰

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.¹³¹ 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 foram roubados perto do litoral africano por pirata de bandeira norte-americana.¹³²

Segundo Manolo Florentino, “durante a década de 1820 mais de 4 mil africanos passaram para as mãos dos piratas, sem contar as perdas de tripulantes e dos próprios barcos.”¹³³ 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.¹³⁴

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 potestados e autoridades africanas locais.

¹²⁶ Sobre a hierarquização dos traficantes de escravos do Rio de Janeiro, de acordo com o número de viagens por eles realizadas, Vide FLORENTINO, op.cit., p. 266-267; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª edição, 1998, p. 320.

¹²⁷ Cf. FLORENTINO, op.cit., p.141.

¹²⁸ *Idem.*

¹²⁹ *Idem.*

¹³⁰ *Idem.*

¹³¹ *Ibidem*, p.143.

¹³² *Ibidem*, p.144.

¹³³ *Idem.*

¹³⁴ *Idem.*

[...] 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.¹³⁵ (grifo nosso).

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.¹³⁶ De forma análoga Alberto da Costa e Silva afirma que ao norte do Rio Zaire, no início do século XIX, prevalecia ainda a autonomia dos *povos vilis* que ocupavam os reinos de Loango, Cacongo e Ngoyo, estes ainda que 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.¹³⁷

A historiadora portuguesa Jill Dias analisou com mais profundidade a questão referente aos *povos vilis* dos antigos “reinos” de Loango, Cacongo e Ngoyo. Conforme esta pesquisadora, na década de 1820 ao norte do Rio Zaire, onde ficavam localizados os referidos “Estados africanos” (Apêndice 10), nos quais os poderes políticos locais “mantinham relações distantes com o governo português de Luanda”, que, na verdade, “tinha pouco ou nenhum poder de intervenção efectiva.”¹³⁸ 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. Desta forma, se formaram grupos de elite nestas sociedades africanas que se tornaram intermediários do tráfico atlântico de escravos.¹³⁹

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.¹⁴⁰ 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.”¹⁴¹ Com efeito, grupos mercantis que controlavam poderes políticos locais e redes escravagistas importantes que conectavam o

¹³⁵ Cf. KLEIN; ENGERMAN, *op.cit.*, p. 102.

¹³⁶ 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.

¹³⁷ 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. Veja também o Anexo 1.

¹³⁸ DIAS, Jill. Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos (1820-1845). In: Alexandre, Valentim; DIAS, Jill (orgs.). *Nova História da expansão portuguesa - O Império africano 1825-1890*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p.339.

¹³⁹ *Ibidem*, p.339,340.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p.342.

¹⁴¹ *Ibidem*, p.341.

interior da África e o litoral entre os portos de Cabinda e Ambriz¹⁴² se tornaram as autoridades dos outroras reinos centralizados de Loango, Cacongo, Ngoyo e Congo.

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 do Brasil e os prejuízos que sofriam em função dos ataques a navios negreiros nas duas margens do Atlântico contribuíram decisivamente para que o governo imperial organizasse uma força naval encarregada de proteger o comércio negreiro no litoral da região congolana, 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.¹⁴³ Os interesses dos homens de negócios 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 mercantil da Província do Rio de Janeiro datam de 1827 e contêm dezenas de assinaturas em forma de abaixo assinado, solicitando ao governo Imperial do Brasil providências imediatas contra a ação de *corsários de Buenos Aires* que assolavam o comércio marítimo brasileiro. Atendendo uma solicitação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, companhias de seguros de navios que atuavam no Rio de Janeiro elaboraram relações de navios apresados por corsários da República Argentina, mencionando os prejuízos que estavam tendo com o pagamento de apólices de seguros. Para benefício da exposição, estes documentos serão analisados detalhadamente no capítulo seguinte.

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 1.6, há uma estimativa do total de escravos “resgatados” nestas situações por navios que portavam carta de corso da República Argentina.

Quadro 1.6

Relação de escravos apresados na condição de tripulantes / carga em embarcações brasileiras entre 1826 e 1828 - (“continua”)

Ano	Navio presa	Escravos roubados	Navio Corsário	Destino da presa (Base de operações corsárias)
1826	1- Sumaca <i>Penha de Santos</i>	6	Lugre <i>Hijo de Julio</i> Capitão: Francisco Fourmantin. Armador: José Julián Arriola. Fiador e agente de presas: Fernando Alfaro.	Patagonia
1826	2-Sumaca <i>Bela Flor</i>	8	Lugre <i>Hijo de Mayo</i> Capitão: Diego Harris. Armador: Severino Prudent. Fiador: D. Félix Ignacio Frías Agente de presas: Eduardo Frazier.	Patagonia

¹⁴² 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. (Vide o Apêndice 10).

¹⁴³ 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-RJ), Fundo: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação dos documentos: XM-543, XM-1167, Seção de guarda: CODES.

1826	3-Sumaca <i>Flor do Rio da Prata</i>	3	Bergantim <i>Congreso Nacional</i> Propriedade: Armada Argentina.	Buenos Aires
1826	4-Bergantim <i>Bom Sucesso</i>	4	Bergantim <i>Oriental Argentino</i> Capitão: Pedro Dautant. Armador: Severino Prudent. Fiador: D. Juan Pedro Aguirre. Agente de presas: Severino Prudent.	Patagonia
1826	5-Sumaca <i>Elisa Bela</i>	1	?	Buenos Aires
1826	6-Sumaca <i>Gloria</i>	7	Escuna <i>Sarandí</i> Capitão: D. Guillermo Brown. Propriedade: Armada Argentina.	?
1826	7-Escuna <i>Chiquinha</i>	3	Bergantim <i>Oriental Argentino</i> Capitão: Pedro Dautant. Armador: Severino Prudent. Fiador: D. Juan Pedro Aguirre. Agente de presas: Severino Prudent.	Patagonia
1827	8-Sumaca <i>Alexandrina</i>	7	Escuna <i>General Mansilla</i> 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 <i>General Mansilla</i> , tendo recebido a artilharia do corsário original.
1827	9-Sumaca <i>Imperatriz</i>	5	Bergantim <i>Oriental Argentino</i> Capitão: Pedro Dautant. Armador: Severino Prudent. Fiador: D. Juan Pedro Aguirre. Agente de presas: Severino Prudent.	Patagônia
1827	10-Bergantim <i>Novo Brioso</i>	20	Escuna <i>Bonaerense</i> 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 <i>Boa Fé</i>	11	Escuna <i>General Brown</i> Capitão: Cristobal Carnelia. Armador, fiador e agente de presas: D. Francisco Ignacio Frías e D. Francisco Trelles.	Salado
1827	12-Sumaca <i>José Salvador</i>	2	Escuna <i>Presidente</i> 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.	Salado

1827	13-Bergantim <i>Pujuca</i> ¹⁴⁴	12	Bergantim <i>Patagones</i> Capitão: D. Jorge Luis Love. Propriedade: Armada Argentina.	Patagônia
1827	14-Sumaca <i>Maria Isabel</i>	3	Sumaca <i>General Mansilla</i> Capitão: James Wilder. Proprietário: Ricardo Sutton. Armador, Fiador e Agente de presas: D. Vicente Casares.	Buenos Aires
1827	15-Sumaca <i>Vigilante</i>	18	Escuna <i>Sin Par</i> Capitão: Carlos Tidblom. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Vicente Casares. Fiador e agente de presas: Francisco A. Ugarte.	Buenos Aires
1827	16-Sumaca <i>Flor do Porto</i>	7	Lugre <i>Unión Argentina</i> Capitão: Felipe Prounting. Proprietário e Armador: Estanislao Medrano. Fiador e Agente de presas: D. Félix de Alzaga.	Salado
1827	17-Sumaca <i>Santa Rita</i>	4	Lugre <i>Unión Argentina</i> Capitão: Felipe Prounting. Proprietário e Armador: Estanislao Medrano. Fiador e Agente de presas: D. Félix de Alzaga.	Salado
1827	18-Bergantim <i>Vigoroso</i>	7	Escuna <i>Sin Par</i> Capitão: Carlos Tidblom / José María Pinedo. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Vicente Casares. Fiador e Agente de presas: Francisco A. Ugarte.	Buenos Aires
1827	19-Sumaca <i>Conceição do Sena</i>	6	Escuna <i>General Mansilla</i> Capitão: Roberto Beazley. Proprietários: D. Vicente Casares e Ricardo Sutton. Armador, Fiador e Agente de presas: D. Vicente Casares.	Salado
1827	20-Sumaca <i>Cochrane</i>	10	Brigue-escuna <i>Sin Par</i> Capitão: Juan King. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Vicente Casares. Fiador e Agente de presas: Francisco A. Ugarte.	Salado
1827	21-Sumaca <i>Santa Cruz</i>	3	Escuna <i>General San Martin</i> Capitão: Samuel Adams. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Martiniano Bonorino. Fiador e Agente de presas: José Julián Arriola.	Salado
1827	22-Sumaca <i>Nova Europa</i>	11	Escuna <i>Sin Par</i> Capitão: Carlos Tidblom. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Vicente Casares. Fiador e Agente de presas: Francisco A. Ugarte.	Salado

¹⁴⁴ O bergantim *Pujuca* era um navio de guerra da armada brasileira e foi apresado no litoral da Bahia.

1827	23-Sumaca <i>Rosalía</i>	1	Escuna <i>Venganza</i> Capitão: César Fournier. Proprietário, armador, fiador e agente de presas: César Fournier.	Buenos Aires
1827	24- ?	3	Escuna <i>Vengadora Argentina</i> Capitão: Antonio Cuyás. Proprietário: D. Vicente Casares. Fiador e agente de presa: Ricardo Sutton.	?
1827	25- ?	1	Escuna <i>Presidente</i> 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 <i>Bela União</i>	1	Escuna <i>Vencedor de Ituzaingó</i> Capitão: D. Juan Jaime Coste. Proprietário, armador e agente de presa: Juan Pedro Aguirre. Fiador de presa: Guillermo Patricio Ford.	Salado
1827	27-Fragata mercante <i>Fortunata Palermitana</i> ¹⁴⁵	42	Bergantim <i>Congreso Nacional</i> Capitão: D. César Fournier. Propriedade: Armada Argentina. Agente de presa: 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 <i>São José</i>	50	Bergantim <i>General Brandsen</i> Capitão: D. Jorge De Kay Propriedade: Vicente Casares e Cia. Armador: Vicente Casares.	Ilha de São Bartolomeu (Mar do Caribe)
1827	29-Escuna <i>Lealdade</i>	2	Escuna <i>Sin Par</i> Capitão: Carlos Tidblom. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Vicente Casares. Fiador e Agente de presas: Francisco A. Ugarte.	Salado
1827	30-Sumaca <i>Nova Flora</i>	5	Escuna <i>Sin Par</i> Capitão: Carlos Tidblom. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Vicente Casares. Fiador e Agente de presas: Francisco A. Ugarte.	Salado
1827	31-Sumaca <i>Nova Sociedade</i>	1	Escuna <i>General Brown</i> Capitão: Augusto Larsen Armador, fiador e agente de presas: D. Francisco Ignacio Frías e D. Francisco Trelles.	Salado

¹⁴⁵ 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; ARGUINDEGUY, op.cit., p.392.

1828	32-Sumaca <i>Ulisses</i>	33	Bergantim <i>General Roudeau</i> Capitão: John H.Coe. Propriedade: Armada Argentina. Agente de presas: Mario Lozano.	Salado
1828	33-Sumaca <i>Delfina</i>	4	Brigue-escuna <i>General San Martin</i> Capitão: Samuel Adams. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Martiniano Bonorino. Fiador e Agente de presas: José Julián Arriola.	Patagônia
1828	34-Sumaca <i>Lealdade</i>	6	Bergantim <i>General Roudeau</i> Capitão: Juan H.Coe. Propriedade: Armada Argentina. Agente de presas: Mariano Lozano.	Buenos Aires
1828	35-Sumaca <i>Leonidas</i>	1	Escuna <i>Libertador Bolívar</i> Capitão: D. Juan Jaime Coste. Proprietário e armador e agente de presa: Juan Pedro Aguirre. Fiador de presa:Guillermo Patricio Ford.	Salado
1828	36-Cúter <i>Voador</i> ¹⁴⁶	1	Baleeira <i>Venganza de la Carlota</i> Capitão: José Clavelli. Proprietário: Juan Bautista Cambiasso. Armador: José Clavelli.	Buenos Aires
1828	37-Escuna <i>Heroína</i>	2	Bergantim <i>General Roudeau</i> Capitão: Juan H.Coe. Propriedade: Armada Argentina Agente de presas: Mario Lozano.	Salado
1828	38-Sumaca <i>Fama do Brasil</i>	10	Brigue-escuna <i>General San Martin</i> Capitão: Samuel Adams. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Martiniano Bonorino. Fiador e Agente de presas: José Julián Arriola.	Patagônia
1828	39-Sumaca <i>Restauração</i>	8	Brigue-escuna <i>General San Martin</i> Capitão: Samuel Adams. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: Martiniano Bonorino. Fiador e Agente de presas: José Julián Arriola.	Patagônia
1828	40- Sumaca <i>São Joaquim Viajante</i>	2	Bergantim <i>General Roudeau</i> Capitão: Juan H.Coe. Propriedade: Armada Argentina. Agente de presas: Mario Lozano.	Maldonado

¹⁴⁶ O Cúter *Voador* era um navio de guerra, fora apresado no litoral de Montevideu quando retornava ao Brasil após levar provisões para a Esquadra brasileira.

1828	41-Sumaca <i>Boa Notícia</i>	3	Escuna <i>Bonaerense</i> Capitão: Juan Green. Proprietário: José Julián Arriola. Armador: D. Martiniano Bonorino. Fiador e agente de presas: José Julián Arriola.	Salado
1828	42- ?	2	Escuna <i>Triunfo Argentino</i> Capitão: Augusto Dagrumet. 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 <i>Estrela do Norte</i>	2	?	Buenos Aires
1828	44- Escuna <i>São João Baptista</i>	2	Brigue-escuna <i>General San Martin</i> 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)*, In: Revista Temas de África y Asia, 2, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires (UBA), Buenos Aires, 1993; RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*. Editora: Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996; Arquivo Nacional - (AN-RJ), Documentação da Companhia de Seguros Marítimos *Restauradora* datada de 23 de agosto de 1828, Fundo/Coleção: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação do documento: XM 543 , Seção de guarda:CODES.

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

A partir dos dados dos quadros 1.4 e 1.6, 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 1.7.

Quadro 1.7

Total de escravos roubados por ação de piratas e corsários entre 1825 e 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	-----
1826	-----	32
1827	1957	232
1828	3004	76
1829	458	-----
1830	267	-----
Total	6423	340
Total geral de escravos roubados	6.763	

Fontes: As mesmas dos Quadros 1.4 e 1.6.

Tendo por base o número de escravos roubados calculados acima e estimando-se em 200\$000 réis o preço de cada cativo durante a década de 1820 na Província do Rio de Janeiro¹⁴⁷, podemos afirmar que a pirataria e o corso causaram ao Império escravista brasileiro prejuízos de uma monta extremamente elevada: 1352 contos e 600 mil réis. Se considerarmos ainda 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 seria mais expressivo ainda. Vale ressaltar que esta estimativa leva apenas em consideração 26 navios negreiros que tiveram a escravaria roubada por piratas e corsários entre 1825 e 1830, identificados no quadro 1.4, e 44 embarcações, mercantes ou de guerra, com escravos a bordo apresadas por corsários entre 1826 e 1828 (Quadro 1.6). Portanto, estamos longe da totalidade dos navios apresados e destruídos em toda a campanha corsária República Argentina: 403 embarcações, de acordo com as estimativas apresentadas no quadro 1.2. Noutros 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 6 anos, tomando como exemplo a população escrava da freguesia de Santa Rita (6.795 cativos) ou ainda da freguesia de Santana (3.948 cativos).¹⁴⁸

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. 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 Prata¹⁴⁹, representou igualmente um esgotamento, mesmo que momentâneo/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*.¹⁵⁰

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 política-cultural próxima em função do passado colonial comum, porém havia sido integrada ao Brasil em 1816 através de

¹⁴⁷ 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, *op.cit.*, p.144.

¹⁴⁸ FERREIRA, Roberto Guedes. *Na pia batismal: família e compadrio entre escravos na freguesia de São José no Rio de Janeiro*. Niterói: UFF-PPGHIS, Dissertação de Mestrado, 2000, p.51.

¹⁴⁹ Cf. SOUZA, J. A. Soares de. O Brasil e o Prata até 1828. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.), e CAMPOS, Pedro Moacyr (assist.). *História geral da civilização brasileira, t. II – O Brasil monárquico, 1º v. – O processo de emancipação*. São Paulo: Difel, 1970, *passim*.

¹⁵⁰ 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.

uma invasão.¹⁵¹ 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 as 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 em 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.

¹⁵¹ Cf. PRADO, *op.cit.*, p.83.

CAPÍTULO II

A consolidação de uma orientação geopolítica e econômica atlântica em um regime escravista de base africana: 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 (...) a segunda afastava-nos da África, pela imposição inglesa de abolir o tráfico de escravos... Esse choque entre as necessidades nacionais e as exigências inglesas constitui, em sua essência, a nossa história, nos primeiros 50 anos do século XIX.¹⁵²

¹⁵² RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 3ª edição, 1982, p.147.

2.1 A diretriz atlântico-africana 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 com a afirmação de um projeto político orientado para a construção de uma ordem econômica atlântico-africana que garantisse o fluxo constante de escravos para o Império do Brasil.¹⁵³ A consolidação de uma área de influência na África para o comércio transatlântico de escravos, na conjuntura política pós-independência (1822), era a condição *sine qua non* para o fortalecimento da recém-criada monarquia escravista brasileira.

A diretriz política atlântico-africana representou um enorme desafio para o governo imperial sul americano na medida em que teve que 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, se opor à política de sua ex-metrópole que procurou inicialmente afastar 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.*¹⁵⁴ (grifo nosso).

A perspectiva geopolítica e econômica ligada ao desenvolvimento do comércio atlântico orientado para os domínios ultramarinos portugueses foi um grande legado 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 os fins do século XVII, era orientado para uma soberania no Atlântico.¹⁵⁵ No século XIX, a pressão inglesa foi fortíssima sobre os Estados escravistas que procuravam manter o comércio negreiro, desta forma as relações mercantis entre o Império do Brasil e à África se tornaram uma antítese ao 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.¹⁵⁶

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. Nesta conjuntura, a Marinha

¹⁵³ Abordaremos a relação entre Estado e elites sociais, concebendo o primeiro como uma forma de organização de poder no 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*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 6ª edição, 2011.

¹⁵⁴ PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*. 1ª edição, Rio de Janeiro: Editora Civilização brasileira, 2011, p.18.

¹⁵⁵ Cf. LINEBAUGH;REDIKER, *op.cit.*, p.160.

¹⁵⁶ Cf. PARRON, *op.cit.*, p.18.

de Guerra britânica desempenhou papel destacado ao varrer piratas dos mares que atacavam os navios de comércio indiscriminadamente e representavam um perigo constante.¹⁵⁷ 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.¹⁵⁸ 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”¹⁵⁹, ou seja, pela organização dos marinheiros em navios piratas.

A pirataria fora derrotada no Atlântico na década de 1720, e a Grã-Bretanha através de sua Marinha Real 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”¹⁶⁰, se beneficiariam não apenas da expansão da escravidão nas colônias britânicas na América, mas também do direito de Asiento, que deu aos ingleses o direito de embarcar 4.800 escravos por ano (sem esquecer da prerrogativa ilegal de embarcar um número muito maior) para a América espanhola, por intermédio da Companhia South Sea.¹⁶¹

No século XIX, já em pleno desenvolvimento capitalista inglês, o *Estado marítimo britânico*, acompanhando os interesses do capital, procurou através 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 aboli-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 mercantil 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.¹⁶² Ademais, controlavam o fluxo de cachaça e fumo para portos africanos.¹⁶³ Os traficantes de escravos permaneceriam ocupando 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. Neste contexto, os homens de negócio foram se configurando como a *nova elite colonial*.¹⁶⁴ 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

¹⁵⁷ Cf. LINEBAUGH; REDIKER, *op.cit.*, p.161.

¹⁵⁸ *Ibidem*, p.12, 185.

¹⁵⁹ *Ibidem*, p.184-185.

¹⁶⁰ MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, Piratas e outros Malandros – Ensaio Tropicais*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999, p.85.

¹⁶¹ Cf. LINEBAUGH; REDIKER, *op.cit.*, p.183,185.

¹⁶² Cf. FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª edição, 1998, p.101-249.

¹⁶³ Cf. CURTO, José. *Alcool 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*.

¹⁶⁴ 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. (orgs.). *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.

na América portuguesa.”¹⁶⁵ 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 distância costumavam o Império Ultramarino português e viabilizavam o seu funcionamento, além de fornecerem grande parte das rendas recolhidas pela Real Fazenda.¹⁶⁶

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.¹⁶⁷

As modificações na composição da hierarquia da sociedade colonial carioca no decorrer do século XVIII e nas primeiras décadas do século XIX estiveram associadas a mudanças profundas no sentido da valorização do poder econômico como fator essencial à manutenção do poder político na América portuguesa. Neste contexto, ocorreu, por exemplo, um considerável aumento do número de negociantes entre os vereadores da câmara municipal do Rio de Janeiro. Este processo fez com que os negociantes agissem coletivamente em defesa de seus interesses a fim de influenciar a administração da cidade.¹⁶⁸

No final do século XVIII e começo do século 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.¹⁶⁹

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.¹⁷⁰ 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.”¹⁷¹ 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.”¹⁷²

¹⁶⁵ 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 (orgs.). *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.

¹⁶⁶ 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. (orgs.). *Na trama das Redes – Política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010, p.461- 484.

¹⁶⁷ 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, 2002, p.29-49.

¹⁶⁸ Cf. OLIVEIRA, *op.cit.*, p.261-262.

¹⁶⁹ *Ibidem*, p.262.

¹⁷⁰ *Ibidem*, p.259.

¹⁷¹ 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 (orgs.). *op.cit.*, p.208.

¹⁷² DIAS, Gastão Souza. *Os portugueses em Angola*. Lisboa: Agência-Geral das Colônias,1959, p.239. *Apud*. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. 3ª edição, Rio de Janeiro: Nova Fronteira,1982, 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 Monarquia portuguesa, 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 pára toda em poder das nações estrangeiras.”¹⁷³ 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. Portugal apresentava ainda no século XVIII 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.”¹⁷⁴

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.”¹⁷⁵ 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. Somado 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.*¹⁷⁶

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.”¹⁷⁷ Para a manutenção de um ethos aristocrático parasitário e arcaico operava uma grande esterilização de recursos obtidos via apropriação de rendas coloniais. Desta forma a capacidade do capital mercantil português de financiar atividades econômicas que demandassem investimentos elevados e de retorno incerto, como era, 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 em 1758 liberou 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

¹⁷³ *Ibidem*, p.55.

¹⁷⁴ FLORENTINO, *op.cit.*, p.116.

¹⁷⁵ *Ibidem*, p.116-117.

¹⁷⁶ *Ibidem*, p.117.

¹⁷⁷ *Ibidem*, p.118.

*Brasil, a venda ou revenda de manufaturados europeus aos traficantes brasileiros e, em menor escala, dos poucos traficantes portugueses estabelecidos na África.*¹⁷⁸

Ainda de acordo com Manolo Florentino a hegemonia do capital mercantil estabelecido Rio de Janeiro no comércio negreiro com Angola vinha desde inícios 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 envolvidas 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.¹⁷⁹ 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. Além disso, 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 propriedade 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.*¹⁸⁰

Portanto, no início do século XIX, antes da vinda da família Real portuguesa para o Brasil, a praça mercantil do Rio de Janeiro saíra do controle da metrópole portuguesa e as relações comerciais da comunidade mercantil carioca com a África haviam se intensificado.¹⁸¹ 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

¹⁷⁸ *Ibidem*, p.119.

¹⁷⁹ *Ibidem*, p.115. Para uma análise detalhada das correntes marítimas do Atlântico Sul que facilitam o contato entre o Brasil e Angola, Vide PANTOJA, Selma; THOMPSON, Estevam C. (orgs.). *Em torno de Angola: narrativas, identidades e as conexões atlânticas*. Rio de Janeiro: Editora Intermeios, 1ª edição, 2014, p.114; 277-283.

¹⁸⁰ *Ibidem*, p.120-121.

¹⁸¹ Cf. RODRIGUES, José Honório. *op.cit.*, p.146.

*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.*¹⁸²

A presença brasileira na costa africana ganhou mais 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.¹⁸³ 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 (...).*¹⁸⁴ (grifo nosso)

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.¹⁸⁵ 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 Thomás Antônio Vila Nova afirmava que o seu governo não iria admitir mais “convenção alguma a respeito da abolição do comércio de escravos ao sul do Equador, antes de terem passado vinte anos desde a data desta última convenção sobre a abolição ao norte do Equador.”¹⁸⁶ 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 cativos 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, em função do 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* há muito existente na América portuguesa, haja vista que era o eixo mercantil Atlântico que conectava as diferentes regiões do Império Ultramarino português.

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 instituiu a escravidão 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

¹⁸² *Ibidem*, p.55,146.

¹⁸³ Cf.PARRON,*op.cit.*,p.47.

¹⁸⁴ *Ibidem*, p.48.

¹⁸⁵ *Ibidem*, p.44.

¹⁸⁶ *Ibidem*, p.50.

África e expostos aos benefícios do cristianismo no Brasil.¹⁸⁷ Trabalhos mais recentes analisaram a situação em que até os forros frequentemente se tornavam senhores de escravos.¹⁸⁸

De acordo com Maria Beatriz Nizza da Silva, após a abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional em 1808 e o conseqüente 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.”¹⁸⁹ 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.”¹⁹⁰ Conforme já argumentamos, desde o século XVIII, o 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. Desta forma, a possibilidade de dominação das rotas marítimas transatlânticas do antigo império português passou a ser almejada pelos homens de negócios do Império do Brasil.¹⁹¹ A perspectiva da elite socioeconômica brasileira para o oceano Atlântico era a manutenção de vínculos estreitos com a costa africana, sobretudo a zona congo-angolana¹⁹², 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, na medida em 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.*”¹⁹³

No século XVIII este 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.¹⁹⁴ Em se tratando de uma sociedade escravista, a produção não era guiada pela lei da oferta e da procura e esta não funcionava como reguladora da economia.¹⁹⁵ No plano político, a aliança entre a elite mercantil do Rio de

¹⁸⁷ 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.

¹⁸⁸ 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. (orgs.). *O Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos*. São Luís: Café & Lápis, Editora UEMA, 2015, p. 317-360. Vide também: SOARES, Márcio de Sousa. *A remissão do Cativo: a dádiva da alforria e o governo dos escravos nos Campos de Goitacases, c.1750-c.1830*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.

¹⁸⁹SILVA, Maria Beatriz Nizza da. (org.) *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Verbo, 1994, p.582.

¹⁹⁰ *Ibidem*.

¹⁹¹Cf.ARIAS NETO, José Miguel & GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A projeção atlântico-africana do Império do Brasil: um desafio a hegemonia britânica no Atlântico Sul, 1826-1850*. Texto publicado nos Anais do VII Seminário de pesquisa em Ciências Sociais, Universidade Estadual de Londrina,2008.

¹⁹²Considera-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.

¹⁹³ FLORENTINO, *op.cit.*, p.85.

¹⁹⁴ *Ibidem*, p.154-174.

¹⁹⁵Cf. 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*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 4ª edição, 2001, p.19.

Janeiro com 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, lhes propiciou posteriormente influenciar em certa medida a política do Estado imperial brasileiro que surgira 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 Braganças que promoveram a colonização do Brasil e que posteriormente construíram o Império do Brasil tinha como base a sua 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 trabalho, 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.¹⁹⁶ Embora 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 tenha se concretizado, o primeiro cônsul brasileiro em Luanda, Rui Germack Possolo¹⁹⁷, foi muito bem recebido pelo governador e capitão-general de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco¹⁹⁸, para o exercício provisório de seu cargo.¹⁹⁹

O agente brasileiro recebeu inicialmente autorização para 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.²⁰⁰ Possolo não recebera a autorização definitiva do governo de Portugal para permanecer na função de representante diplomático do Brasil em Angola, em função da política portuguesa de proibir a 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.”²⁰¹ Como veremos mais adiante, esta 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 o Brasil e Angola

¹⁹⁶ SILVA, Alberto da Costa. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2003, p.32.

¹⁹⁷ Rui Germack Possolo aportara em Luanda em 2 de fevereiro de 1827 e foi oficialmente empossado no cargo de Cônsul do Brasil em Luanda em 6 de fevereiro pelo governador e capitão general de Angola, Nicolau de Abreu Castello Branco (1824-1829).

¹⁹⁸ 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.

¹⁹⁹ Cf. Arquivo Histórico do Itamaraty - RJ (AHI - RJ). Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício datado de 24 de fevereiro de 1827. Folha 3-4.

²⁰⁰ 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.

²⁰¹ 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. *op.cit.*, p. 31-32.

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 4/5 da receita pública de Angola.²⁰² 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 situados ao norte de Angola, como Molembo, Cabinda e Ambriz, onde, conforme já abordamos no capítulo anterior, existia o desgoverno da coroa portuguesa e, portanto, não se pagava tributos sobre a compra de africanos. Desta 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 Cunha²⁰³, em fevereiro de 1827:

[...] O commercio nesta parte d'Africa está quaze tocando o ultimo ponto da sua decadencia, não só por se terem retirado e continuarem a tractar disso a maior parte dos Negociantes, como tambem pela direcção; que tem feito dar a navegação de seus navios procurando Portos a onde o embarque dos cativos seja feito sem direitos de sahida: o que effectivamente conseguem nos do Norte como, em Ambriz, e Cabinda; evitando assim a despeza de 9\$100 réis por cada huma cabeça que pagariam se fizessem aqui as arquiações, por consequencia Angola que á 5 annos atraz recolhia os direitos de vinte hum cativos, que se despachavão huns annos por autos em sua Alfandega, hoje apenas os recebem de dez, ou talvez menos ainda, e gradualmente irá diminuindo á medida que se forem retirando os capitalistas; e afinal ficará dezerta se antes disso, não sofrer alguma invasão da Negrícia, com a abolição do trafego da escravatura, por que ella em lhe faltando a permutação das Fazendas, e mais artigos da sua carencia, como sejam algumas espingardas, polvora, bacias de arame &c. ella aqui está nas praias dessa Cidade a procuralos.

Ora isto Excelentíssimo Senhor não aterraría (sic) se a Metropole promovesse o augmento desta sua colonia, porem, desgraçadamente, aqui não vem mais do que annualmente huma Nau de viagem, cuja carregação não consta se não d'exterminados, e por isso faltando a este Reino o commercio com o Brazil de certo parece, visto q asua esterilidade he indizível.

Deos guarde a Vossa Excelência. Loanda 24 de fevereiro de 1827.

De Vossa Excelência

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Marquez de Inhambupe

O mais reverente, e fiel subdito,

Ruy Germack Possolo

Consul²⁰⁴

²⁰² Cf. BETHELL, *op.cit.*, p.15.

²⁰³ 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, Ruy Germack Possolo, ainda não havia tomado conhecimento. Posteriormente, o referido diplomata, já ciente do 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.

²⁰⁴ 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).

Diante da política portuguesa de restringir as relações políticas e diplomáticas entre o Brasil e Angola e da pressão inglesa pela supressão do comércio transatlântico de escravos, a perspectiva atlântico-africana 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 a pretensões de possessões territoriais na costa africana. Em função disto, o Tratado de Paz e Aliança, realizado em 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.”²⁰⁵

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 em manter determinadas áreas de influência no litoral norte 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* 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 capaz de lidar com a assimetria de poder existente no sistema internacional.

O emprego do termo *política atlântico-africana* 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* 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.*²⁰⁶

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, se desenvolveu no Brasil uma sociedade plenamente escravista que encontrou 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.²⁰⁷

²⁰⁵ Vide Tratado in : A. Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional*, Rio de Janeiro, 1864, I, p.323. *Apud.* RODRIGUES, *op.cit.*,p.174.

²⁰⁶ Cf. FRAGOSO ; FLORENTINO, *op.cit.*,p.54-55.

²⁰⁷Cf. GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Editora brasiliense, 1973.

A *política atlântico-africana* 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 até 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”²⁰⁸. 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.²⁰⁹ 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 mesmo 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.²¹⁰

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.*²¹¹ (grifo nosso)

A pretensão inglesa de conquista de regiões africanas e a explicação para sua insistência em eliminar a influência comercial do Império do Brasil no continente africano 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 do continente e impor os seus interesses.²¹² O historiador britânico Leslie Bethell opõe-se a esta interpretação, embora reconheça que, no tratado de reconhecimento da independência brasileira, havia uma cláusula que determinava que o Brasil renunciasse a qualquer possessão na África.²¹³ Além disso,

²⁰⁸ PARRON, *op.cit.*, p.48.

²⁰⁹ Cf. GRAHAN, *op.cit.*, *passim*.

²¹⁰ Cf. LINEBAUGH, Peter. *Todas as Montanhas Atlânticas estremeceram*. In: Revista Brasileira de História, São Paulo: Editora Marco Zero, ANPUH, nº6, ano 3, 1983, p.7- 46. Para uma maior análise da política inglesa que visava impor a separação dos trabalhadores dos meios de produção e subsistência para assim construir uma sociedade capitalista, além deste artigo citado do historiador norte-mericano Peter Linebaugh, é fundamental o trabalho do britânico: THOMPSON, Edward. *Senhores e Caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

²¹¹ Anais da Câmara dos Deputados, sessão de 3 de julho de 1827, p.34. *Apud*. RODRIGUES, *op.cit.*, p.146.

²¹² Cf. RODRIGUES, *op.cit.*, p.204.

²¹³ Cf. BETHELL, *op.cit.*, p.60.

devem-se considerar também fatores não econômicos e humanitários para a abolição do tráfico, que, aliás, não são contraditórios com questões geo-políticas e econômicas.²¹⁴

Em síntese, a expansão da Grã-Bretanha pela costa ocidental da África no início do século XIX representou um desafio à *política atlântico-africana* 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 em nível de 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 na Esquadra da Armada Imperial brasileira.²¹⁵

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 no litoral norte de 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.²¹⁶

Entendemos que o emprego da Armada Imperial do Brasil na costa angolana significou a afirmação absoluta de uma *política atlântico-africana* 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 terra e escravos. Era preciso naquele contexto geo-político internacional do Atlântico Sul, leia-se, pressões inglesas, portuguesas e de 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:

[...] 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.²¹⁷ (grifo nosso)

²¹⁴ Cf. DAVIS, David Brion. *O problema da escravidão no pensamento Ocidental*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2001. Os fatores não econômicos e humanitários que contribuíram para a abolição do tráfico atlântico de escravos serão analisados em trabalhos posteriores.

²¹⁵ Cf. Arquivo Nacional - RJ (AN-RJ). Legação do Brasil em Londres. Ofícios com anexos. 1823-1848. Fundo: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação dos documentos: XM- 453, Seção de guarda: CODES.

²¹⁶ Cf. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval do Leste: A Marinha Imperial na Costa da África*. In: Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 6, n^o 11, 2010, p.102-117.

²¹⁷ POLANYI, Karl. *A Grande Transformação – As origens da nossa época*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Editora Campus, 2000, p.245.

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 Souza Coutinho, Marquês de Maceió, em resposta a um ofício da Assembléia 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, de 17 de setembro de 1827, leu o que se segue abaixo.²¹⁸

[...] Tendo o Poder Executivo recebido hum Officio da Camara dos Deputados com data de 29 do mes proximo passado, em que lhe comunicara a necessidade de hum activo cruzeiro desde Pernambuco até ao Maranhão, que preste segurança a navegação e commercio de cabotage, quasi de tudo vedado pelos corsarios naquelles mares; e persuadido de que a mesma Camara, reconhecendo pelas providencias continuamente dadas, ter o governo sido incançavel em proteger o commercio já proporcionando comboios, já pondo navios de guerra em todos os pontos das costas do Brasil e Affrica, aonde neste momento gira a força do nosso commercio; dirigia esta communição só afim de que o Executivo, regimentando as Forças Maritimas extendesse mais as providencias dadas de forma que se podesse acudir com força a todos os pontos, esperou que subisse á Sancção Imperial a Lei que se estava formando sobre a fixação da Força Naval, para então responder á sobredita Camara, que o governo com os meios que punhão á sua disposição trataria de quanto antes acudir aos males da presente guerra, que a Camara dos Deputados com tanto interesse recommendara.

Paço em 15 de Setembro de 1827. - Marquês de Maceió.²¹⁹ (grifos nossos)

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 a mesma seria reduzida à metade assim que se concluísse a paz com a República Argentina.²²⁰ Após o fim da Guerra da Cisplatina, foi necessário ao Ministério da Marinha, então sob a direção de Miguel de Souza Mello 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.²²¹ 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

²¹⁸ Cf. BN-RJ. *Diário Fluminense*, edição de 22 de setembro de 1827, n.º69, vol. 10, p. 282-283. (consulta on line).

²¹⁹ *Ibidem*, p.283. O original do documento está disponível no AN-RJ, Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 543 ; Seção de guarda:CODES.

²²⁰ Cf. Artigo 3.º da Lei de 15 de setembro de 1827, que fixa a força de mar para o anno de 1828. In.: *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1827*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, 1878, p.42.

²²¹ Esta questão será abordada especificamente no terceiro capítulo, onde analisaremos a ação da *Divisão Naval da Costa d`Leste* no litoral da região congo-angolana entre 1827e 1830.

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* consubstanciada na preservação de uma área de influência brasileira no litoral norte de Angola, mesmo que abdicando de qualquer pretensão de 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 o domínio efetivo ou pretendido. Os acordos internacionais com Portugal eram preservados?

Assim, 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 congolana 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 desta 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 cativo no Brasil.²²² Certamente, a nível jurídico internacional os compromissos assumidos pelo Brasil com a Grã-Bretanha nos acordos antitráfico de 1826, enfraqueceram a “política da escravidão”, pois em 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 no litoral norte de Angola, pode-se afirmar que não houve um efetivo enfraquecimento do que preferimos chamar de *política atlântico-africana* do Império do Brasil²²³, 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.²²⁴

Na segunda metade da década de 1820, a *política atlântico-africana* 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 da manutenção do lucrativo comércio de escravos.

²²² Cf. PARRON, *op.cit.*, p.72.

²²³ 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. Vide DIAS, Jill. *op.cit.*, p.319-378.

²²⁴ Cf. FLORENTINO, *op.cit.*, p.51.

2.2 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.²²⁵ Nesta perspectiva, foram exatamente os recursos de poder de uma determinada *formação econômico-social*²²⁶ 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 em que se forjou 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.²²⁷

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 Brasil. De acordo com José Murilo de Carvalho, o grosso da elite política imperial era recrutada entre indivíduos vinculados à propriedade da terra, ao comércio e à mineração, não existindo, porém, necessariamente identidade de interesses entre esses setores da elite.²²⁸

A configuração e a consolidação do Estado imperial brasileiro é associada 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 forte. Desta 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.²²⁹ 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. Nesta 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”. Desta forma, são criticadas interpretações que enxerguem na elite política imperial uma “simples representante do poder

²²⁵ 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.

²²⁶ O conceito de *formação econômico-social* aqui empregado tem por base a 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 eram baseadas em múltiplas relações de produção (escrava, livre, assalariada, familiar e etc); mercado externo/plantation, vinculado fundamentalmente ao trabalho escravo. Cf. FRAGOSO, *op.cit.*, p.144-147.

²²⁷ Cf. a respeito GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros – Cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, *passim*.

²²⁸ CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: A elite política Imperial; Teatro de Sombras: A política Imperial*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 6ª edição, 2011, p. 230.

²²⁹ *Ibidem*, *passim*.

dos proprietários rurais e no Estado simples executor dos interesses dessa classe.”²³⁰ Concordamos com a interpretação 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 uma razão de interesses nacionais mais amplos que se sobrepujassem aos interesses de suas origens sociais, em certa medida, como admite José Murilo, esta tinha que contemporizar com setores da sociedade ligados a *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.*²³¹ (grifo nosso)

De acordo com 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”.²³² Desta forma, a elite política imperial, em função da economia brasileira, procurava compactuar com os latifundiários escravistas envolvidos com a grande agricultura de exportação. Contudo, este “pacto político” tácito entre o governo imperial e os grupos socioeconômicos que configuraram a primeira elite brasileira esteve ameaçado seriamente, não somente pelas 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). Neste sentido, embora de curto prazo, a ação da *Divisão Naval da Costa d’Leste*, estabelecida no litoral norte de 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.²³³ 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 os interesses da elite mercantil brasileira e da economia agrária escravista dependente do fluxo constante de cativos.

Em 1827, a comunidade mercantil da então *Villa de São Salvador dos Campos dos Goitacazes*, localizada ao norte do Rio de Janeiro na região agrária escravista do Vale do Paraíba, através 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 Camara da Villa de São Salvador dos Campos dos Goitacazes por si, e pelo povo, que representa, e com especialidade pelos negociantes assignados na representação inclusa, não pode ser de maneira alguma indifferente ao clamores, e*

²³⁰ *Ibidem*, p.41.

²³¹ *Ibidem*, p.42.

²³² *Ibidem*, p.232.

²³³ FRAGOSO, *op. cit.*, *passim*. Lembremos que foram os comerciantes que financiaram grande parte da Marinha Imperial.

*quasi dezespero, em que se acha toda agricultura, e comercio desta Villa, pelos continuados roubos dos Piratas de Buenos Ayres, e por isso penetrada do mais vivo sentimento não pode deixar, como órgão do povo de dirigir a Vossa Magestade Imperial sua supplica, a fim de que merecendo de Vossa Magestade Imperial o benigno acolhimento **haja por bem mandar prestar-lhes aquelles socorros**, que os mesmos pedem em sua representação e todos aquelles que Vossa Magestade Imperial julgar convenientes **para protecção das duas grandes colunas do Estado, lavoura e commercio**, por cuja graça, que desde que confiaremos merecer de Vossa Magestade Imperial cuja sua Augusta mas esta Camara, rogando ao supremo (...) conservação e vida de Vossa Magestade Imperial para protecção do solo e povo. Deos guarde a sagrada Pessoa de Vossa Magestade Imperial por dilatados annos como nos ha mister. **Em Camara de Villa Sam (sic) Salvador dos Campos dos Goitacazes de vinte does de Maio de mil oito Centos e vinte e sete.***

*João Joaquim da Rocha
João de Sá Wianna
Francisco da Silva Leite
Francisco Rodrigues Nunes ²³⁴*

O documento acima datado de 22 de maio de 1827, assinado por quatro membros da *Câmara Municipal de Campos dos Goitacazes*, faz referência a uma representação inclusa de negociantes. Esta contém um abaixo assinado de dezenas de “negociantes, proprietários de fazendas de engenho de fabricar asucar e aguas ardentes.” ²³⁵ As assinaturas desta representação coletiva, também direcionada ao Ministério da Marinha para conhecimento do Imperador do Brasil, constam no quadro abaixo:

Quadro 2.1

Negociantes e proprietários de engenhos de produção de açúcar e aguardente da Villa de São Salvador dos Campos dos Goitacazes (1827) - (“continua”)

1	Francisco de Paula (...) Pacheco
2	Custódio Jozé Coelho de Almeida
3	Manoel Luis de Carvalho
4	Joze Teixeira Peixoto
5	Domingos Monteiro
6	Joze Caetano da (...)
7	Manoel de Olinda Guimarães
8	(...) Ferreira da (...)
9	Domingos Pereira Pinto
10	Joze Joaquim de Moraes
11	João de Oliveira Guimarães
12	João Antonio (Fel...)
13	Joaquim Roiz (...) (...)
14	Manoel Caetano (...) de Mattos
15	Manoel Francisco de Carvalho
16	Joaquim Pedro de Freitas Froes (...)
17	Antonio Jozé da Cunha
18	Joze Pereira Fontes

²³⁴ AN-RJ: Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 1167 ; Seção de guarda:CODES. (grifo nosso).

²³⁵ *Idem.*

19	Ignacio Joaquim de (...) (...)
20	Luiz Antonio Belmonte (...)
21	Manoel Jozé Dias
22	João Roiz Pena Silva
23	Joaquim Com (...) Pinto de Moraes
24	Joze Caetano de Carvalho (...)
25	Antonio Francisco de Carvalho (...)
26	Bernardo Teixeira Passos (...)
27	Joze da Costa
28	Joze Roíz Peixoto
29	Antonio Joze Pinto
30	Jozé Roíz de Carvalho
31	Joze Gomes Leite
32	Manoel (...) Rodrigues
33	(...) (...) (...) (...) (...)
34	Lourenço Jozé de Araujo
35	Antonio Joze da Silva
36	João Fernandes da Silva
37	Jozé de Araújo Dias
38	Ignacio Pereira da (...) (...)
39	J (...) Pinto (...) (...)
40	Joze Pinto de <u>Sá Barroso</u>
41	Joze (...) da (...) Ferreira
42	Augusto (...) (...) Ferreira
43	Manoel Joaquim da Silva Pinto
44	Domingos Gomes Barroso

Fonte: Arquivo Nacional do Brasil: Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 1167 ; Seção de guarda:CODES. (grifo nosso)

O documento assinado por 44 signatários relacionados acima alude a 13 navios de comércio carregados de gêneros que foram atacados no segundo trimestre de 1827 por “corçarios da Província de Buenos Aires”, na rota marítima entre a Corte do Rio de Janeiro e a Villa de Campos dos Goitacazes. Os navios por eles mencionados na representação são os seguintes (Quadro 2.2):

Quadro 2.2

Navios de comércio apresados no litoral do Rio de Janeiro por corsários de Buenos Aires entre abril e maio de 1827

Navios (Procedência – Destino)	Proprietários	Mercadorias roubadas
1- Sumaca <i>Nova Aliança</i> (Rio de Janeiro – Campos dos Goitacazes)	Custódio Jozé Coelho de Almeida	Fazendas secas e generos de molhados
2- Sumaca <i>Santa Anna Pensamento Felis</i> (sic) (Rio de Janeiro – Campos dos Goitacazes)	Manoel Joaquim da Silva Pinto	Fazendas secas e generos de molhados
3- Sumaca <i>Leopoldina</i> (Rio de Janeiro – Campos dos Goitacazes)	Jozé de Araújo Dias	Fazendas secas e generos de molhados
4- Sumaca <i>São Manoel da Crus</i> (sic) (Rio de Janeiro – Campos dos Goitacazes)	Francisco Duarte Crus (sic)	Fazendas secas e generos de molhados
5- Escuna <i>Correio de Campos</i> (Rio de Janeiro – Campos dos Goitacazes)	Manoel Duarte Bemfica (sic)	Fazendas e outros generos
6- Sumaca <i>Rainha dos Anjos</i> (Rio de Janeiro – Campos dos Goitacazes)	“Viuva” de Joaquim Thomás de Faria	Fazendas e outros generos
7- Sumaca <i>Bom Destino</i> (Campos dos Goitacazes – Rio de Janeiro)	Francisco Antonio Pereira de Lima	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
8- Sumaca <i>Graça Durna</i> (Campos dos Goitacazes – Rio de Janeiro)	Lourenço Jozé de Araujo	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
9- Sumaca Flor de Campos (Campos dos Goitacazes – Rio de Janeiro)	Domingos Gomes Barrozo	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
10- Sumaca <i>Sacra Família</i> (Campos dos Goitacazes – Rio de Janeiro)	Raimundo Franco de Miranda	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
11- Sumaca <i>Nova</i> (...) (Campos dos Goitacazes – Rio de Janeiro)	Joaquim Antonio Rodrigues	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
12- Sumaca <i>Santa Anna Nova</i> (Campos dos Goitacazes – Rio de Janeiro)	Gabriel Gonçalves Pereira	Caixas de açúcar e pipas de aguardente
13- Sumaca <i>São Luiz Brasileiro</i> (Campos dos Goitacazes – Rio de Janeiro)	Luis Jozé Moreira	Caixas de açúcar e pipas de aguardente

Fonte: Arquivo Nacional do Brasil: Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 1167 ; Seção de guarda:CODES. (grifo nosso)

Entre os signatários e proprietários das embarcações, consta, por exemplo, Domingos Gomes Barrozo. Manolo Florentino chama a atenção para caráter 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.²³⁶ Seguindo esta ótica de análise, Domingos Gomes Barrozo, proprietário da sumaca *Flor de Campos*, era um dos maiores negociantes da então *Villa de Campos dos Goitacazes* e era irmão de um dos grandes traficantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro, Diogo Gomes Barrozo, 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 era capaz de interligar economias e sociedades arcaicas em ambas as margens do Atlântico Sul.²³⁷

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 *Villa de Campos* em “pelo menos cento e cinquenta contos de reis.”²³⁸ (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. Ressaltamos que dos treze 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 Souza Coutinho, Marquês de Maceió, 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 Goitacazes 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 *Villa de Campos*²³⁹ para a prosperidade econômica do Império:

[...] O commercio e lavoura desta Villa Ilustríssimos Senhores, não ignorão (...) quanto tem sido util ao Estado e a Nação, nem só pelos vantajosos direitos que pagão dos seus gêneros exportados, mas ainda pelas suas francas e gratuitas prestações que tem dado nas urgências do mesmo Estado, alem da diaria penção de guarda costa (podemos assim dizer) que pagão de duzentos reis por cada húa caixa; quatro centos reis de cada húa pipa de agua ardente, e quatro mil e oito centos reis anuais de cada húa casco de embarcação. Parece nesta ponderosa consideração merecer do Estado quer húa quer outra mola real da prosperidade do mesmo Estado aquella attenção auxiliadora que urge tão prejudicial cituação em que se achão; aquella socorro emfim de hum ou dous Brigues de Guerra, que comboiando as embarçaõins (sic) sahidas deste porto para o da Corte, e desta para este mesmo porto, faça chegar a salvo e livre de tais corçarios as embarcações e generos commerciaes exportados e importados.

²³⁶ Cf. FLORENTINO, *op.cit.*, p.204.

²³⁷ Sobre a opulência do negociante Domingos Gomes Barrozo e seu grau de parentesco com Diogo Gomes Barrozo, veja o periódico *A Aurora Fluminense*, edição de 6 de novembro de 1829, n.º 262, p. 1099-1100. (BN-RJ, consulta on line).

²³⁸ AN-RJ: Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 1167 ; Seção de guarda:CODES.

²³⁹ 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.

*A Vossas Senhorias pois dirigem os supplicantes tão lastimoza supplica, rogando ao excessivo zelo de Vossas Senhorias para com o bem popular e utilidade commum de que se achão encarregados, hajão de patentiar a Sua Magestade Imperial, pedindo a tão Augustissimo Senhor para que se digne pela Sua Innata Benevolencia de conferir aos suplicantes anecesaria (sic) providencia que exigem.*²⁴⁰ (grifo nosso)

Fica claro nesta representação da comunidade mercantil de *Campos dos Goitacazes*, o impacto provocado no sistema agrário escravista do Brasil por corsários de Buenos Aires. A resposta do governo imperial aos homens de negócios 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:

Pela Secretaria d'Estado dos Negócios da Marinhas se faz Publico, que o Brigue Pampeiro se acha destinado a dar Comboi as Embarcações de commercio, que se dirigirem para os Portos do Sul até ao do Rio Grande, devendo portanto os Mestres de taes Embarcações que se quizerem aproveitar do dito comboi: dirigir-se ao Commandante do Porto o Chefe de Esquadra Graduado Rodrigo Antonio de Lamare, para d'elle receberem as convenientes instrucções; outro sim se annuncia que para a semana proxima seguinte estará prompto 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 d'ali tambem debaixo de comboi as que estiverem promptas a sahir, e tiverem sahido na quelle espaço de tempo. Secretaria d'Estado, em 31 de Maio de 1827.

Joaquim Francisco Leal²⁴¹ (grifo nosso)

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.²⁴²

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 apresarem 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*, se consubstanciou 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.

²⁴⁰ AN-RJ: Requerimentos coletivos enviados ao Ministério da Marinha. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 1167 ; Seção de guarda:CODES.

²⁴¹ BN-RJ, *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 2 de junho de 1827, n.º 2 , p.1. (Consulta on line).

²⁴² Ver BN-RJ, *Diário do Rio de Janeiro e Diário Fluminense* de junho de 1827 a setembro de 1828. (Consulta on line).

2.3 Os grandes comerciantes de escravos da província do Rio de Janeiro: 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. De acordo com Iara Carvalho de Souza a trajetória de ascensão social dos homens de negócios 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 1831.²⁴³ O apoio à Independência e a 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*. Neste 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; alinharam-se ao Imperador no Primeiro Reinado para proteger seus interesses; e reaproximaram-se dos produtores rurais fluminenses, garantindo a participação no grupo do poder.*²⁴⁴ (grifo nosso)

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.²⁴⁵ 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 também os demais ramos de negócios ligados as atividades urbanas, o que lhes proporcionava grande acumulação de capital, e em certa medida, 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 ultra localizados.²⁴⁶ 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 XIX²⁴⁷, situação esta que permitiu aos grandes negociantes ao deterem a liquidez do sistema, controlar os mecanismos de financiamento e, com isso, a própria reprodução da economia.²⁴⁸

A importância econômica dos grandes homens de negócios 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, os *empresários traficantes*, que

²⁴³ Cf. SOUZA, Iara Lis Carvalho de. *A Pátria Coroada. O Brasil como Corpo Político Autônomo – 1780-1831*. São Paulo: UNESP, 1999, *passim*.

²⁴⁴ NEVES, Edson Alvisi. *Magistrados e negociantes na Corte do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Jurídica do Rio de Janeiro, 2008, p.47. (Tese de doutorado defendida na Universidade Federal Fluminense).

²⁴⁵ Por exemplo, o tráfico interno de escravos a partir do porto do Rio de Janeiro para as capitânicas / províncias do centro- sul envolveu pequenos traficantes, até forros. Cf. GUEDES, *op. cit.*, *passim*.

²⁴⁶ Cf. FRAGOSO; FLORENTINO, *op. cit.*, p.163.

²⁴⁷ *Ibidem*, p.169-189.

²⁴⁸ *Ibidem*, p.55.

monopolizavam o comércio de negros africanos para o Rio de Janeiro, “estavam profundamente ligados ao Estado, ocupando postos de grande destaque, a partir dos quais podiam consolidar seu prestígio entre a alta burocracia e alcançar privilégios tais como arrematações de impostos e sesmarias.”²⁴⁹ A influência dos magnatas do tráfico transatlântico de escravos nas estruturas do poder imperial é diretamente associada à capacidade possuíam 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.*²⁵⁰ (grifo nosso)

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 constituído por homens de negócios, que em certa medida influenciavam diretamente a gestão da administração das finanças públicas.²⁵¹ 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.”²⁵²

Embora a capacidade de acumulação de riqueza dos homens de negócios da capital do Império do Brasil estivesse relacionada aos diversos ramos da economia urbana em que atuavam a maior atividade realizada por boa parte dos grandes negociantes estava relacionada ao comércio de escravos africanos. A rentabilidade deste 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. Alberto da Costa e Silva, assim se referiu ao comércio de cativos:

*[...] 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.*²⁵³

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.²⁵⁴

²⁴⁹ FLORENTINO, *op.cit.*, p.205.

²⁵⁰ *Ibidem*, p.205-206.

²⁵¹ Cf. FRANCO, Affonso Arinos de Mello; PACHECO, Cláudio. *História do Banco do Brasil*, vol. I, AGGS Indústrias Gráficas, Rio de Janeiro, 1979, p. 12-13; 58.

²⁵² FRAGOSO, *op.cit.*, p.246.

²⁵³ SILVA, *op.cit.*, p.54.

²⁵⁴ Cf. DIAS, Jill.*op.cit.*,passim.

O quadro abaixo, 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.

Quadro 2.3

Principais áreas e portos de atuação dos 17 maiores traficantes de escravos africanos da praça mercantil do Rio de Janeiro, 1811-1830

<u>Traficantes de escravos</u>	<u>Principais portos de atuação</u> 1º porto / 2º porto
Família Ferreira	Benguela / Ambriz
João Gomes Vale	Luanda / Cabinda
Família Rocha	Benguela / Cabinda
Família Gomes Barrozo	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 Meirelles	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.

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 1.4 apresentado no item 1.5 deste trabalho. 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. Neste mesmo período, foi para Cabinda que, segundo os números fornecidos por Manolo Florentino, rumaram a maior parte dos navios negreiros consignados aos grandes traficantes da capital do Império do Brasil (Quadro 2.4).

Quadro 2.4 - 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, entre 1811-1830 - (“continua”)

Traficantes de escravos	África Ocidental Atlântica					
	Molembo	Cabinda	Rio Zaire	Ambriz	Luanda	Benguela
Família Ferreira	—	6	1	14	12	48
João Gomes Vale	—	7	—	—	37	4
Família Rocha	—	18	3	1	3	21
Família Gomes Barrozo	1	34	1	3	—	—
Família Pinheiro Guimarães	—	5	2	1	34	1
Família Ferreira dos Santos	—	4	—	3	27	7
Miguel Ferreira Gomes	—	9	—	4	19	8
Família Vieira	—	18	2	1	—	1
Família Silva Porto	1	1	2	4	3	—
Manoel Guedes Pinto	—	10	—	9	1	2
Lourenço Antônio do Rego	—	12	—	6	3	6
Família Pereira de Almeida	—	5	2	—	—	—
Francisco José dos Santos	—	8	1	—	—	1
Família Velho	—	13	—	—	4	1
Manoel Gonçalves de Carvalho	—	13	1	—	1	—
Antonio José Meirelles	5	4	—	7	—	—
Família Teixeira de Macedo	—	—	—	—	14	4
Total Geral	7	167	15	53	158	104

(continuação)

	África Oriental				Total de navios
	Moçambique	Quilimane	Inhambane	Lourenço Marques	
Família Ferreira	2	—	—	—	82
João Gomes Vale	2	—	—	—	50
Família Rocha	—	1	—	—	47
Família Gomes Barrozo	6	—	—	—	45
Família Pinheiro Guimarães	—	2	—	—	45
Família Ferreira dos Santos	—	—	—	1	42
Miguel Ferreira Gomes	—	—	—	—	40
Família Vieira	—	13	—	—	35
Família Silva Porto	8	8	1	4	34a

Manoel Guedes Pinto	3	2	—	—	27
Lourenço Antônio do Rego	—	—	—	—	27
Família Pereira de Almeida	9	6	—	—	18b
Francisco José dos Santos	7	1	4	—	22
Família Velho	—	—	—	—	18
Manoel Gonçalves de Carvalho	1	2	—	—	18
Antonio José Meirelles	2	—	—	—	18
Família Teixeira de Macedo	1	—	—	—	18
Total Geral	41	35	5	5	586

a. Inclui uma viagem sem especificação do local de embarque dos escravos e outra para a África Ocidental (Rio dos Camarões) ; b. 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 porque 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 escravatura 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* 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 estendem 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.*²⁵⁵ (grifo nosso)

Famílias riquíssimas monopolizavam os negócios negreiros e controlavam verdadeiras fortunas. A título de exemplo, citamos o caso dos Gomes Barrozo. Esta família possuía, somadas as ações de seus membros, a quantia de 40 contos de réis na Companhia de Seguros Marítimos *Providente*.²⁵⁶ Entre os anos de 1812 e 1822, João Gomes Barrozo e Antonio Gomes Barrozo possuíam embarcações destinadas a Portugal, à África, ao Rio da Prata, às regiões fluminenses, ao Sul e ao Norte do Brasil.²⁵⁷ Entre 1811 e 1830, os Gomes Barrozo

²⁵⁵ Cf. FRAGOSO;FLORENTINO, *op.cit.*, p.189.

²⁵⁶ Cf. FRAGOSO, *op.cit.*, p.320.

²⁵⁷ *Ibidem*, p.228-232.

realizaram 45 viagens à África, das quais 34 se destinaram ao porto de Cabinda, seis à Moçambique e três à Ambriz. Apenas um negreiro adquiriu escravos no Rio Zaire, o mesmo ocorrera em Molembo. Quando morreu em 1829, João Gomes Barrozo 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*.²⁵⁸ A fortuna acumulada pelos Gomes Barrozo certamente possibilitou participação ativa nos espaços políticos estratégicos, sobretudo quando seus negócios estavam em jogo. Em 1825, segundo os dados que apresentamos no quadro 1.4 deste trabalho, o negreiro *Ulisses*, com carga de 700 escravos, consignado a João Gomes Barrozo, foi atacado por piratas no litoral africano; e em 1828 o *Nova Santa Rosa*, consignado a Diogo Gomes Barrozo, 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 Barrozo, senhor de engenho da Vila de Campos dos Goitacazes, conforme já mencionamos, teve o navio *Flor de Campos* apresado 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 negreiro no litoral da África. Mas os Gomes Barrozo não foram os únicos prejudicados pela ação corsária da República Argentina, toda a comunidade mercantil brasileira fora prejudicada com maior ou menor intensidade e a economia agrária escravista fora abalada, prejudicando 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 2.5).

Quadro 2.5 - 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 Meirelles	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 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 300 cativos no porto de Ambriz e tivera 80 escravos roubados.

Fonte: Diário do Rio de Janeiro e Jornal do Comércio. *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.

²⁵⁸ Cf. FLORENTINO, *op.cit.*, p.192;243-244.

Os cinco comerciantes de escravos destacados no quadro acima tiveram cativos roubados por ação de piratas e corsários de acordo com o que levantamos no quadro 1.4 apresentado no primeiro capítulo. Os dez traficantes relacionados acima introduziram aproximadamente 40% 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 na tabela abaixo (Quadro 2.6).

Quadro 2.6

Número total de escravos embarcados na África com destino ao Rio de Janeiro, entre dezembro de 1825 e 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*		

Obs.1: 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 Comércio. 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 o domínio de Portugal: Luanda e Benguela (Quadro 2.7).

Quadro 2.7

Número total de escravos embarcados em portos da região congo-angolana sob o controle de africanos e sob o domínio da Coroa de Portugal, destinados ao Rio de Janeiro (Dez.1825 / Set. 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: A mesma do Quadro 2.6.

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.²⁵⁹ 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.²⁶⁰

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.²⁶¹ 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 em negócios do setor imobiliário na província do Rio de Janeiro, ou seja, a

²⁵⁹ Cf. KLEIN; ENGERMAN, *op.cit.*, p.102.

²⁶⁰ *Ibidem.*

²⁶¹ Cf. FLORENTINO, *op.cit.*, p.203-204.

compra de imóveis urbanos se tornou uma opção para a perpetuação da acumulação de capital.²⁶² 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 Pedrozo de Albuquerque.²⁶³ Além do fim do tráfico legal contribuir para a abdição 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 tenha pesado, em certa medida, para a renúncia de uma atividade altamente lucrativa. Os mercadores de almas do período do contrabando negreiro configurariam novas gerações de empresários traficantes.

2.4 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 junto 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 negócios 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 através 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 negócios bem sucedidos, que ao assumirem funções nos vários tribunais, comissões, juntas e nas próprias aulas de comércio, imprimiam a estas seus pareceres e intenções, podendo assim defender seus interesses.²⁶⁴

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 de seguros. Desta 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.²⁶⁵ Quanto

²⁶² *Ibidem*, p.204.

²⁶³ *Ibidem*, p.149, 203.

²⁶⁴ Cf. BOHRER, Saulo Santiago. “*Interesses Seguros*”: *As Companhias de Seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)*. Dissertação. Rio de Janeiro: UFF, 2008, p.105-111.

²⁶⁵ *Ibidem*, p.3.

a este último aspecto, a Provedoria de Seguros recebia emolumentos na ordem de 5% do montante arrecadado na realização dos seguros das embarcações, ou seja, as companhias privadas que realizavam seguros marítimos eram cobradas de acordo com as suas operações de contrato de seguros.²⁶⁶

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 abaixo (Quadro 2.8).

Quadro 2.8

Nome dos Comendadores da Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)

1810-1815	Elias Antonio Lopes
1816	José Manoel Plácido de Moraes
1817	Silvestre Pinheiro Ferreira
1818	José Manoel 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	Manoel Carneiro Campos
1827	Bernardo José da Cunha Gusmão e Vasconcellos
1828	Bernardo José da Cunha Gusmão e Vasconcellos
1829	-----
1830	José Antonio Lisboa
1831	José Antonio Lisboa

Fonte: Arquivo Nacional - RJ. Real Junta de Comércio Agricultura, Fábricas e Navegação. Caixas 429-435 e Códices 149. *Apud.* BOHRER, Saulo Santiago. “*Interesses Seguros*”: *As Companhias de Seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)*. Dissertação. Rio de Janeiro: UFF, 2008, p.111.

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 negócios da praça mercantil do Rio de Janeiro, atuantes na conjuntura entre 1808 e 1821, e decisivos apoiadores do movimento de emancipação política do Brasil em 1822. A maior parte destes 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 foram atuantes nos vários espaços políticos abertos pela Real Junta de Comércio, ao mesmo tempo em que dirigiam a Provedoria de Seguros.²⁶⁷ 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.

²⁶⁶ *Ibidem*, p.58.

²⁶⁷ *Ibidem*, p. 111-112.

As companhias de seguros marítimos do Rio de Janeiro eram empresas particulares administradas por homens de negócios que se tornavam sócios, muitos dos quais, segundo o minucioso trabalho de Santiago Bohrer, tinham um grande envolvimento com o lucrativo comércio atlântico de escravos africanos.²⁶⁸ 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.²⁶⁹ 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.²⁷⁰

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 seguros para os navios negreiros era bastante cara, daí a comunidade dos grandes traficantes de escravos do Rio de Janeiro procurava exercer o controle das empresas seguradoras na medida em 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 10% do valor do navio e das mercadorias somadas, sendo estas os gêneros destinados à compra de cativos e os mantimentos para a tripulação.²⁷¹ 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.²⁷² Desta 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 seguros, continuariam com uma margem considerável de prejuízo²⁷³, na medida em 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, num mercado concentrado, não eram muitas companhias de seguros de navios que atuavam na praça carioca. No quadro a seguir, apresentamos as companhias de seguros marítimos existentes na praça de comércio 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 2.9).

²⁶⁸ *Ibidem*, p.72.

²⁶⁹ *Ibidem*, p.72;106.

²⁷⁰ *Ibidem*, p.67.

²⁷¹ Cf. FLORENTINO. *op. cit.*,p.166.

²⁷² *Ibidem*, p.127; 166.

²⁷³ 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.

Quadro 2.9

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	<i>Indemnidade</i>	500:000\$000
1814	<i>Providente</i>	400:000\$000
1816	<i>Permanente</i>	400:000\$000
1817	<i>Probidade</i>	800:000\$000
1818	<i>Tranquilidade</i>	600:000\$000
1820	<i>Restauradora</i>	500:000\$000
1827	<i>Segurança</i>	?
1827	<i>Retribuição</i>	?
1828	<i>Concórdia</i>	?
1828	<i>Seguros Mútuos</i>	1000:000\$000

Fonte: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro-RJ (IHGB-RJ), Coleção Ourém - Relação das Sociedades Anônimas no Brasil. 1810-1884. 116 Folhas. Lata 160; Documento 3. Arquivo Nacional. 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. Rio de Janeiro: UFF, 2008, p.62. (grifo nosso)

As companhias de seguro eram uma oportunidade de investimento, ainda mais em contexto de guerra. Entre 1827 e 1828, no auge da campanha corsária da República Argentina contra todas as embarcações mercantes destinadas ao Brasil, foram criadas quatro novas seguradoras de navios na praça de comércio carioca - *Segurança, Retribuição, Concórdia e Seguros Mútuos* -, como podemos observar no quadro acima. 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 60% neste importante nicho de mercado, que, continuava sendo altamente monopolizado pelos maiores negociantes da Corte.

Destarte, ressaltamos ainda que 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 *Seguros Mútuos* em 1828, com caixa inicial de 1000 contos de réis, a fim de reduzir os custos com a contratação de seguros para as suas próprias embarcações.²⁷⁴ 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. Em função 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, negociantes quase sempre ligados às suas próprias companhias.²⁷⁵

Considerando nove das companhias de seguros marítimos relacionadas acima, descartando a *Associação de Seguros Mútuos Brasileiros*, em sete delas, segundo Manolo

²⁷⁴ Cf. BOHRER, *op.cit.*, p.71-72.

²⁷⁵ *Ibidem*, p.117-118.

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*.²⁷⁶ Florentino concluiu 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.”²⁷⁷ 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.²⁷⁸ Porém, seguindo a seara temática do autor, a nossa atual pesquisa, focada no fundo documental da série Marinha, do Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, traz a luz uma documentação singular referente aos prejuízos financeiros que empresas de seguros marítimos da praça de comércio da Corte 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 Souza Mello 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 seguros.

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 Boenos Ayres”, sendo metade destes negreiros, cujos proprietários obtiveram apólices de seguros 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, existia “algumas tomadas que por falta de documentos verídicos ou de prova contundente”, não se poderiam ainda admitir na relação de indenizações devidas. Além disso, acrescentou-se as seguintes informações: “Ha igualmente muitos e valiosos objectos carregados em Embarcações Estrangeiras cuja propriedade he Brasileira, e como tal tomados pelos Corsarios. Ha tambem sobre a Escuna Portugueza Tamega Hum conto de Réis em fazendas da mesma sorte tomadas.”²⁷⁹

Por sua vez, a Companhia *Restauradora* em resposta a Portaria do Ministério da Marinha elaborou um ofício²⁸⁰ que informa de forma equivocada o valor total das indenizações pagas aos proprietários de 21 embarcações mercantes hostilmente apresadas por

²⁷⁶ Cf. FLORENTINO, *op.cit.*, p.128.

²⁷⁷ *Idem.*

²⁷⁸ Cf. BOHRER, *op.cit.*, p.57.

²⁷⁹ AN-RJ, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos *Retribuição* ao Ministério da Marinha datado de 23 de agosto de 1828. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 543 ; Seção de guarda:CODES.

²⁸⁰ AN-RJ, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos *Restauradora* ao Ministério da Marinha datado de 23 de agosto de 1828. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 543 ; Seção de guarda:CODES.

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 seguros, 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 10 escravos marinheiros.

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 apólices de seguros, que incluía as embarcações, suas respectivas cargas e escravos marinheiros a bordo, atingiu 145 contos 407 mil e 326 réis.²⁸¹

A seguradora mais antiga da praça mercantil do Rio de Janeiro, a empresa *Indemnidade*, participou à Secretaria de Estado e Negócios da Marinha, em atendimento “as 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 contos 338 mil e 584 réis, referentes a 14 navios que realizaram seguros para sinistro de casco e de diversos gêneros, entre os quais identificamos couros, açúcar e fazendas. Além destas informações a companhia de seguros marítimos informou no final do documento o seguinte:

[...] O Bergantim Estrella do Cabo, sobre o qual esta companhia, pela Apólice nº 6653 // tomou risco de R\$ 5:000\$000 // vella da 3ª. parte do seu casco e aparelho, foi tomado, e retomado, e acha-se actualmente em liquidação, não sendo por isso no entanto possível determina-se o quanto monta o seu prejuízo. (...) ²⁸² (grifo nosso)

Lidamos, por tanto, 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 seguros, 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 respondera por meio de um ofício a Portaria expedida pelo Ministério da Marinha, que, como já afirmamos, solicitara as companhias de seguros do Rio de Janeiro apenas a relação das embarcações mercantes perdidas hostilmente no ano de 1827. Em função disso, os sócios diretores da companhia *Concordia* reportaram-se no documento dirigido ao Ministro da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, com as palavras seguintes:

[...] Ainda que a Companhia, cujos interesses dirigimos, não existisse ainda no anno mencionado, ficando por isso fora da órbita marcada, contudo não julgando justo hum total silencio sobre a participação recebida, e tendo nós sofrido ja sinistros, que pagamos, ou temos a pagar, cuja causa tem sido igual á que Vossa Excelência menciona, parece-nos proprio remetter a nota de nossos (...) devidos prejuizos. __ Vossa Excelência em vista da mesma das circunstancias actuaes, e dos effeitos desastrosos da Guerra, dirigirá os Negócios com a sabedoria, de que consideramos Vossa Excelência dotado, lhe apontar, a bem do interesse não so

²⁸¹ AN-RJ, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos Segurança ao Ministério da Marinha datado de 25 de agosto de 1828. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 543 ; Seção de guarda:CODES.

²⁸² AN-RJ, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos Indemnidade ao Ministério da Marinha datado de 25 de agosto de 1828. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 543 ; Seção de guarda:CODES.

*particular do commercio, como geral do Estado. — Não perderemos esta ocasião para repetir que estamos sempre promptos para obedecer ás Ordens de Sua Majestade, e respeitar os annuncios, que por Vossa Excelência nos forem transmitidos. Deus Guarde a Vossa Excelência muitos anos. Rio de Janeiro, 27 de agosto de 1828 = Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Miguel de Sousa Mello de Alvim. = De Vossa Excelência os mais attentos e reverentes Servos = Rego, Pessoa, Midosi e Cia.*²⁸³

Com efeito, após os esclarecimentos acima mencionados a seguradora participara que desde que iniciara as suas atividades no ano de 1828 a cifra total das indenizações de sete embarcações mercantes apresadas hostilmente foi de 55 contos 382 mil e 996 réis. Além disso, observou que ainda havia “notícia de outros mais sinistros (...), cuja liquidação porem não pode ainda verificar-se.”²⁸⁴ A Guerra da Cisplatina causou, enfim, efeitos desastrosos.

Os prejuízos parciais com o pagamento de apólices de seguros 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 abaixo (Quadro 2.10).

Quadro 2.10

Indenizações pagas por Companhias de Seguros Marítimos do Rio de Janeiro

Companhia de Seguros Marítimos	Indenizações devidas em Apólices de Seguros
<i>Segurança</i>	R\$ 145.407.326 (145 contos 407 mil e 326 réis) (Referentes ao ano de 1827)
<i>Retribuição</i>	R\$ 138.167.223 (138 contos 167 mil e 223 réis) (Referentes ao ano de 1827)
<i>Restauradora</i>	R\$ 85.062.623 (85 contos 62 mil e 623 réis) (Referentes ao ano de 1827)
<i>Indemnidade</i>	R\$ 62.338.584 (62 contos 338 mil e 584 réis) (Referentes ao ano de 1827)
<i>Concordia</i>	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: Arquivo Nacional – RJ, Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 543 ; Seção de guarda:CODES.

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

²⁸³ AN-RJ, Ofício enviado pela Companhia de Seguros Marítimos *Concordia* ao Ministério da Marinha datado de 27 de agosto de 1828. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 543 ; Seção de guarda:CODES.

²⁸⁴ *Idem.*

Buenos Aires em um dos principais ramos de negócios onde atuavam os grandes comerciantes de escravos africanos. Ainda que não disponhamos de todos os dados para os demais anos, os disponíveis referentes a 1827, ano em que ocorreu o maior número de ataques corsários às embarcações destinadas ao Brasil²⁸⁵, indicam que os prejuízos das seguradoras foram elevadíssimos. Levando em conta que neste ano existiam oito companhias de seguros marítimos funcionando no Rio de Janeiro e que obtivemos dados referentes a quatro (*Segurança; Retribuição; Restauradora e Indemnidade*), cujo total geral pago em indenizações atingiu a quantia de 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 que não encontramos documentação (*Providente; Permanente; Providade e Tranquilidade*), muito provavelmente chegaríamos a uma cifra próxima de 1000 contos de réis (1:000\$000) pagos em apólices de seguros marítimos referentes apenas ao ano de 1827!

Argumentar-se-á 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, mormente o tráfico, etc. Ademais, considerando que no ano de 1827 foram apresados 248 navios pelos corsários da República Argentina²⁸⁶ e que quatro das oito seguradoras então existentes no Rio de Janeiro indenizaram apenas 81 embarcações, é possível que em função da elevação dos valores dos contratos de seguros 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 navios de guerra da Marinha Imperial. Nesse sentido, a *Divisão Naval da Costa d’Leste* protegia os traficantes não segurados, mas, igualmente, reduziam os prejuízos das seguradoras.

É bastante plausível que os prejuízos gerados com o pagamento de apólices de seguros 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 apresados²⁸⁷, houve um número maior de apresamentos de embarcações que realizavam o comércio transatlântico de escravos²⁸⁸, 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 na mesma época tenham surgido novas seguradoras no Rio de Janeiro, não apenas pelo aquecimento do mercado de seguros de navios, mas também porque a comunidade de homens de negócios objetivasse diversificar a contratação de apólices de seguros 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 7% 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.²⁸⁹ Esta 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.

²⁸⁵ Vide Quadro 1.2 apresentado no primeiro capítulo desta dissertação.

²⁸⁶ *Idem.*

²⁸⁷ *Idem.*

²⁸⁸ Conforme o Quadro 1.4 apresentado no primeiro capítulo desta dissertação.

²⁸⁹ Cf. BOHRER, *op.cit.*, p.68.

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 pequenos, pois para estes últimos 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 este 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.

Em 1828, as Companhias de Seguros Marítimos 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 1828²⁹⁰, na qual o escrivão da Provedoria de Seguros do Rio de Janeiro, João Lopes Fernandes, reportava-se ao conselheiro Manoel Carneiro Campos:

Remeto a presença de V. S. as contas dos Emolumentos, que devem à Casa dos Seguros as seguintes companhias, do semestre que teve principio no 1º. De Janeiro de 1826, e findou no último de Junho do Mesmo anno.

<i>Indemnidade.....</i>	<i>2:260\$981</i>
<i>Providente.....</i>	<i>2:046\$625</i>
<i>Permanente.....</i>	<i>4:541\$306</i>
<i>Tranqüilidade.....</i>	<i>6:738\$399</i>
<i>Restauradora.....</i>	<i>2:633\$988</i>

Os emolumentos totalizam 18 contos 221 mil e 299 réis (18:221\$299), valor suficiente para comprar aproximadamente 91 escravos, considerando-se o valor de 200 mil réis (200\$000) por cativo. De acordo com Saulo Santiago Bohrer, “apesar de não serem quantias muito elevadas, demonstra que a maioria das companhias de seguros estava com problemas para pagar os emolumentos à Provedoria”, antes ainda acrescenta que a situação das seguradoras tendiam a piorar 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.²⁹¹

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

²⁹⁰ AN-RJ, CAFN, Caixa 435, Pacotes 1 e 2. *Apud.* BOHRER, *op.cit.*,p.73.

²⁹¹ Cf. BOHRER, *op.cit.*,p.72-73.

forma a correlacionar diferentes fatos, e muitas vezes nem tão evidentes pela ausência de documentos. Certamente, o tema referente às primeiras Companhias de Seguros Marítimos surgidas no Brasil, que se tornaram elementos essenciais para a operacionalização do comércio entre as duas margens do Atlântico, permanecerá em aberto.

2.5 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. Nesta 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.²⁹²

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, incentivara a demanda em função do “interesse da lavoura de abastecer-se de braços dos quais mais adiante poderiam ser privados.”²⁹³ 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, 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.²⁹⁴

De acordo com Jeffrey Needell, a lei de sete 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.²⁹⁵ A legislação brasileira antitráfico funcionou também como uma medida “unilateral” do Brasil que então buscava afirmar a sua soberania com uma lei nacional. Dentro desta ótica de análise, Beatriz Galloti Mamigonian e Jaime Rodrigues argumentaram que a aprovação lei de 1831 pelo parlamento brasileiro exerceu a função política de reafirmar a soberania nacional, abalada na convenção antitráfico de 1826, que precipuamente atendia a 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.²⁹⁶

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

²⁹² KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado. Contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2006.

²⁹³ RODRIGUES, *op.cit.*, p.188; 193.

²⁹⁴ Cf. FLORENTINO, *op.cit.*, p.51. Vide Apêndices 09 e 10.

²⁹⁵ 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.

²⁹⁶ Cf. MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese. Ontario: University of Waterloo, 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.

reassumiu a constância anterior, salvo, talvez, no curto prazo (1831-1834).²⁹⁷ Os interesses da elite socioeconômica do Império, 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.²⁹⁸ Na mesma perspectiva, Amado Luiz Cervo argumentou que o Parlamento brasileiro dispôs-se “a extinguir o tráfico desde o início da sua atuação, como prova a lei de 7 de novembro de 1831.”²⁹⁹ 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.³⁰⁰

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. Neste 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 do contrabando. Além disso, é enfatizado o protagonismo dos africanos livres na luta pelo reconhecimento do direito à liberdade.³⁰¹ 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 1.º 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, 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.³⁰²

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 jurídico 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.³⁰³ 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 dentro do contexto político liberal e reformista que aflorara durante o processo que levou à abdicação do primeiro

²⁹⁷ Vide Apêndice 12.

²⁹⁸ Cf. MAMIGONIAN, *op.cit.*, p.70 ; Cf. BETHELL, *op.cit.*, p.84.

²⁹⁹ CERVO, Amado Luiz. *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, Coleção Temas Brasileiros, vol.21, 1981, p.19.

³⁰⁰ *Ibidem*.

³⁰¹ Cf. MAMIGONIAN, Beatriz Galloti.; GRINBERG, Keila. (orgs.) Dossiê: “Para inglês ver?” *Revisitando a Lei de 1831*. Estudos Afro-Asiáticos, ano 29, n.1/2/3(jan. - dez. 2007), p.87-340.

³⁰² Cf. AZEVEDO, Elciene. *Para inglês ver? Os advogados e a Lei de 1831*. In: MAMIGONIAN, Beatriz G.; GRINBERG, Keila. (orgs.), *op.cit.*, p. 245-280.

³⁰³ AN-RJ, Série Justiça - IJ1.

imperador brasileiro.³⁰⁴ Além disso, ocorrera uma queda temporária na procura por escravos e certa repugnância (embora passageira) pelo tráfico negreiro, o que também contribuíra para que a legislação abolicionista fosse aprovada.³⁰⁵

Contudo, em termos de eficácia a primeira lei antitráfico de cunho nacional foi efetivamente um fracasso, haja vista que na prática não atingiu o 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.”³⁰⁶ 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 fundeador 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.*³⁰⁷

Oficialmente, o parlamento brasileiro não poderia apoiar o contrabando, porém, na prática, a frouxidão em que as autoridades responsáveis pela aplicabilidade da lei agiam sugerem 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 aos interesses da elite socioeconômica brasileira, este fora realizado em uma conjuntura bastante específica. Estava em jogo o reconhecimento oficial da independência brasileira e a necessidade do recém-criado Império do Brasil em garantir a neutralidade inglesa em relação à Guerra da Cisplatina (1825-1828), então em curso quando a Convenção antitráfico era negociada. No curto prazo, o tratado de 1826 atendeu mais aos interesses brasileiros do que aos ingleses, posto que o tráfico prosperou.

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 fora assinado à revelia dos legisladores brasileiros.³⁰⁸ 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 o seu governo poderia exigir que Portugal proibisse o comércio brasileiro 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**

³⁰⁴ Cf. BETHELL, *op.cit.*, p.78.

³⁰⁵ *Ibidem.*

³⁰⁶ RODRIGUES, *op.cit.*, p.112.

³⁰⁷ CALOGERAS, João Pandiá. *A Política exterior do Império, da Regência a Queda de Rosas*. São Paulo: Imprensa Nacional, 3^o volume, 1933. p.362. *Apud.* HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 18^a edição, Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1986, p.43-44.

³⁰⁸ Cf. PARRON, *op.cit.*, p.58-72.

contrabando.”³⁰⁹ Esta avaliação fatalista e realista por parte do imperador do Brasil, 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. Restaria como opção portos e paragens africanas onde se poderiam adquirir cativos por meio do contrabando, não se pagando direitos tributários em nenhuma das margens do Atlântico, o que em certa medida se tornava um negócio atrativo, embora houvesse o risco da 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.³¹⁰

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.³¹¹ A possibilidade de uma abolição imediata do tráfico negreiro nas colônias portuguesas da África privaria a ex-colônia americana do fluxo constante de cativos e, permitiria a Portugal reorientar para si o comércio de suas colônias africanas e promover a valorização econômica das mesmas com base no aproveitamento da mão de obra local.³¹² 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 africanos onde existisse o desgoverno da metrópole portuguesa, notadamente na região ao norte de 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 a escravaria nestes referidos portos, esta região do litoral africano converteu-se em uma área estratégica de interesse do império escravista brasileiro. No plano da geo-política 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 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 de Angola onde prevalecia o desgoverno português e prevalecia o controle de africanos (Molembo, Cabinda e Ambriz), viabilizariam a manutenção da estabilidade institucional da escravidão no Brasil via o comércio de cativos. A partir daí, concentraremos agora a objetiva de nossa ótica de análise sobre questões políticas atinentes a Portugal e a Grã-Bretanha.

João Pedro Marques combate a ideia segundo a qual Portugal, após a Independência política do Brasil, procurou 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

³⁰⁹ “Exposição do Imperador”, Anais da Câmara dos Deputados, 22 maio, 1827, I, p.154. (grifo nosso).

³¹⁰ Esta afirmação segundo Saulo Santiago Bohrer precisa ser testada com mais profundidade, porém “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.” Cf. BOHRER, *op.cit.*, p.73.

³¹¹ Cf. MARQUES, João Pedro. *Os Sons do Silêncio: Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Instituto de Ciências Sociais, Lisboa, 1999, p.182.

³¹² *Idem.*

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.”³¹³

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 o 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 os seus promotores se identificavam.³¹⁴ 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.”³¹⁵ Esta 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.³¹⁶ 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.³¹⁷

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.”³¹⁸ Foi 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, em certa medida contribuiu para o desenvolvimento da *política atlântico-africana* do Império do Brasil que buscava então adaptar à nova conjuntura a tarefa de construir um Estado Nacional capaz de herdar do Império português as rotas mercantis que conectavam as duas margens do Atlântico Sul.

³¹³ *Ibidem*, p.186.

³¹⁴ *Ibidem*, p.117.

³¹⁵ *Ibidem*, p.122.

³¹⁶ *Idem*.

³¹⁷ *Ibidem*, p.36.

³¹⁸ *Ibidem*, p.140.

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 identificara em Portugal.³¹⁹ Isto explica em parte porque, no Brasil, as medidas 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.”³²⁰ Ainda, por volta de 1835, com a cultura do café em expansão, se tornou necessário 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.”³²¹

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.³²² Para o deputado Antonio Pereira Rebouças, a referida legislação:

*[...] 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.*³²³

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.”³²⁴ 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.³²⁵ 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.³²⁶

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. Desta forma, contemplavam-se os senhores proprietários de escravos ao livrá-los de qualquer responsabilidade, porém em contrapartida

³¹⁹ Cf. RODRIGUES, *op.cit.*, p.69-92.

³²⁰ *Ibidem*, p.103-104.

³²¹ RODRIGUES, José Honório. *op.cit.*, p.194.

³²² Cf. RODRIGUES, Jaime. *op.cit.*, p.110-113.

³²³ *Apud*, GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros – Cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, p.171.

³²⁴ *Ibidem*.

³²⁵ *Ibidem*, p.172.

³²⁶ Cf. PARRON, *op.cit.*, p.71.

se estimularia, indiretamente, a 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.³²⁷

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.³²⁸ 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”³²⁹ 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 com os interesses negreiros.³³⁰ Em nome da *honra nacional* procurou-se temporizar com as forças antiabolicionistas existentes na sociedade portuguesa que não desejavam a supressão do tráfico de escravos de forma imediata.³³¹

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 os navios de bandeira portuguesa suspeitos de se empregarem no tráfico de escravos e sujeitar a sua tripulação aos tribunais da marinha inglesa.³³² 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 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 1826.³³³

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

³²⁷ Cf. RODRIGUES, Jaime. *op.cit.*, p.110-115.

³²⁸ Cf. MARQUES, *op.cit.*, p.211.

³²⁹ *Ibidem*, p.208.

³³⁰ *Ibidem*, p.211.

³³¹ *Ibidem*, p.223.

³³² *Ibidem*, p.245.

³³³ Cf. RODRIGUES, José Honório. *op.cit.*, p.196-197.

crescer até o fim da primeira metade do século XIX (Apêndice 12). Além disso, ressaltamos que os portos de Luanda e Benguela, ao longo das décadas de 1830 e 1840, assumiram o papel de principais centros 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 de Angola com mais intensidade, onde não se pagava 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. Esta situação pode ser atestada pelos números do quadro abaixo (Quadro 2.11), 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 e desgoverno de Portugal.

Quadro 2.11

Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 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 geral	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 geral	46	42	45	53	48	38	272

Fonte: www.slavevoyages.org, consultado em 14/07/2017.

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 dera força ao *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 possível que esse colaboracionismo tenha sido influenciado em parte pela existência da opção brasileira de adquirir cativos nos portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, 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 2.12). Além disso, devemos levar em consideração os interesses em comum das elites mercantis lusitanas e brasileiras, e muito provavelmente africanas, em ambas as margens do Atlântico Sul escravista.

Quadro 2.12

Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 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: www.slavevoyages.org, consultado em 14/07/2017.

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 abaixo (Quadro 2.13).

Quadro 2.13

Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 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: www.slavevoyages.org, consultado em 14/07/2017.

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, fora sob a proteção da bandeira lusitana que muitos tumbeiros continuaram cruzando o Atlântico.³³⁴ Não se pretende aqui, de forma teleológica, explicar 1825-1828 (Guerra da Cisplatina) pelos eventos pós 1830. O intuito de, brevemente, nos reportarmos ao período pós 1830 é entender a postura britânica e a permanência da política atlântico-africana.

³³⁴ *Ibidem*, p.194.

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 Luis 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 de 1840, havia entre os britânicos uma luta entre a *Black England* e a *Green England*.³³⁵ 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.*³³⁶

Enquanto a disputa política entre a Inglaterra do setor moderno industrial e a tradicional ligada ao setor 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 existia ainda na Inglaterra muitos interesses envolvidos em torno do comércio negreiro:

*[...] 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.*³³⁷ (grifo nosso)

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 surgira 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 através das Tarifas Alfandegárias Alves Branco, de 1844, que alterara o regime comercial de modelo livre-cambista para protecionista.³³⁸ Foi neste contexto que em 1842 o tratado antitráfico anglo-

³³⁵ Cf. SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Willams. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2009, p.68.

³³⁶ *Ibidem*, p.68-69.

³³⁷ *Ibidem*, p.70.

³³⁸ *Ibidem*, p.70-72.

português fora realizado, dando plenos poderes a Royal Navy para combater efetivamente o comércio da escravidão, e posteriormente o Brasil sofreria o impacto da medida unilateral inglesa, o *Bill Aberdeen* (1845). Nesta nova conjuntura, na Inglaterra a *Black England* estava com maior força 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.³³⁹

Através da articulação da variedade de interesses envolvidos na questão da 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 a África visando à estabilidade da economia primário-exportadora do Império.

Somente em 1850, como escreveu o 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 esforço em grande escala – e compensadores – para suprimir o tráfico ilegal de escravos.”³⁴⁰ As razões para a mudança de posição do governo brasileiro foram muito debatidas na historiografia, sendo considerados o impacto da pressão naval britânica sobre a soberania brasileira, os pontos estratégicos de garantir boas relações diplomáticas com a Grã-Bretanha em momento delicado da questão platina, além de fatores de ordem interna, como a atuação escrava associada ao temor de grandes rebeliões contra o cativo, a crença na relação das epidemias de febre amarela com a chegada dos navios negreiros.³⁴¹ Jaime Rodrigues acrescentou a esta questão 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.”³⁴²

Sobre o impacto da “Lei Eusébio de Queirós” e a ação do governo brasileiro, Beatriz Gallotti Mamigonian 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 haveriam 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 norteamericanos pelo último mercado de escravos africanos aberto nas Américas.³⁴³

No entanto, antes desta 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 congo-angolano do

³³⁹ *Ibidem*, p.71.

³⁴⁰ BETHELL, *op.cit.*, p.94.

³⁴¹ 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 (orgs.). *A Escravidão Atlântica: do domínio sobre a África aos movimentos abolicionistas*. Vitória: GM, 2011, p.11-12.

³⁴² RODRIGUES, Jaime. *op. cit.*, p.118-119.

³⁴³ MAMIGONIAN, Beatriz G.; SIQUEIRA, A. P. P. *op. cit.*, p.12.

que 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 Koselec. 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 coaduna com a pretensão do Brasil, durante a década de 1820, em procurar manter uma área estratégica de influência ao norte de Angola, haja vista que existia a possibilidade real de Portugal vedar de forma abrupta o comércio de escravos nos portos africanos sob seu controle. Longe de 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 a *Divisão Naval da Costa d`Leste* , atendeu os *horizontes de expectativas* de amplos setores da sociedade escravista brasileira.

CAPÍTULO III

A utilização da Armada Imperial brasileira como instrumento de defesa do comércio atlântico de africanos em Angola (1827- 1830)

[...] 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; 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 compõe, como pela quantidade de marinheiros e soldados aguerridos, e mais que tudo, pela benemérita corporação de oficiais de Marinha, todos (...) 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 (...) 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 Souza Mello e Alvim*, 1829)

3.1 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 no litoral norte de 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 d`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 fatalmente enfraqueceria 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.³⁴⁴ O referido autor, no entanto, não definiu precisamente o que seria *poder naval*. Para o contexto específico desta dissertação, 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 capítulo 1, primeiro a Marinha de Guerra do Brasil defendeu o comércio de cabotagem, só depois se projetou à costa africana. A larga 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. A propósito, os oficiais da Armada Imperial do Brasil que foram nomeados por portaria da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para comandar a Divisão Naval brasileira no litoral da África, constam no quadro 3.1.

³⁴⁴ MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. New York: Dover Publications, 1987.

Quadro 3.1

Relação de oficiais nomeados para comandar a *Divisão Naval da Costa d’Leste (1827-1830)*

Posto	Nome	Aviso de nomeação	Navios que compunham a Divisão
Chefe de Divisão	João Bernardino Gonzaga	13FEV1827	Fragata <i>D. Francisca</i> Brigue-escuna <i>Ismênia</i> Brigue-escuna <i>Duas Estrelas</i>
Chefe de Divisão	David Jewett	3NOV1827	O Chefe de Divisão David Jewett por problemas de saúde foi dispensado do comando da <i>Divisão Naval da Costa d’Leste</i> 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	25DEZ1827	O comandante James Thompson por não assumir o comando da Divisão Naval para 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	26DEZ1827	Fragata <i>Paraguassú</i> Bergantim <i>Quinze de Agosto</i> Bergantim <i>Novo Brillhante</i>
Capitão de Fragata	Bartholomeu Hayden	19MAI1828	Corveta <i>Ânimo Grande</i> Bergantim <i>Quinze de Agosto</i> Bergantim <i>Duqueza de Goiás</i> Brigue-escuna <i>Ismênia</i>
Capitão - Tenente	Foord Morgell	11DEZ1828	Corveta <i>Bertioga</i> Bergantim <i>três de maio</i> Bergantim <i>Duqueza de Goiás</i> Brigue-escuna <i>Feliz</i>
Capitão - Tenente	Joze Lamego Costa	17AGO1829 ³⁴⁵	Corveta <i>Ânimo Grande</i> Bergantim <i>três de maio</i> Brigue-escuna <i>Feliz</i> Barca-escuna <i>Despique Paulistano</i>

Fonte: Arquivo Nacional - RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1206 / XM 1213 ; Seção de guarda:CODES. 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; Biblioteca Nacional – RJ, Diário Fluminense, Notícias Marítimas, edição de 22 de agosto de 1829, n.º 44, vol.14, p.176. (consulta on line).

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

³⁴⁵ O capitão-tenente Joze Lamego Costa retirou-se da costa africana com toda a Divisão sob o 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-RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1206. Folha 191(frente e verso).

O chefe de divisão João Bernardino Gonzaga³⁴⁶, conforme verificamos no quadro acima, fora nomeado em fevereiro de 1827 para exercer o comando da *Divisão Naval da Costa d`Leste* e em 01 de março zarpar do porto do Rio de Janeiro a bordo da fragata *D. Francisca*³⁴⁷, navio capitânia da força naval brasileira destinada a 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 sete de abril de 1827, ou seja, o oceano Atlântico fora cruzado em um mês e uma semana.³⁴⁸ Além disso, o diplomata brasileiro informara no mesmo documento que a frota:

[...] muito animou aqui [em Luanda] o corpo de commercio da escravatura, pois que ja havia noticias de que em Molembo se achavão corsarios Americanos hespalhados quaes bem presumo ter hum entrado neste Porto e sahido poucos dias antes da chegada da Fragata Imperial, prestando (sic) necessidade de concerto que foi confirmado nos exames a que lhe mandou proceder o Governo, com quem, tive uma conferencia sobre a entrada de uma tal Embarcação neste Porto, a qual, Elle me assegurou não ser de desconfiança pela rasão da sua pequenez, pouca guarnição, e nenhuma artilharia. Porem não obstante, póde mui bem ser considerada exploradora, e por isso Excelentíssimo Senhor, muito convinha que neste mesmo Porto onde tremula a Bandeira Brasileira effectivamente em 16 a 20 Navios Mercantes, houvesse hum Brigue, ou Escuna de guerra para proteger e auxiliar este Commercio que tanto interessa á Nação. [...]

Deos guarde a Vossa Excelência. Loanda 20 de abril de 1827.

De Vossa Excelência

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Marquez de Queluz

O mais reverente subdito,

Ruy Germack Possolo

Consul³⁴⁹

Segundo o cônsul, a presença de navios de guerra da marinha imperial brasileira “muito animou o corpo de commercio da escravatura”, tendo em vista a insegurança provocada por notícias de que havia “*corsarios Americanos*” nas proximidades do porto de Molembo, ao norte de Luanda. O diplomata brasileiro também ressaltou a importância de navios de guerra para auxiliar e proteger as embarcações mercantes do Brasil ancoradas na capital de Angola e envolvidas no “Commercio que tanto interessa á Nação”, o comércio de escravos africanos.

Com efeito, a presença de navios de guerra brasileiros em águas territoriais portuguesas na África não gerou embaraços diplomáticos, porque o governador e capitão general de Angola, Nicolau de Abreu Castello Branco, já havia sido informado pelo cônsul Ruy Germack Possolo sobre a vinda de navios de guerra do Brasil com a missão de promover

³⁴⁶ 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*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 3^o volume, 1921, p.173-174.

³⁴⁷ Cf. BN-RJ. *Diário Fluminense*, edição de 3 de março de 1827, Notícias Marítimas, p.200. (consulta on line)

³⁴⁸ 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.

³⁴⁹ *Ibidem*, Folha 3 (frente e verso). (grifo nosso).

a proteção do comércio no litoral angolano.³⁵⁰ 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 os navios de guerra brasileiros 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 angolano:

[...] o Comandante da Fragata Imperial D. Francisca (...) em ofício que me dirigiu sobre as circunstancias da sua viagem, e algumas requizições tendentes aos socorros que por officio do Excelentíssimo Almirante e Intendente de Marinha de 15 de fevereiro proximo passado foi me ordenado prestar-se a mesma Fragata (...)

*Resta-me agora certificar a Vossa Excelência para o fazer constar na Augusta Presença de Sua Magestade o Imperador que a officialidade e mais guarnições da sobredita Fragata foi aqui paga com trez mezes dos respectivos soldos recebendo para isso o Comandante délla a quantia em moeda de reis 5:127:800 que agencia pelos negociantes desta Praça [Luanda] Joaquim Martins Mourão, e Francisco Jozé Luiz Vieira, os quaes, apezar da grande falta de moeda, que ha nesta mesma Praça, se prestarão immediatamente 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 com tudo os ditos Negociantes com direito a receberem ahí o cambio que n'ellas possa haver a seu favor; unica maneira por que os pude rezolver a entrarem nesta negociação na qual elles expontaneamente cedem dos 15 por cento de commissão que he costume levar-se nesta Praça por qualquer suprimento, se bem que o Governador e Capitão General se offereceo para mandar fazer tudo o que se carecesse: o que não aceitando por não ter instrucções sobre isso, muito agradeçi em o Sagrado Nome de Sua Magestade o Imperador.[...]*³⁵¹

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 “portuguesas” ao norte de Angola, inclusive deixando a cargo do governador de Angola a condução do processo; governador incapaz de se sobrepor aos interesses mercantis negreiros da praça de Luanda. Assim, dois negociantes da praça mercantil de Luanda, Joaquim Martins Mourão³⁵² e Francisco Jozé Luiz Vieira, receberam letras de câmbio do governo brasileiro em troca da quantia de 5 contos 127 mil e 800 réis (5:127\$800rs) 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

³⁵⁰Cf. AHI-RJ. Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Primeiro Ofício do Cônsul Rui Germack Possolo enviado a *Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros*, datado de 24 de fevereiro de 1827. Folha 1.

³⁵¹ 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 e 3. (grifo nosso).

³⁵² Joaquim Martins Mourão era um traficante de escravos que durante a década de 1820 atuou em Molembo, 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. website Voyages: the trans-atlantic slave trade database, (www.slavevoyages.org).

de navios de guerra brasileiros no litoral da região congo-angolana para proteger o comércio da escravatura. O simples fato de homens de negócios 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*. Além disso, na fonte citada acima, verificamos que o governador e capitão general de Angola não apenas era favorável à presença de uma Divisão Naval brasileira patrulhando as águas da costa angolana, como também se ofereceu para prestar todo o auxílio que os vasos de guerra carecessem.

Destarte, vale ressaltar que a fragata *D. Francisca* na ocasião que partira do Rio de Janeiro com destino à África fora acompanhada de dois navios negreiros, a galera *Maria Justina* e o bergantim *General Rêgo*, que então aproveitaram a proteção de um dos maiores navios de guerra da marinha imperial.³⁵³ No quadro abaixo, apresentamos dados concernentes ao resultado da viagem realizada em 1827 pelos tumbeiros citados.

Quadro 3.2

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 <i>Maria Justina</i>	Antônio José de Medeiros Simplício da Silveira Nepomuceno	Cabinda	570	562
Bergantim <i>General Rêgo</i>	Manoel Guedes Pinto	Ambriz	391	385

Fonte: www.slavevoyages.org, consultado em 14/07/2017.

O Aviso 13 de fevereiro de 1827 do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Moura de Souza Coutinho, Marquês de Maceió, que nomeou o primeiro comandante da *Divisão Naval da Costa d’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, que dera gênese a primeira ação militar naval do Império do Brasil no litoral do continente africano, lê-se:

Para João Bernardino Gonzaga

Logo que pelo Comandante do Porto lhe for designado o dia da sua saída, bem se fará a vella juntamente com as Escunas Ismenia, e Duas Estrellas, e se dirigirá aos Portos da Costa d’Lest, onde he permittido o trafico da escravatura, afim de crusar sobre os mesmos para proteger o nosso Commercio contra os ataques dos Piratas que infestão a dita Costa; demorando-se neste Cruzeiro ate que por outras Embarcações seja rendido, e devendo pelo que respeita ao fornecimento dos navios do seu Comando naquelles Portos, entender-se com o Intendente da

³⁵³ Cf. BN-RJ. *Diário Fluminense*, edição de 3 de março de 1827, Notícias Marítimas, p.200. (consulta on line).

Marinha, a quem se tem ordenado haja de dar sobre tal objecto as providencias necessarias para que nada lhe falte. Por esta occasião lembro de recommendar a bem no Imperial Nome haja de empregar a maior discipção nas visitas a que tenha de proceder sobre os Navios que encontrar e forem de desconfiança de forma que procedendo faser aprehensão de algum, seja esta tão bem fundada quer pela claresa dos Papeis achados quer para outras circunstancias, que não possa originar duvidas e contestações.

Deos Guarde a Vossa Mercê. Paço em 13 de fevereiro de 1827.

Marquez de Maceyó.³⁵⁴

As ordens subsequentes da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para os comandantes da *Divisão Naval da Costa d’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, salienta-se que a sucessão do chefe naval português João Bernardino Gonzaga não foi uma tarefa fácil, haja vista que, conforme destacamos no quadro 3.1, 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 d’Leste*, o capitão de fragata Justino Xavier de Castro, nomeado em 26 de dezembro de 1827. Com efeito, o chefe de divisão David Jewett³⁵⁵, 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 Thompson³⁵⁶, após sua nomeação no mês seguinte, simplesmente se recusou a assumir o comando da força naval brasileira encarregada de proteger o comércio da escravatura.³⁵⁷

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 então maior

³⁵⁴ AN-RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1213. p.51.

³⁵⁵ David Jewett nasceu nos Estados Unidos da América em 1784 e foi incorporado a 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*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 2^a volume, 1921, p.136.

³⁵⁶ 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. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro Volume, Tomo I, 2002, p.78.

³⁵⁷ Cf. AN-RJ. Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1206 ; Seção de guarda:CODES. Aviso de 26 de dezembro de 1828, do ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, p.2.

marinha do mundo, a Royal Navy. Além disso, este último poderia ter sofrido a influência do movimento abolicionista disseminado entre os britânicos. Estas 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 de Angola a bordo da fragata *Paraguassú*, 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.³⁵⁸ 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.³⁵⁹ 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.³⁶⁰

Em 29 de dezembro de 1827, o comandante Justino Xavier de Castro³⁶¹, a bordo da fragata *Paraguassú*, partiu do Rio de Janeiro rumo ao porto de Cabinda para assumir o comando da Divisão Naval encarregada de promover a segurança do *tráfico da escravatura*, juntamente com os brigues de guerra *Quinze de Agosto*³⁶² e *Novo Brillhante*³⁶³, conduzindo um comboio composto por navios de comércio, dos quais oito foram identificados como negreiros que pertenciam a mercadores de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro.³⁶⁴ 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 d’Leste* constam no quadro 3.3.

³⁵⁸ Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 4º volume, 1921, p.256-257.

³⁵⁹ BN-RJ. Regulamento para as Escoltas dos Comboios – publicado no *Jornal do Commercio* de 15 de dezembro de 1827, p.1. (consulta on line).

³⁶⁰ Cf. Arquivo da Marinha do Brasil – RJ. Livro de Assentamentos de Oficiais da Armada Real, filme nº 44, seção B, folha 19 e verso.

³⁶¹ 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 foi promovido ao posto de capitão de fragata. Assumiu o comando da fragata *Paraguassú* 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 nº 44, seção B, folha 66 e verso.

³⁶² O brigue *Quinze de Agosto* tinha o porto de Ambriz como destino. Cf. BN-RJ. *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 2 de janeiro de 1828, p.4 (consulta on line).

³⁶³ O brigue *Novo Brillhante* transportava “viveres para a Divisão” e se destinou aos portos de Cabinda e Molembo. Cf. BN-RJ. *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 2 de janeiro de 1828, p.4 (consulta on line).

³⁶⁴ Cf. BN-RJ. *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 2 de janeiro de 1828, p.4. (consulta on line).

Quadro 3.3

Tumbeiros escoltados sob o comando de Justino Xavier de Castro (1827)

Navios negreiros	Carga que transportava	Consignatários	Porto de destino	Total de escravos embarcados	Total de escravos desembarcados no Rio de Janeiro
Bergantim <i>Novo Despique</i>	aguardente e fazendas	Joaquim José Cardoso Guimarães	Cabinda e Ambriz	-----	-----
Bergantim <i>Triunfo</i>	aguardente e fazendas	João Antônio Ferreira	Cabinda e Ambriz	578	533
Bergantim <i>Primoroso Divino</i>	aguardente e fazendas	Miguel Ferreira Gomes	Angola (Luanda)	551	490
Escuna <i>Voadora</i>	aguardente e fazendas	Antônio José Meireles	Cabinda e Molembo	-----	-----
Galera <i>Imperador do Brasil</i>	aguardente e fazendas	Manoel Francisco de Oliveira	Ambriz	514	506
Brigue-escuna <i>Cutia</i>	aguardente, fazendas e pólvora	Lourenço Antônio do Rêgo	Ambriz	-----	-----
Bergantim <i>São José Triunfante</i>	aguardente e fazendas	José Domigues Viana	Benguela	523	520
Bergantim <i>Flora do Rio</i>	aguardente e fazendas	Antonio Jose de Castro	Angola (Luanda)	568	523

Fonte: BN-RJ. *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 2 de janeiro de 1828, p.4 (consulta on line); www.slavevoyages.org, consultado em 14/07/2017.

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. Desta 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 d’Leste*, o capitão de fragata Bartholomeu Hayden³⁶⁵, a rendição dos militares em serviço no litoral africano

³⁶⁵ Bartholomeu Hayden nasceu na Irlanda em 22 de fevereiro de 1792, sendo contratado pela Marinha Imperial Brasileira 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 nº 44, seção B, folha 32 e verso.

ocorreu com regularidade, porém os dois últimos comandantes que concluíram a missão de promover a segurança do comércio brasileiro no litoral africano eram oficiais de menor posição hierárquica, os capitães-tenentes Foord Morgell e Joze Lamego Costa. Não foram encontradas informações da 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 d’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.³⁶⁶

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 Ismenia, o Brigue 15 de agosto, de hoje a dez dias dará Comboy athe 50 leguas distantes da Costa ás Embarcações que estiverem promptas para sahirem todo este mez, regreçando n’este Porto com a maior diligencia, mas se tardar mais a Escuna que estes dias e se o Comboy não está prompto em este tempo, o brigue não largará fora de vista deste Porto, athe a chegada desta Corveta; se a Escuna chegar depois de oito dias e antes de 15 dias, e o Comboy prompto para sair, o Snr. Commandante da Escuna Ismenia sahirá com elle, e lhe acompanhará athe 50 leguas da Costa, deixando a bordo do brigue 15 de agosto os officios e cartas e qualquer outra cousa para mim, como igualmente alguns homens doentes e inuteis para regreçar ao Rio de Janeiro, deixando tambem sua parte com o Estado exato do seu Navio, e va depois de largar o Comboy a Angola com a maior diligencia, mas se o Comboy não está prompto em este tempo e se o Comboy não quizer largar athe o brigue estar prompto para lhe acompanhar ao Rio de Janeiro então a escuna deve ir a Angola bordejando. [...]

*Bordo da Corveta Animo Grande surta em Cabimda 22 de Julho de 1828. Assig. Bartholomeu Hayden, Commandante da Divisão.*³⁶⁷ (grifo nosso)

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.³⁶⁸ Garantida a defesa do porto, poderia realizar a missão de promover o comboio até aproximadamente 50 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 realizada 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

³⁶⁶ Cf. BOITEUX, Henrique. *op.cit.*, p. 258.

³⁶⁷ Cf. AN-RJ: Ofício do comandante Bartolomeu Hayden, datado de 22 de julho de 1828. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 305.

³⁶⁸ O brigue-escuna *Ismênia*, comandado pelo primeiro-tenente Duarte Martins da Silva, chegou a Cabinda em 26 de julho de 1828. Cf. BOITEUX, Henrique. *op.cit.*, p. 259.

carioca após a passagem de comando da *Divisão Naval da Costa d`Leste* e a chegada do brigue-escuna *Ismênia*.³⁶⁹

Em agosto de 1828, Hayden participou ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello 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.³⁷⁰ 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 Rêgo³⁷¹, e nesta viagem específica desembarcou no porto do Rio de Janeiro 549 cativos.³⁷²

Em 1828, ano de maior ataque de corsários e piratas a negreiros (Quadro 1.4), 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. Paralelamente, 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 os interesses dos homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro envolvidos com o comércio atlântico de escravos.

3.2 As ordens e instruções da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para os comandantes da *Divisão Naval da Costa d`Leste*

Pelos Avisos da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha que nomearam os comandantes da *Divisão Naval da Costa d`Leste* tentaremos focalizar os objetivos militares da primeira missão da Marinha Imperial no litoral africano, que invariavelmente atendia os interesses estratégicos do nascente Estado brasileiro e do conjunto da sociedade 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 d`Leste* nos quais era permitido o tráfico da escravatura para proteger o comércio brasileiro contra os ataques dos piratas que infestavam a região. Não se especificava que portos seriam guarnecidos e protegidos pelos navios de guerra, assim como não se menciona qual seria o contato que os militares deveriam buscar no litoral da África para atender as suas necessidades logísticas.

O Aviso de 3 de novembro de 1827 do ministro da Marinha, Francisco Moura de Souza Coutinho, marquês de Maceió, que então nomeara o chefe de divisão David Jewett para o comando da *Divisão Naval da Costa d`Leste*, simplesmente afirmava que “(...) **as convenientes instruções sobre o cruzeiro que cumpre fazer-se sobre aquella Costa, a bem de proteger ali o nosso commercio contra a Pirataria que o pertende** (sic)

³⁶⁹ Cf. AN-RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1206. Folha 45(verso).

³⁷⁰ Cf. BOITEUX, Henrique. *op.cit.*, p.257-258.

³⁷¹ Cf. FLORENTINO, *op.cit.*, p.254-256. Vide também: KLEIN, Herbert S. & ENGERMAN, Stanley.*op.cit.*,p.110.

³⁷² Cf. www.slavevoyages.org, consultado em 05/10/2016.

dannificar em pura perda deste Imperio (...)³⁷³, 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 instrucçoens que tenha á cerca da sua commissão (...) **em beneficio do commercio, e utilidade deste Imperio.**”³⁷⁴

A associação entre a prosperidade do império com o comércio na costa da África é explícita 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 começam a aparecer com mais abrangência e detalhes quando o capitão de fragata Justino Xavier de Castro foi nomeado para assumir o comando da *Divisão Naval da Costa d’Leste* pelo Aviso de 26 de dezembro de 1827 do então ministro Diogo Jorge de Brito. Neste 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 (sic) deste Porto dando Comboy ás embarcaçoens destinadas para Costa de Africa e Pernambuco, as d’Africa Vossa mercê largará a 6º a Leste do Meridiano de Cabo Frio, e as de Pernambuco larga-las há mais cedo no ponto que lhe convier conforme o tempo que encontrar para lhes não atrazar sua viagem. Depois de deixar o Comboy Vossa mercê seguira com o Bergantim Quinze de Agosto e o Novo Brillhante em derrota a Cabinda. Vai Vossa mercê ali render a Divisão que lá se acha, e ali ficar para proteger o nosso Commercio nos lugares onde hé permittido o trato da escravatura; para esse fim Vossa mercê uzará da força do seu Comando como melhor lhe parecer ja em cruzeiros ja estacionado e sempre com vigilancia Vossa mercê terá o maior ciudado na saude da tripulação sendo os principaes preservativos 1.º a limpeza do Corpo 2.º a limpeza do Navio 3.º o conservar enchutos as cobertas pondo ali amiudadamente brazido accesos 4.º o ter divertidos os espiritos das equipagens ja com exercicios, ja no concerto do Pano, mudanças dos Mastaréos de Joanetes, ja finalmente permittindo-se lhes suas danças e folias nas oras depois de cea. O Bergantim Novo Brillhante 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 torna viagem. No caso que durante a sua estada lhe falte alguns generos de Provizaoens de bôca ou Navaes, Vossa mercê enviará a Loanda o Quinze de Agosto pois o Consul Brasileiro ali rezidente, a quem se deve dirigir, tem ordeno (sic) para lhe dar toda a casta de soccorros. Logo que tiver baldeado os mantimentos do Novo Brillhante / o que deve verificar se immediatamente 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 noticias do Estado da sua Divisão, e assim como a força do seu Commando he empregada na defeza, e protecção do Commercio, hé igualmente justo que os navios de commercio se prestem á qualquer socorro compativel com as suas facultades para mantença dos Navios de Guerra, que os guardão, durante sua negociação. Se Vossa mercê na Costa de Africa encontrar Navio de suspeita só deverá captura lo nos tres casos seguintes 1.º se pertencer a Republica de Buenos

³⁷³ Cf. AN-RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1213. Folha197. (grifo nosso).

³⁷⁴ *Ibidem*, Folhas 196-197. (grifo nosso).

Ayres, 2.º se tiver mais de hum passaporte 3.º finalmente se for colhido em fragante roubo á Embarcação Brasileira. Deos Guarde a Vossa mercê.

Paço 26 de Dezembro de 1827

*Diogo Jorge de Brito.*³⁷⁵ (grifo nosso)

Como se nota, foi expressamente determinado que os navios da “Republica de Buenos Ayres”, 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 1827, 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 instruções a serem observadas. Destacaremos as determinações de números nove e dez, não apenas por mencionarem o objetivo e a estratégia de ação da *Divisão Naval da Costa d’Leste*, mas também por definirem as ameaças a serem enfrentadas no litoral africano, os corsários da República de Buenos Aires e piratas. Destarte, se especifica ainda os portos da região congolana 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 commissão sirvão de Instrucções os seguintes artigos:

[...] 9.º A estação da Costa d’ África tem por objecto proteger os nossos vasos mercantes que vão fazer escravos em Cabinda, e mesmo em Molembo, e Ambris, contra os insultos dos Corsarios e Piratas que por vezes nos hão roubado nesse Distrito; com tudo para Vossa mercê fazer prezas será necessário, ou que a Embarcação pertença á Republica de Buenos Ayres; ou que se lhe encontre duplicata de passaportes, ou finalmente se for colhida e constar legalmente haver hostilizado o nosso Pavilhão.

10.º Fica a seu arbitrio distribuir e dirigir a força sob o seu commando coherentemente a vivificar o serviço que se lhe incumbe no artigo 9.º; podendo Vossa mercê estacionar em Cabinda, andar á Vella, fazer mesmo alguma degressão a Molembo, use tudo o mais que julgar conveniente e apropriado as circunstancias que daqui se não podem prever. [...]

*Deos Guarde a Vossa mercê. Paço 23 de Maio de 1828. Diogo Jorge de Brito.*³⁷⁶

Os artigos anteriores aos 9º e 10º versavam sobre as instruções para efetuar o comboio de navios de comércio destinados a Costa d’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 diligencia 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

³⁷⁵ Cf. AN-RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1206. Folhas 2 (frente e verso) e 3.

³⁷⁶ Cf. AN-RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1206. Folha 46 (frente e verso). (grifo nosso).

Janeiro. Ademais, há a menção de que não “obstante Sua Majestade Imperial haver ordenado que a Divisão da Costa d’África seja rendida de seis em seis mezes” e ter se conduzido a bordo seis meses de mantimentos, mais provisões poderiam ser enviadas por embarcações mercantes. Levar-se-ia ainda papeis de letras de câmbio, caso fosse necessário adquirir gêneros na praça mercantil de Luanda. As “cartas de credito” 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.³⁷⁷

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 d’Leste* e todos os demais subordinados, eram doze determinações gerais:

Ordem Geral

Os senhores Comandantes dos Navios de Sua Majestade Imperial de baixo do meu Comando, devem dar particular atenção ás Ordens seguintes tanto como ás do Regimento Provizional; fazendo-as executar por todos os seus subordinados.

1.º Como o nosso objecto nesta costa hé o de proteger os nossos vazos Mercantes, Em Molemo, Cabinda, e Ambriz, contra o insulto dos Corsarios e Piratas; com tudo, para fazer preza hé nessecario (sic) que a Embarcação pertença á Republica de Boinos Aÿres, ou que se lhe encontrem duplicados passaportes, ou finalmente se fôr colhida, ou constar com legalidade haver hostilizado o nosso Pavilhão.

2.º Os Senhores Comandantes devem dár toda a atenção que os seus Navios estejam sempre prontos para atacar, ou defender, por isso recomendar muito, que se fação exercicicios, tanto de Artilharia, como de Fuzilaria, e espada, todos os dias que o tempo o permitir.

3.º Os Senhores Comandantes devem tomar todo o cuidado na conservação, e bom estado do aparelho dos seus Navios, e igualmente que o seu pânno esteja sempre bem consertado, não só o da verga, como o de sobreçalente, examinando ao menos uma vez na Semana, por cauza dos ratos, e ao mesmo tempo para lhe dar ár, e se fôr preciso limpar o paÿol.

4.º Sua Majestade Imperial recomenda o maior disvello (sic) na conservação da saude das Equipagens; O mesmo Augusto Senhor ordena como prencipaes (sic) medidas, a limpeza tanto nos Navios, como nos Corpos, e roupas das guarniçõens, por este motivo os Senhores Comandantes deverão passar mostra todos os dias antes do meio dia (...)

5.º Quando estiver fundiado, não se fará trabalhar a guarnição, das 10 horas da manhã a thé as 2 horas da tarde sem aver (sic) grande necessidade, e nunca sem toldo, o que sempre se conservará de dia, e de noite, sendo possível.

6.º Todos os dias deverão subir para as trinxeiras, todas as Macas, e Sacos de Marinhage, e Muchillas dos Soldados, e não consentir ficar em baixo couza alguma de roupa, sendo bom passar mostra huma vez na Semana, em todos os Sacos, e Caixas, para ver que não haja roupa suja dentro, e ao mesmo tempo fazer que se dé ar as Macas, Colxões e Cobertores.

³⁷⁷ *Ibidem*, Folhas 45 e 46 (frente e verso).

7.º Deverão haver dois dias na Semana para lavage de roupa, assim como dois no mez para lavage das macas, e sacos, e nunca se premetirá (sic) que a gente fique com roupa molhada, nem tão pouco deixalla dormir em sima (sic) do Convéz, nem em lugares humidos, para cujo fim será bom dar a todos as Macas e Colxões que forem possivel.

8.º *Recomendo aos Senhores Comandantes não premitão mais Caixas que as que forem indispensaveis, por que a maior parte dellas só servem para conservarem porcaria, e mandriice de muitos, e em seu lugar substituirão com os Sacos á Marinhage, e Muchillas dos Soldados; que todos os dias deverão subir para as trinxeiras, para ficar a coberta safa.*

9.º *Os Senhores Comandantes devem ter muito cuidado em que os mantimentos sejam bons, e não consentir que se distribuão mas, nem tão pouco premitir que a sua gente, coma gordura da Caldeira, ou Carnes cruas, nem Azeite, pois que toda a gordura hé muito prejudicial, e promove o Escorbuto, e pelo contrario se dará sempre Vinagre, e se fôr necessario mais que a ração. Em tempo de Jantar, e de ceia dar o chá á guarnição o Ponche de Aguardente da maneira seguinte. Para vinte e quatro praças , huma camada de Aguardente, e trez camadas de Agua, e huma libra de Assucar, e juntar-se- há assido de limão quando fôr possível por que hé muito bom para Escorbuto em todas as occasi õens.*

10.º *Deverse-há comprar Carnê fresca, verduras, e frutas para a guarnição todas as vezes que se possa, repartindo-se em iguaes quantidades, sem abuzo.*

11.º *Finalmente, deverse-há conservar os espiritos da gente entretidos, já com obras de Marinheiros, já com exercício de Artilharia, já com jôgo de Sabre, premetindo que na melhor ordem, sempre depois de ceia, que os Soldados, e Marinheiros, dancem, e seentretenhão ao son do Pifano (sic), por espaço de huma ou duas horas.*

12.º *Visto a grande umidade neste tempo, recomendo aos Senhores Comandantes que se dé a guarnição meia praça de Aguardente com casca de laranja, para prezervativo contra o Escorbuto.*

Bordo da Corveta Animo Grande surta em Cabinda aos 15 de julho de 1828.

A.S. Bartholomeu Hayden ³⁷⁸ (grifo nosso)

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.³⁷⁹ 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 d’Leste* passaram a se orientar pela *Ordem Geral* elaborada pelo capitão de fragata Bartholomeu Hayden.

³⁷⁸ Cf. AN-RJ: Ofícios dos comandantes dos navios. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 305.

³⁷⁹ Cf. AN-RJ: Ofício do comandante João Bernardino Gonzaga ao Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, datado de 8 de janeiro de 1828. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 307.

3.3 Divisão Naval da Costa d’Leste: organização, emprego e logística

A opção pelo estabelecimento de uma Divisão Naval brasileira no porto angolano 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 para 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 d’Leste*. Esta foi constituída, com períodos variáveis de permanência no litoral africano, pelos seguintes navios: fragatas (1) *Dona Francisca* e (2) *Paraguassú*; corvetas (3) *Ânimo Grande* e (4) *Bertioga*; brigues (5) *Quinze de Agosto*, (6) *Novo Brilhante*, (7) *Três de maio*, (8) *Duqueza de Goiás*; brigues-escuna (9) *Ismênia* e (10) *Feliz*; escuna (11) *Duas Estrellas* e barca-escuna (12) *Despique Paulistano*. Pelo quadro abaixo poder-se-á fazer 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 3.4

O poder naval da *Divisão Naval da Costa d’Leste* - (“continua”)

Chefe de Divisão João Bernardino Gonzaga				
Período de permanência no litoral africano: ABR 1827 / FEV 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	<i>Dona Francisca</i>	40 canhões	280 homens	Navio capitânea. ³⁸⁰ Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue-escuna	<i>Ismênia</i>	14 canhões	110 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Escuna	<i>Duas Estrellas</i>	6 canhões	60 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 60 canhões.				
*Guarnição: 450 homens.				

³⁸⁰ O navio capitânea era comandado pelo comandante da *Divisão Naval da Costa d’Leste*, coordenava a ação dos demais navios que constituíam a esquadra.

Capitão de Fragata Justino Xavier de Castro				
Período de permanência no litoral africano: FEV 1828 / JUL 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	<i>Paraguassú</i>	48 canhões	360 homens	Navio capitânea. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Novo Brillhante</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue	<i>Quinze de Agosto</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*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	<i>Ânimo Grande</i>	24 canhões	154 homens	Navio capitânea. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Quinze de Agosto</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue	<i>Duqueza de Goiás</i>	14 canhões	115 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Ismênia</i>	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	<i>Bertioga</i>	20 canhões	155 homens	Navio Capitânea. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Três de maio</i>	26 canhões	120 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.

Brigue	<i>Duqueza de Goiás</i>	14 canhões	115 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Feliz</i>	5 canhões	40 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 65 canhões.				
*Guarnição: 430 homens.				
Capitão-Tenente Jozé Lamego Costa				
Período de permanência no litoral africano: SET 1829 / MAR 1830				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	<i>Ânimo Grande</i>	24 canhões	154 homens	Navio Capitânea. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Três de maio</i>	26 canhões	120 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Feliz</i>	5 canhões	40 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Barca-escuna	<i>Despique Paulistano</i>	1 canhão	20 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 56 canhões.				
*Guarnição: 334 homens.				

Fontes: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro: *Demonstração da Despesa da Marinha a cargo do Thezouro Nacional para o ano de 1828*. Fundo: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação do documento: XM-543, Seção de guarda: CODES.; MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira*. 3ª ed., Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959, p.196;24;135;92; BOITEUX, Henrique. *op.cit.*, p.261;262; MARTINS; BOITEUX, *op.cit.*, p.230-233.

As fragatas eram os maiores navios de guerra da época e eram guarnecidas com mais canhões que outras classes de navios, por isso eram consideradas navios de primeira linha, na medida em que, geralmente, formavam 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 a proteção do comércio transatlântico de escravos e a 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, existiam apenas nove fragatas.³⁸¹

Para termos a noção dos custos de manutenção da *Divisão Naval da Costa d’Leste*, dispomos de dados referentes ao ano de 1828, extraídos de um documento denominado

³⁸¹ Sobre o quadro geral dos navios da Armada Imperial durante a Guerra da Cisplatina, Vide: MARTINS; BOITEUX, *op.cit.*, p.230-233.

Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Thezouro 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 da Costa d'África foi de 24:956\$800 (24 contos 956 mil e 800 réis), o que ao longo de doze meses equivale ao total de 299:481\$600 (299 contos 481mil e 600 réis!). Para termos 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 3.5).

Quadro 3.5

Despesas com militares em serviço de guerra na costa da África, no Rio de Janeiro e no Rio da Prata referentes ao ano de 1828

Navios em serviço na Costa d'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: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro. *Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Thezouro Nacional para o anno de 1828*. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação do documento: XM 543 ; Seção de guarda:CODES.

Os dados acima mencionam apenas aos custos do último ano de conflito com a República Argentina e se referem a três teatros de operações de guerra de fundamental importância para a geo-política 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 deste ano. A capital do Império fora protegida ostensivamente por navios de guerra que, além de guardarem o porto do Rio de Janeiro, realizavam comboios a navios 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 d'Este* 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 da Costa d'África, ressaltamos que mesmo após o fim do consulado de Ruy Germack Possolo em Luanda, que permanecera na função até abril de 1828³⁸², o governador de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, continuou dando apoio à guarnição da força naval brasileira que eventualmente buscava água, mantimentos e reparos dos navios no porto da capital angolana.³⁸³ Além disso, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, em nome do imperador D. Pedro I, solicitava 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

³⁸² 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.

³⁸³ Cf. BOITEUX, Henrique. *op.cit.*, p.258, 260.

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 publico, que sendo prejudicial, e provadamente inutil enviar bolaxa e legume em grande porção para supprimento da Divisão Naval na Costa d'Africa, pois que taes generos se arruinão facilmente com o calor do Paiz, convindo antes, como unico meio, que se remetão amiudamente, e em pequenas porções; recommenda Sua Magestade Imperial aos commerciantes desta Praça, donos de Embarcações que navegam para os Portos d'Africa, Occidental que facilitem em todas as ditas Embarcações o transporte de huma lemitada porção de ambos os referidos generos, de que se lhes pagará o competente frete, se assim o exigirem. Os respectivos Capitães no acto de completar a carga dirigir se hão ao Intendente da Marinha, que tem as convenientes instrucções a este respeito. Espera o mesmo Augusto Snr. que todos se prestem a esta disposição, que toda reverterá em beneficio do Commercio. Secretaria de Estado em 15 de maio de 1828. Joaquim Francisco Leal.³⁸⁴

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 de 1828 com embarcações em destino à Costa da África que seriam escoltadas por navios de guerra até distância segura da costa.³⁸⁵ Essas matérias continuaram sendo publicadas periodicamente nos referidos jornais que circulavam na capital do Império até a desmobilização da *Divisão Naval da Costa d'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 1828³⁸⁶ 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 *Paraguassú* 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**³⁸⁷, e levando 66 doentes, dos quais morreram cinco em viagem.³⁸⁸ Os dois negreiros comboiados tinham o porto de Cabinda como principal área de aquisição de escravos, nesta viagem específica sob a proteção de um dos maiores navios de guerra da Marinha Imperial, posto que a fragata *Paraguassú* era armada com 48 canhões.³⁸⁹ O primeiro tumbeiro, de propriedade de Joaquim José Cardoso Guimarães, desembarcou 315 escravos no Rio de Janeiro, e o segundo, de propriedade de João Antônio Ferreira, 515.³⁹⁰ Considerando-se que no ano de 1828 desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 45.390 escravos africanos (vide Apêndice 09), apenas esses dois navios em uma única viagem desembarcaram aproximadamente 1,8% do total de cativos. Caso se

³⁸⁴ BN-RJ. *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 17 de maio de 1828, nº 14, p.1. (consulta on line)

³⁸⁵ BN-RJ. *Diário Fluminense*, edição de 16 de maio de 1828, vol.2, nº 3, p.1. (consulta on line)

³⁸⁶ Cf. BOITEUX, Henrique. *op. cit.*, p.258.

³⁸⁷ Grifo nosso. A Galera *Novo Despique* e o Brigue *Novo Destino* eram navios negreiros que praticavam com regularidade o comércio transatlântico de escravos africanos. Cf. www.slavevoyages.org, consultado em 05/10/2015.

³⁸⁸ Cf. BOITEUX, Henrique. *op. cit.*, p.258-259.

³⁸⁹ Cf. MARTINS ; BOITEUX, *op. cit.*, p.230.

³⁹⁰ Cf. www.slavevoyages.org, consultado em 05/10/2015.

argumente que a Divisão Naval brasileira destacada no litoral da África salvaguardou 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 d'África adotou como principal estratégia de ação a realização de comboios regulares às embarcações negreiras destinadas ao Brasil até algumas léguas distantes da costa africana, pois era nos portos africanos e na saída destes que ocorriam os ataques aos navios de comércio. Porém durante a passagem de comando e o consequente retorno a 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 congolana, entre os portos de Molembo, Cabinda, Ambriz, visando combater corsários e piratas, além de ocasionalmente rumarem para Luanda para buscar suprimentos para a tripulação e fazer eventuais reparos.³⁹¹

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 *Paraguassú*, relatou ao ministro da Marinha, Miguel de Souza Mello 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 achão senão creanças, 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 Corsarios depois da tomada dos navios de Ambriz: no dia 26 chegou a este porto a Escuna Ismenia, 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 ortalice por não ser tempo della; porem 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 n'esta Costa. [...]*³⁹² (grifo nosso)

A sucessão dos comandantes da *Divisão Naval da Costa d'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 *Paraguassú*. Após avaliar a situação da Divisão Naval, sob o seu comando, o capitão de fragata Bartolomeu Hayden solicitou ao ministro da Marinha a vinda de mais um

³⁹¹ A estratégia de ação naval da *Divisão Naval da Costa d'Leste* pode ser percebida em uma correspondência do comandante Bartolomeu Hayden ao Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, datada de 22 de Janeiro de 1829, que citaremos no próximo tópico em função de se tratar do relato da perseguição de um navio pirata por um dos navios que compunham a força naval brasileira.

³⁹² 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 Secretario de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim. *Apud.* BOITEUX, Henrique. *op. cit.*, p. 259.

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*, que deveria retornar ao Rio de Janeiro com parte da tripulação em mau estado de saúde. A questão da logística, no entanto, ultrapassava a saúde do pessoal militar. Pesava 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, comtudo he de meu dever saber fazer a Vossa Excelência, que estas não poderão ser executadas como desejo, enquanto não hajão aqui tres embarcações, todas boas de vela, sendo uma corveta e dous brigues, ou um brigue e uma escuna de força, que não devem estar muitos dias fundeadas, não só porque assim melhor protegem o commercio, como porque tambem he mais util para as suas equipagens*³⁹³; *rogando comtudo a Vossa Excelência haja de perdoar-me por offerecer a minha 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.* [...] ³⁹⁴ (grifo nosso)

Com efeito, além da chegada do brigue-escuna *Ismênia*, que era esperado, a solicitação do comandante Hayden fora atendida, pois foi enviado do Rio de Janeiro o brigue *Duqueza 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. Desta maneira, o apoio logístico à força naval brasileira no litoral de Angola 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 d`Leste* era de mais de quatro centenas de homens³⁹⁵, estando esta situada no extremo leste do Atlântico, é compreensível que ocorressem dificuldades de abastecimento e baixas por problemas de saúde, além de empecílios para promover a renição da tripulação.

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 no litoral de Angola se tornou uma prioridade do Império, 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 e desta forma não se podiam desprezar os : interesses dos homens de negócio da maior praça mercantil da América do Sul, o Rio de Janeiro. Assim, esses interesses se converteram em interesses de Estado.

³⁹³ O termo equipagens se refere à guarnição dos navios de guerra.

³⁹⁴ Ofício do capitão de fragata Bartolomeu Hayden, comandante da *Divisão Naval da Costa d`Leste*, datado de 22 de agosto de 1828, enviado ao Ministro e Secretario de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim. Apud. BOITEUX, Henrique. *op. cit.*, p. 257.

³⁹⁵ Conforme o Quadro 3.4 : “O poder naval da *Divisão Naval da Costa d`Leste*.”

3.4 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 Souza Mello e Alvim, referente ao ano de 1828, apresentado à Assembléia 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 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*³⁹⁶:

*[...] se foi preciso conservar por seis mezes, 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 commercio naquella costa das continuas aggressões dos piratas que a infestam, se a viagem da senhora Rainha de Portugal, D. Maria II á Europa exige a presença de duas fragatas de 1ª ordem naquelle hemispherio, como se poderia esperar redução de despeza com a marinha?*³⁹⁷ (grifo nosso)

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.*³⁹⁸ (grifo nosso)

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 operavam próximo à costa africana durante e após a Guerra da Cisplatina com o objetivo de apresiar 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, se tornando verdadeiros piratas. Desta forma, a atuação independente de alguns navios corsários explica em parte o fato de

³⁹⁶ 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.

³⁹⁷ MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, 1829.

³⁹⁸ Correspondência de Thomas Jefferson ao seu secretário particular William Short, datada de 4 de agosto de 1820, *Apud*. MAXWELL, Kenneth. *op.cit.*, p.256.

dezenas de presas não terem chegado aos portos das Províncias Unidas do Rio da Prata. 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. Inicialmente, obedeceu às regras que ditavam o corso, porém, visando maiores lucros agiu independentemente. 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 apresiar alguns negreiros, o seu comandante desembarcou e vendeu escravos em 1828 nas ilhas de Saba e São Bartolomeu, nas Antilhas, 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 2.000 dólares, o comandante e o navio foram liberados.³⁹⁹

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.⁴⁰⁰ A permanência dos dois corsários em Nova York foi interrompida pelo protesto do cônsul brasileiro, tendo ambos zarpado a 2 de janeiro de 1828 rumo a Argentina. Neste segundo cruzeiro, os corsários velejaram afastando-se para o litoral africano com o propósito de embaraçar o comércio marítimo brasileiro (Apêndice 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!⁴⁰¹

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. O seu armador era o argentino Martiniano Bonorino e, a 10 de maio de 1828, o corsário no porto de Ambriz, apresou três navios negreiros brasileiros: *Cotín*, *Imperador do Brasil* e *Triunfo da Inveja*.⁴⁰² 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.⁴⁰³ 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 as autoridades brasileiras no porto de Salvador em 13 de junho de 1828, juntamente com

³⁹⁹ Cf. DESTEFANI, *op.cit.*, p.272;427-428;447; Cf. MARTINS ; BOITEUX, *op. cit.*, p.396.

⁴⁰⁰ Cf. MARTINS ; BOITEUX. *op. cit.*, p. 389-391.

⁴⁰¹ *Ibidem*, p. 391.

⁴⁰² Cf. RODRIGUEZ ; ARGUINDEGUY, *op.cit.*, p.419-420.

⁴⁰³ *Ibidem*, p.419.

escravos que se encontravam a bordo e a tripulação que fora do navio corsário *General Brown*.⁴⁰⁴

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 (Apêndice 14). De acordo com Laurio Destefani, no litoral africano tomou um navio negreiro, libertando 60 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 havia terminado as hostilidades com a Convenção Preliminar de Paz.⁴⁰⁵

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 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. El decreto de Dorrego atribuindo 200 pesos por negro que se **sujeitasse** as disposições argentinas, em lugar dos cinquenta que se davam, foi apenas decretado no final de setembro e muitas corsários não o conheciam até princípios de 1828.⁴⁰⁶

A insegurança para o comércio de escravos na região do litoral norte de Angola era uma realidade na década de 1820, sobretudo no contexto em que o Brasil estava envolvido em uma guerra com a Argentina (1825-1828). A *Divisão Naval da Costa d’Leste*, indubitavelmente, minimizou perdas de navios negreiros brasileiros no litoral setentrional de Angola, ou seja, nos portos de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Em ofício de 15 de novembro de 1828, Bartholomeu Hayden, chefe da Divisão Naval brasileira estabelecida na região congo-angolana, participou ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, que a **galera 30 de Março** e o **brigade Amazonas**⁴⁰⁷ sairiam no dia seguinte de Cabinda para o Rio de Janeiro. Além disso, relatara que “nada houve quanto a Divisão, e não terem aparecido nem **inimigos**, nem **piratas**.”⁴⁰⁸ A expressão “inimigos” utilizada por Hayden refere-se aos corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata, 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 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

⁴⁰⁴ Cf. AGN - BA: X.4.5.5: Contrata ; X.5.1.5:Doc. del corsario captor ; Gazeta da Bahia, suplemento nº 22 de 1828; Gaceta Mercantil de Bs. Aires del 12 SEP 1828. *Apud.* RODRIGUEZ ; ARGUINDEGUY, *op.cit.*, p.398-399,419-420; DESTEFANI, *op.cit.*, p.448-449.

⁴⁰⁵ Cf. DESTEFANI, *op.cit.*, p.455.

⁴⁰⁶ *Ibidem*, p.428.

⁴⁰⁷ Grifo nosso.

⁴⁰⁸ Ofício do comandante da *Divisão Naval da Costa d’Leste*, Bartholomeu Hayden, ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, datado de 15 de novembro de 1828. *Apud.* BOITEUX, Henrique. *op.cit.*, p. 260. (grifo nosso).

brigade *Amazonas*, de propriedade de Manoel Guedes Pinto, 445.⁴⁰⁹ Considerando-se que no ano de 1828 desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 45.390 escravos africanos (vide Apêndice 09), apenas esses dois navios negreiros em uma única viagem desembarcaram aproximadamente de 2,2% do total de cativos.

O ministro Miguel de Souza Mello 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 o comandante Hayden da ameaça de um potencial inimigo no litoral africano:

Para Bartholomeu Hayden

Havendo o governo de Sua Majestade O Imperador recebido informações deque Fournier com huma Curveta, e duas Embarcações menores armadas, sahira da Ilha de S. Thomas e se dirigira á Costa d`Africa para aprezar as nossas Embarcações do commercio de Escravatura; e dezejando o Mesmo Augusto Senhor, prevenir os estragos que aquelle Aventureiro possa fazer ao Commercio dos subditos do Imperio n`esses mares, por que apezar de estar concluida a páz com Buenos Ayres, he factivel que elle, e outros Corsairistas, degenerem em Piratas: resolveu Sua Majestade O Imperador reforçar d`esde já a Divizão do seu Commando com a reunião do Brigue Duqueza de Goyas, e brevemente partirá d`aqui huma Fragata e huma Escuna a render essa Divizão. No entretanto previno a Vossa Mercê de que a Guerra com Buenos Ayres cessou como verá pelos Exemplares do Tratado de Páz que lhe envio inclusos. O objecto pois da sua comissão n`essas paragens limita-se a proteger a navegação e commercio Brasileiro dos insultos dos Piratas que se diz abundarem por esse Costa, regulando-se Vossa Mercê a este respeito na forma do artigo 9.º das suas Instrucções, e cumprindo advertir que as mesmas Embarcações armadas, com bandeira de Buenos Ayres, se incistirem, apezar do conhecimento da páz a cometer hostilidades, será reputados Piratas. [...]

Deos Guarde a Vossa Mercê. Palacio do Rio de Janeiro em 4 de novembro de 1828. Miguel de Souza Mello e Alvim.⁴¹⁰ (grifo nosso)

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 appareceu a sotavento deste Porto, hum Brigue-Escuna, que fez fogo a huma Lanxa e a obrigou a encalhar; estando já perto da noite julguei inutil o mandar atráz d`elle. A 19 de nanhan appareceu outra vez fundeado á distancia de dous tiros d`esta Corveta, mandei o Bergantin Duqueza de Goyaz a dar-lhe caça, o que fez. (...); só tenho muito sentimento que se escapasse este Pirata. Estamos agora concertando as avarias do Bergantin, e como nem elle, nem o 15 de Agosto, estão promptos para sahir com o Comboy, deixo elles ambos cá e vou acompanhar o Comboy, a pôllo fóra da Costa, por que julgo provavel que o Pirata

⁴⁰⁹ Cf. www.slavevoyages.org, consultado em 05/10/2015.

⁴¹⁰ Cf. AN-RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 1206. Folhas 93 (verso), 94(frente e verso).

está esperando por elle. Quando largar a companhia destes Brigues, tenho a intenção de hir a Angola⁴¹¹ e Ambriz, a dar Comboy aos navios de lá.

Deos Guarde a V. Ex. Bordo da Corveta Animo Grande, surta em Cabinda 22 de janeiro de 1829 Ilmo. Ex. Snr. Miguel de Souza Mello e Alvim, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha. Bartholomeu Hayden, Capitão-de-Fragata, Comandante.⁴¹²

O brigue *Duqueza de Goiás*, comandado pelo primeiro-tenente Charles Watson, perseguiu o navio pirata *Empreendedor*⁴¹³, 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. Neste combate morreram dois marinheiros do *Duqueza de Goiás* e o tenente Charles Watson faleceu pouco tempo depois, na costa d'África, a 27 de abril de 1829.⁴¹⁴

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 Cabinda⁴¹⁵, 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.⁴¹⁶

O poder naval da *Divisão Naval da Costa d`Leste*, em termos de número de canhões e guarnição, apresentou uma sensível queda a partir dos dois últimos comandantes conforme podemos perceber no quadro 3.4, embora o número de navios de guerra não tenha diminuído. Isto ocorrera 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 d`Africa, he insufficiente para cohibir a ousadia dos Corsarios, ou antes Piratas, que com a bandeira Argentina, continuam a roubar os navios Brasileiros. Se o Governo de Buenos Ayres, occupado com suas dissensões internas, não está nas circunstâncias de se oppôr a esta violação do Tratado preliminar de paz, o nosso deve-o fazer enviando para ali hum novo reforço de navios de guerra não menos fortes, que veleiros, pois que até hoje não consta ter-se tomado algum pirata, antes elles não só tem roubado os mesmos navios armados, como a Corveta – Marcial – como até depois de se baterem com os nossos Brigues tem conseguido escaparem pela superioridade de velas. O Governo Britannico não he menos interessado neste negocio, e he bem sabido o que esses ladrões do mar praticarão com o Paquete – Redpolle – na sua viagem deste porto para o de Falmouth, e com diversos outros navios inglezes, com os quaes tem commettido barbaridades só proprias dos Argelinos.⁴¹⁷(grifo nosso)

⁴¹¹ A expressão Angola se refere a Luanda.

⁴¹² Cf. AN-RJ: Ofício do comandante Bartholomeu Hayden ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, datado de 22 de janeiro de 1829. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Notação dos documentos: XM 305.

⁴¹³ 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, *op.cit.*, p.261.

⁴¹⁴ Cf. Arquivo da Marinha do Brasil - RJ. Livro de Assentamentos dos Officiais da Armada Real, filme nº 44, seção B, folha 115 (frente e verso).

⁴¹⁵ Cf. RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, Barão do. *Efemérides Brasileiras*. Ministério das Relações Exteriores. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1946, p. 17.

⁴¹⁶ Cf. MARTINS ; BOITEUX, *op.cit.*, p. 398.

⁴¹⁷ BN-RJ. *Jornal do Commercio*, edição de 14 de agosto de 1829, n.º 544, vol.IX, p.1. (consulta on line).

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 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 d’Leste*. Conforme a edição destacada acima 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 enviaria embarcações de guerra mais velozes, haja vista que até então apenas se conseguira afugentar corsários e piratas. Menos canhões e guarnição a bordo, poderia significar mais 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 norte de Angola.⁴¹⁸ É factível que a simples presença de navios de guerra nos portos africanos tinha 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 as embarcações de comércio, e inclusive de uma corveta armada⁴¹⁹, mesmo com a presença da força naval brasileira na costa da África.

Em termos pragmáticos e diplomáticos, defender o *comércio lícito*⁴²⁰ de escravos 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 do hemisfério do Equador. Porém, a análise dos livros de quarto, ofícios e ordens de navios que compuseram a *Divisão Naval da Costa d’Leste* indica que não houve fiscalização contra o comércio ilícito de africanos. Vale ressaltar que tanto o comércio legal, ao sul do Equador, como o ilegal, ao norte deste hemisfério, aumentaram marcadamente no período imediatamente anterior a data prevista para a abolição definitiva do comércio transatlântico de africanos.⁴²¹

⁴¹⁸ Vide Quadro 3.4: O Poder naval da *Divisão Naval da Costa d’Leste*.

⁴¹⁹ 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.

⁴²⁰ Incluem-se neste caso os navios empregados no comércio lícito de escravos que era desenvolvido entre os portos brasileiros e os portos africanos situados ao Sul do hemisfério do Equador em áreas sob domínio da coroa portuguesa. 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.

⁴²¹ Cf. BETHELL, *op. cit.*, p.78.

3.5 O fim do comércio lícito de escravos e a desmobilização da *Divisão Naval da Costa d’Leste*

As embarcações envolvidas com o comércio marítimo eram matriculadas na Intendência da Armada brasileira através de inspetores dos Arsenais de Marinha, nas províncias onde houvesse.⁴²² Antes de saírem do Brasil, portando passaportes competentes⁴²³ 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 escrituração, constando o nome da embarcação, do mestre dela e 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. Esta instituição 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.⁴²⁴

Além deste controle legal realizado no Brasil, de acordo com a convenção anglo-brasileira de 1826, que revalidou os compromissos assumidos pela coroa portuguesa 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 da Marinha britânica e brasileira, desde que houvesse motivos razoáveis para se suspeitar de terem a bordo escravos adquiridos através de comércio ilícito.⁴²⁵

Com efeito, de acordo com o Tratado anglo-português realizado em 1817 e renovado pelo Brasil em 1826, os navios que se destinavam ao comércio lícito de escravos ao sul do hemisfério do Equador deveriam portar passaportes especiais numerados e assinados por autoridades competentes, válidos apenas por uma viagem, no qual deveria constar o porto de saída e de destino, o número de escravos a serem levados a bordo equivalente ao permitido pela tonelagem do navio, o número da tripulação, os nomes do mestre, do navio e de seu proprietário, além da tonelagem do navio. Estas determinações visavam promover a diminuição gradual do comércio de escravos até a abolição definitiva do mesmo e o não cumprimento delas implicava em prática de comércio ilícito de escravos mesmo ao sul 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 d’Leste* no litoral da região congo-angolano, sugere que o acordo diplomático anglo-brasileiro que previa a fiscalização do 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 ao Norte do hemisfério do Equador, não era uma função dos navios de guerra brasileiros em Cabinda, apesar deste porto, localizado no norte de Angola, encontrar-se situado próximo à linha do Equador.

⁴²² Somente a partir de 1845 foram criadas as Capitânias de Porto em algumas Províncias do Império. Para maiores informações ver: CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil - Organização e Administração do Ministério da Marinha no Império*. Ministério da Marinha, Brasília - Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1986, p. 52.

⁴²³ Anexada ao passaporte deveria estar uma Certidão de fiscalização feita na Mesa do Despacho Marítimo.

⁴²⁴ Cf. BRASIL. Índice Alfabético das leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Livraria Universal dos Editores Eduardo & Henrique Laemmert, Tomo 3, 1850, p.460.

⁴²⁵ Cf. Art. V do Tratado de 1817, realizado entre Portugal e Inglaterra e renovado pelo Brasil em 1826.

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 nº 214, de 5 de novembro de 1829, ratificada pelo ministro da Marinha, Miguel de Souza Mello 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 a proximidade da data prevista para a extinção definitiva do tráfico atlântico de cativos:

[...] V.S. fará constar aos proprietarios, ou consignatarios das embarcações empregadas no commercio licito de escravos, que havendo sido prorogado até o dia 13 de Março do anno próximo seguinte o prazo marcado para a retirada das mesmas embarcações para os portos deste Imperio, (...) **Ha por bem Permitir, que se continuem a facultar passaportes especiaes áquellas embarcações, que ainda tenham de ser enviadas pelos respectivos proprietarios, ou consignatarios aos portos da Costa d'África, para nelles receberem a carga de escravos, que tiverem prompta a embarcar, a saber: as que se dirigirem para a Costa Oriental d'África até o dia 25 do corrente, e para a Occidental até o dia 15 de Dezembro seguinte, (...) e ficando todos na intelligencia, de que a sua sahida dos referidos portos deve infallivelmente verificar-se o mais tardar até o sub-mencionado dia 13 de Março de 1830, prazo fixo, e improrogavel para tal fim.**

*Deus Guarde a V.S. – Paço em 5 de Novembro de 1829. – Miguel de Souza Mello e Alvim. Sr.Fiscal da Mesa do Despacho Marítimo.*⁴²⁶ (grifo nosso)

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 a partir das ratificações da Convenção anglo-brasileira de 1826, o *tráfico de almas* tanto ao norte, quanto ao sul do hemisfério do Equador, contou com o colaboracionismo das autoridades fiscalizadoras brasileiras e, posteriormente, posto completamente na ilegalidade, continuou a se desenvolver através do “contrabando.” Ressaltamos que o prazo inicial previsto para a permanência de negreiros na atividade de aquisição de cativos no litoral africano 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 de escravos ficara abolido efetivamente em função da vigência do acordo assumido pelo Brasil com a Grã-Bretanha.⁴²⁷

No relatório ministerial referente ao ano de 1829, apresentado a 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 da Costa d'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:

[...] *A divisão naval, encarregada de proteger o commercio da escravatura na Costa d'África, logo que expirou o prazo estipulado para a duração de semelhante trafico, se recolheu a este porto com os ultimos navios que alli existiam. Perdemos neste serviço alguns officiaes benemeritos, e não poucos marinheiros e soldados das*

⁴²⁶ Cf. *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1829*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, 1877, p.189.

⁴²⁷ Cf. FLORENTINO, *op.cit.* p.43.

*guarnições: muitos outros entraram bastantemente enfermos para os hospitaes.*⁴²⁸
(grifo nosso)

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 d’Leste*, o capitão-tenente Jozé Lamego Costa, recebido ordens expressas do ministro da marinha, Miguel de Souza Mello 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.⁴²⁹

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. Esta 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 d’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.*⁴³⁰

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 Barbosa⁴³¹, perdera, dir-se-ia, o élan mantido em sua administração anterior”. Limitou-se a deixar o barco correr.⁴³² Porém, a Marinha Imperial seguiria sendo 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 esta 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 de retorno à África dos Príncipes de Molembo e do Zaíre, respectivamente Miguel e Mambuco Conga, a bordo de um navio de guerra da Armada Imperial brasileira, acompanhados de mais de 30 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 dos

⁴²⁸ Ministério da Marinha. Relatório e proposta do ano de 1829, apresentado a Assembléia 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: Typographia Nacional, 1876, p.7.

⁴²⁹ Cf. AN-RJ: Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Seção de guarda: CODES; Notação dos documentos: 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 Souza Mello e Alvim, ao capitão-tenente Jozé Lamego Costa.

⁴³⁰ Cf. MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra e o Império: a marinha brasileira como braço da política externa imperial*. Artigo apresentado na Associação Nacional de História (ANPUH) – XXIV Simpósio Nacional de História, 2007, p. 3. (grifo nosso).

⁴³¹ Francisco Vilela Barbosa (Marquês de Paranaguá) foi Ministro da Marinha de 19.11.1823 a 15.01.1827 e novamente entre 04.12.1829 a 19.03.1831.

⁴³² Cf. MAIA, João do Prado, *op. cit.*, p. 124;125.

reinos de Molembo e do Zaíre havia sido convidado para uma refeição a bordo do navio negreiro *União Feliz* quando então foram surpreendidos pela tripulação da embarcação que os aprisionou e os transportou violentamente para o Rio de Janeiro para serem vendidos em um mercado de escravos. Segundo a mesma fonte, Miguel e Mambuco Conga procuraram fazer contato com homens de negócio da praça mercantil do Rio de Janeiro que os reconheceram e denunciaram as autoridades competentes a atrocidade cometida contra distintos africanos e seus súditos.⁴³³ Como reparação da ofensa, o governo brasileiro determinou que o navio de guerra da Armada Imperial *Despique Paulistano*, comandado pelo tenente Eduardo Guilherme Ruyton, realiza-se a viagem de retorno à África com todos os africanos injuriamente transportados para o Brasil como 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.⁴³⁴

Este episódio, em certa medida, indica como ainda era necessário ao Império escravista brasileiro manter boas relações com autoridades de reinos africanos localizados no norte de Angola, onde havia desgoverno português, mesmo após o fim do comércio lícito de escravos. Os interesses de grupos de elites que ocupavam o topo de hierarquias sociais 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.

⁴³³ BN-RJ, *A Aurora Fluminense*, edições de 14 e 19 de abril de 1830, n.º 324 e n.º 328, p.1362-1363; p.1371-1372. Seção variedades, (Consulta on line).

⁴³⁴ Cf. AN-RJ. Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo/Coleção: Série Marinha; Código do fundo: B 2; Seção de guarda:CODES; Notação do documento: 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.

Conclusões

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, era a própria instituição escravidão e a política atlântico-africana de um Império escravista que estava sendo desafiada.

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 d’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 envolvera 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. Desta forma, os interesses da elite mercantil mais poderosa do Império foram seriamente afetados por corsários financiados, sobretudo, por homens de negócios da praça mercantil de Buenos Aires.

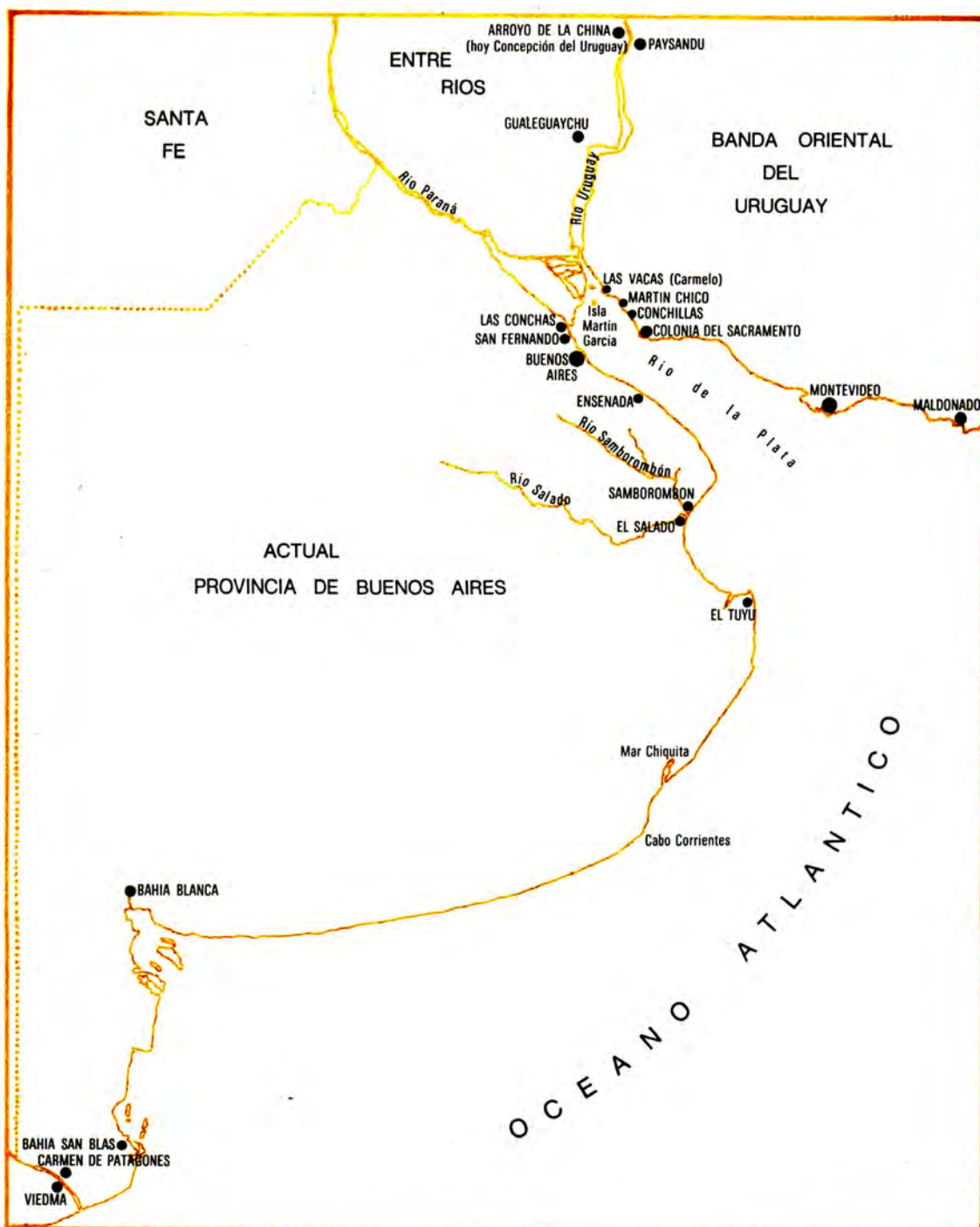
Os prejuízos financeiros da elite do capital mercantil carioca, representada pelos mercadores de escravos africanos, que inclusive monopolizavam as companhias de seguro de navios da Província do Rio de Janeiro, certamente contribuíram para abalar mais ainda as finanças do Império do Brasil que aplicou 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, durante a Guerra da Cisplatina pode 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 salvaguardar não apenas as principais rotas mercantis brasileiras, mas também preservar uma herança colonial portuguesa secular, a diretriz econômica atlântico-africana. A ação da Marinha de Guerra do Império Brasil entre os portos africanos de Molembo, Cabinda e Ambriz no final da década de 1820, seguramente visava efetuar um objetivo estratégico da política externa brasileira, a manutenção de áreas de influência no Atlântico Sul escravista.

APÊNDICE 02

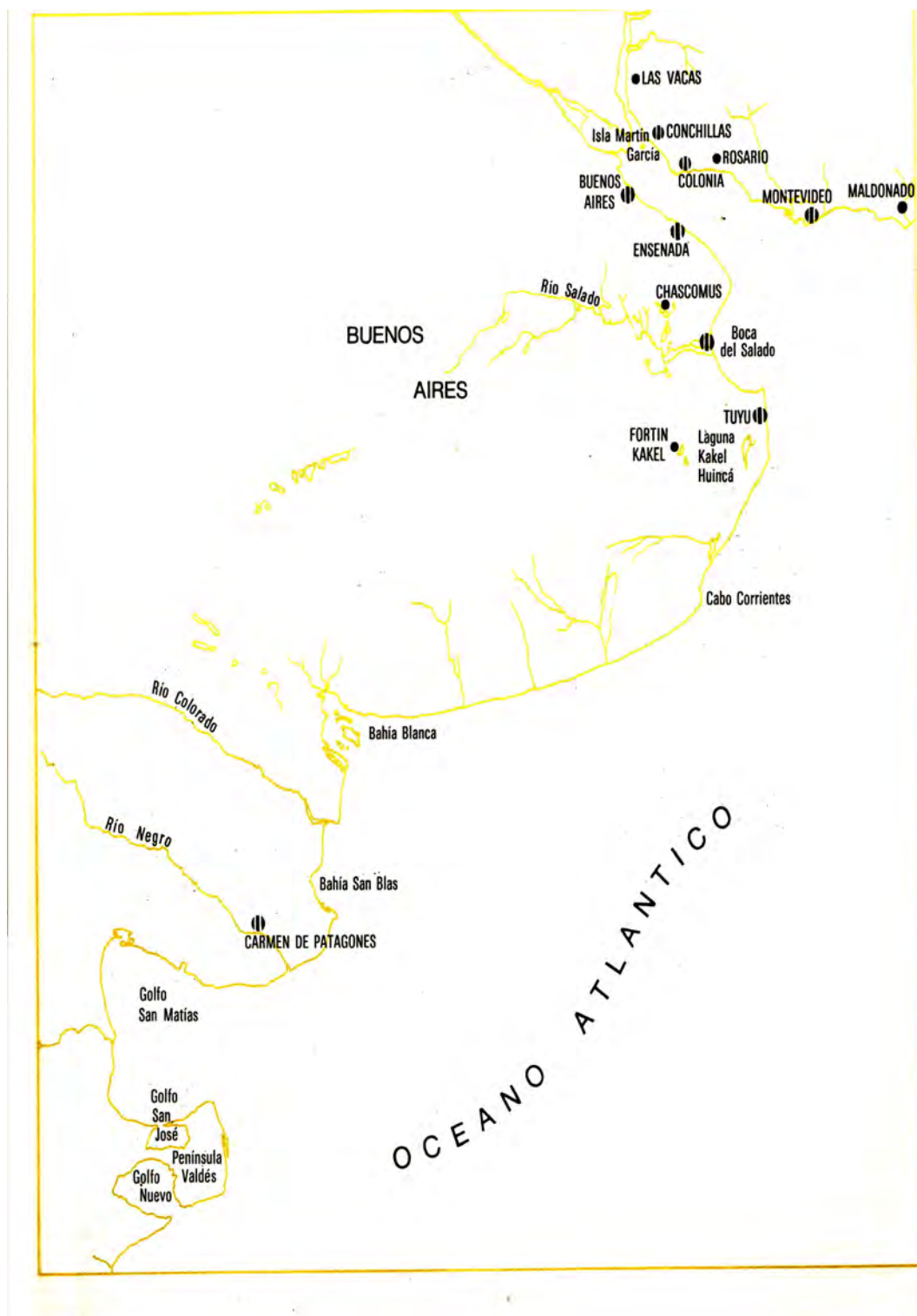
Gráfico Del Río de la Plata, Banda Oriental, sur de Entre Ríos, Pcia. de Buenos Aires hasta Patagones y Viedma. Dibujo de N. Pereyra, D.E.H.N.



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del curso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.524.

APÊNDICE 3

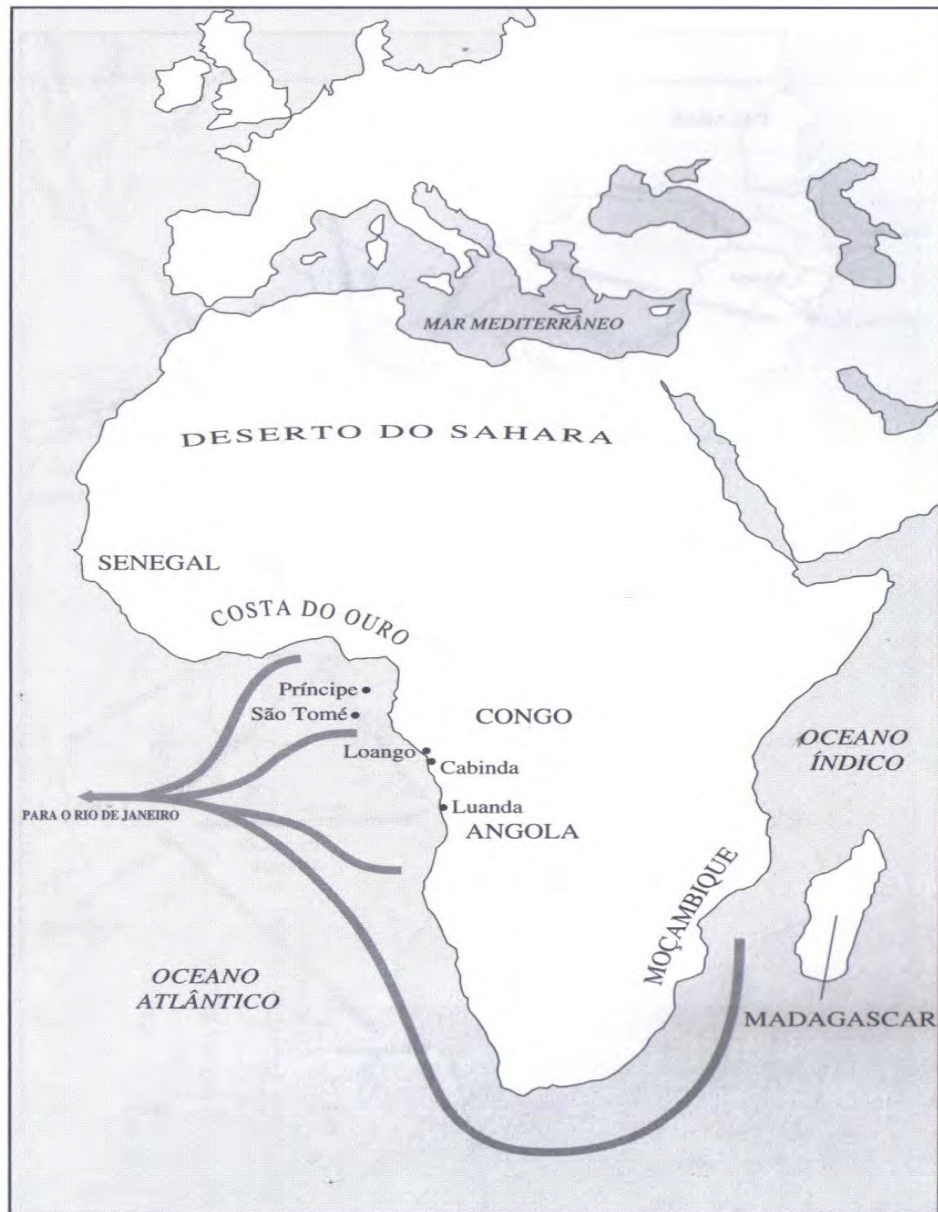
Puerto de Corsarios. Dibujo de N. Pereyra, D.E.H.N.



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Guerra de corso contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.273.

APÊNDICE 04

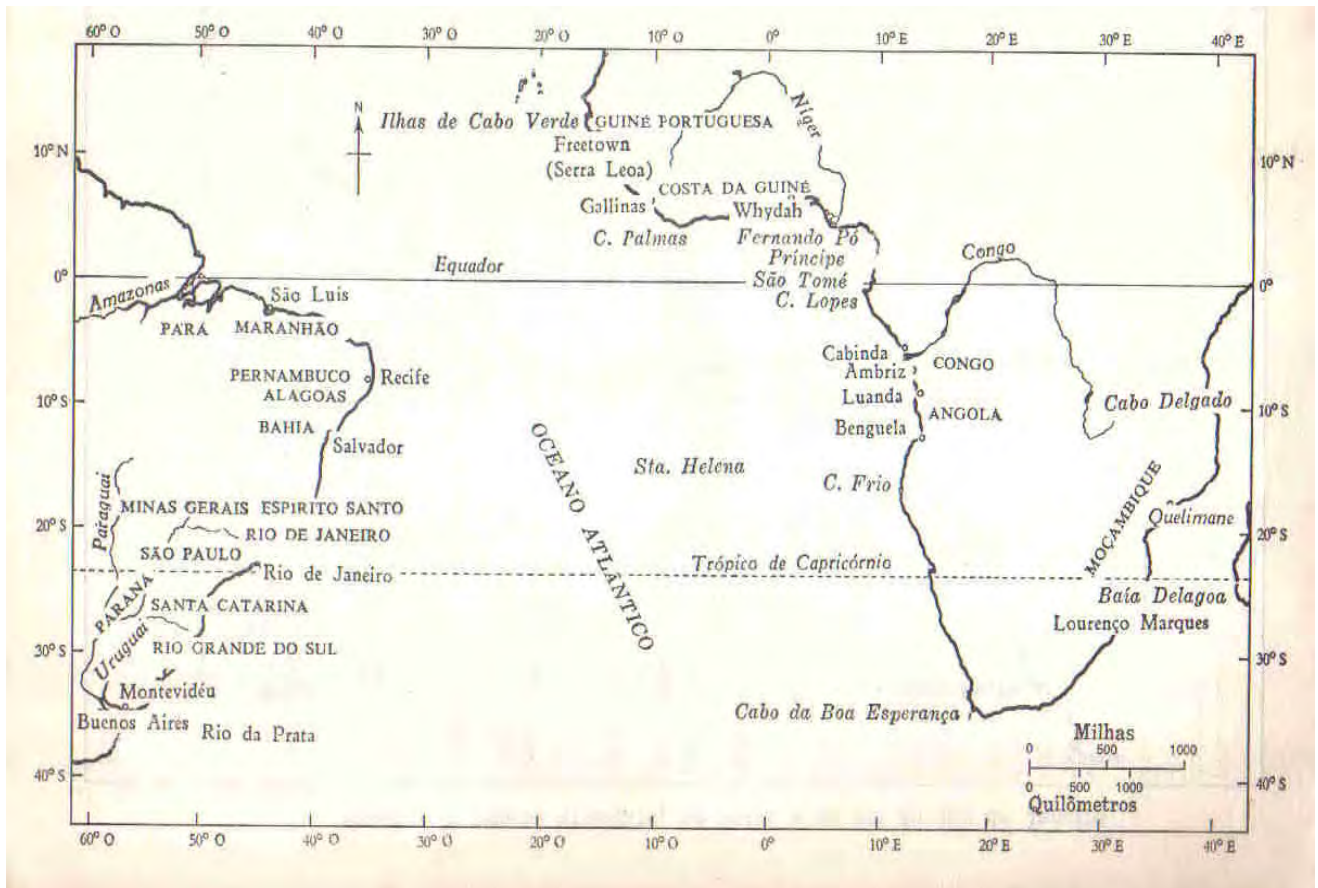
As principais rotas marítimas de abastecimento de africanos para o porto do Rio de Janeiro, c.1750 – c. 1830



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.

APÊNDICE 05

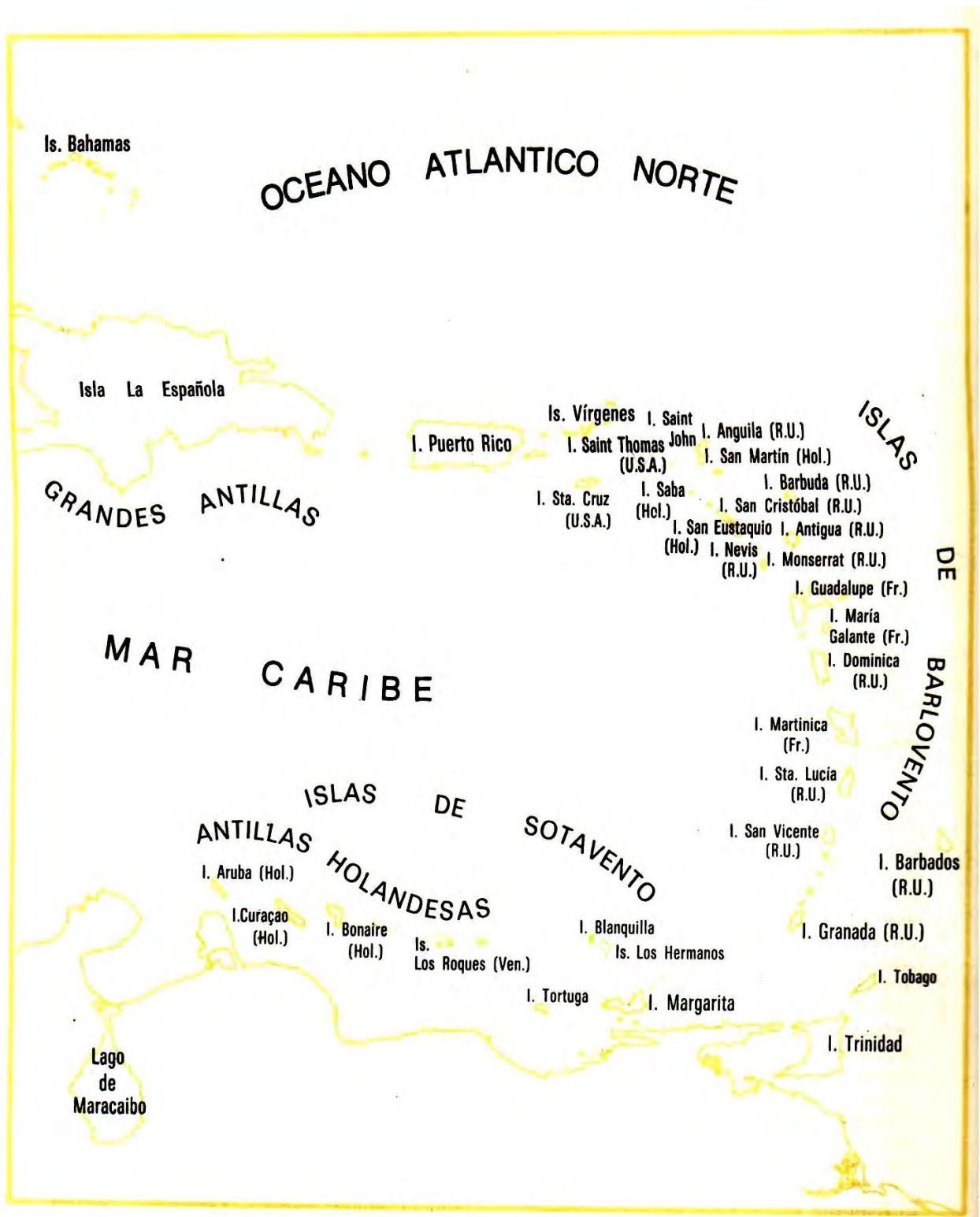
As costas do Brasil e da África



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.

APÉNDICE 6

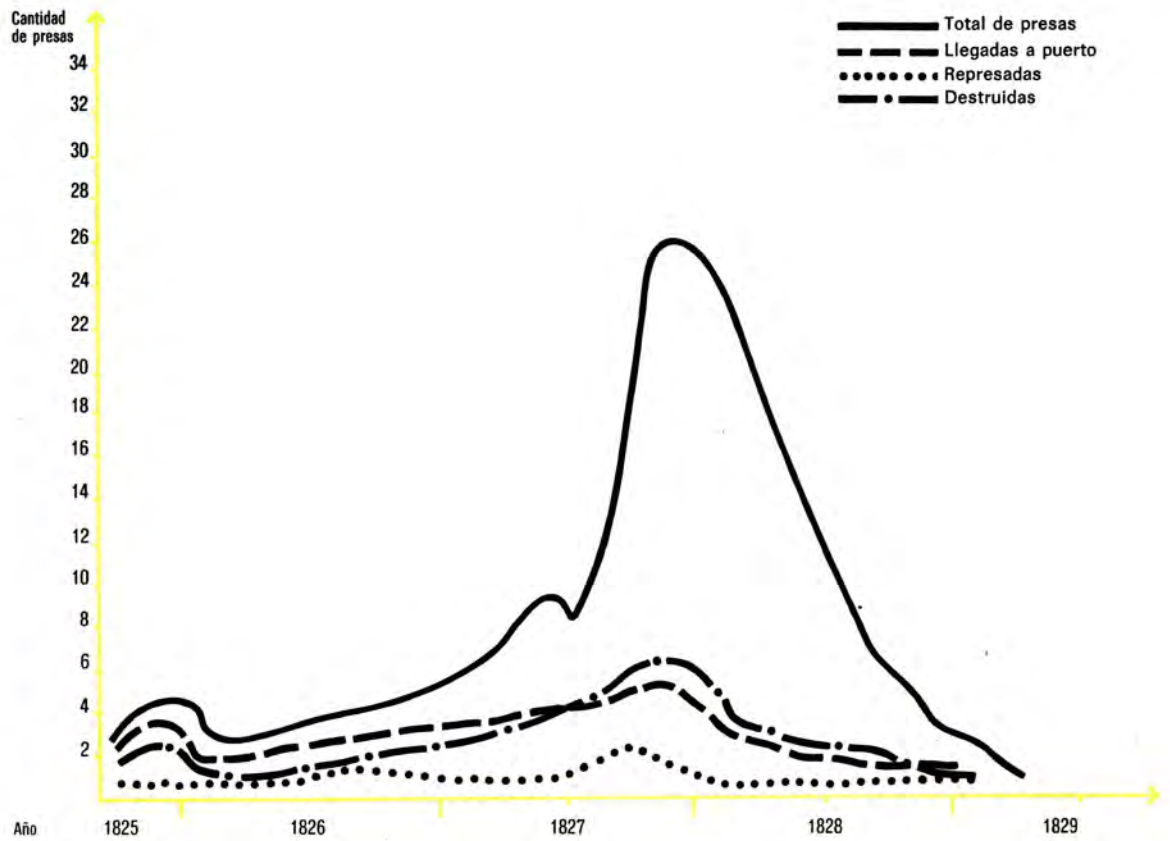
Gráfico de las Antillas Menores y Holandesas. Dibujo de N. Pereyra, D.E.H.N.



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.456.

APÊNDICE 07

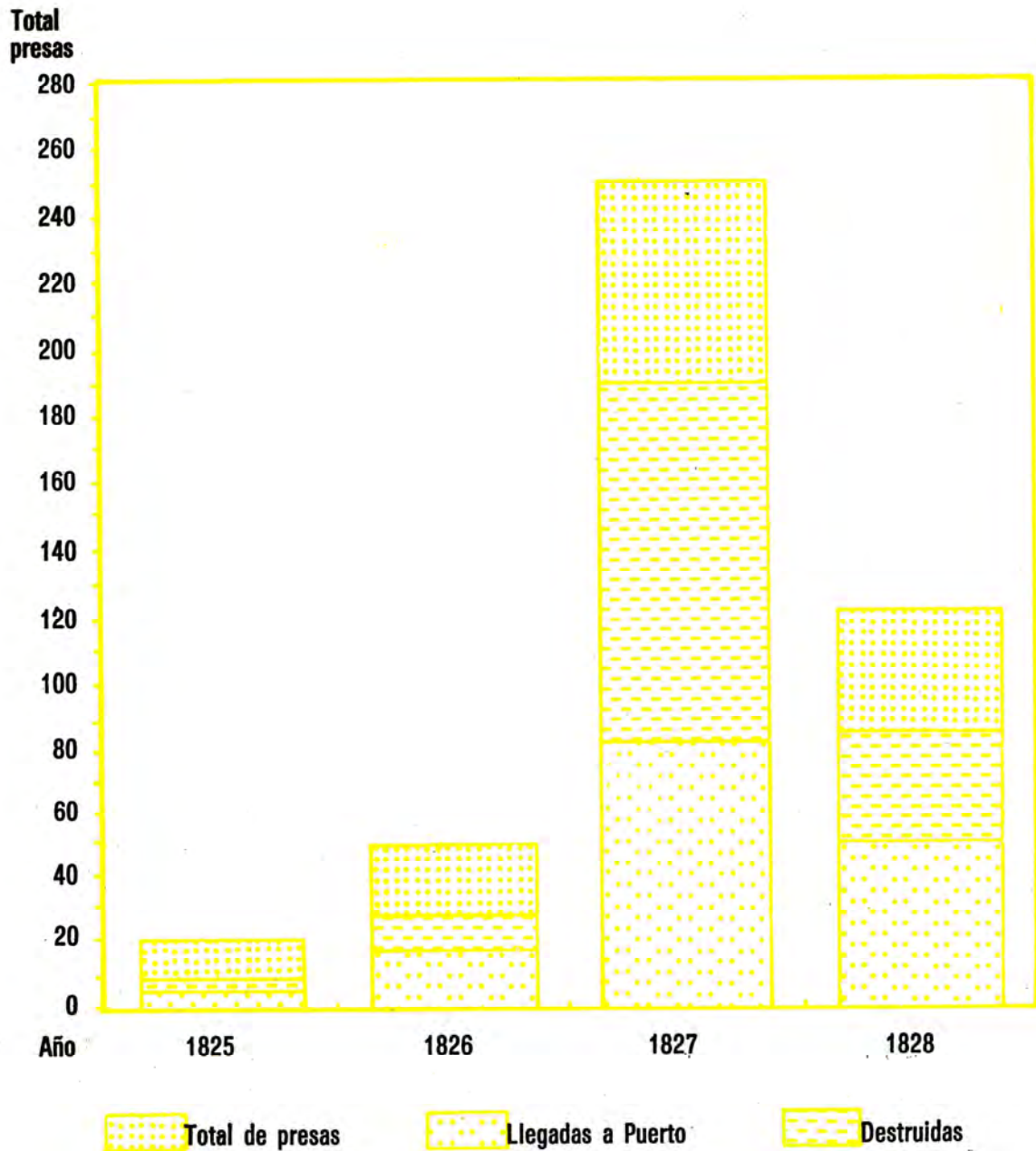
Presas, síntesis gráfica aproximada. Dibujo de N. Pereyra, D.E.H.N.



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.463.

APÊNDICE 08

Gráfico de presas por año



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.462.

APÊNDICE 09

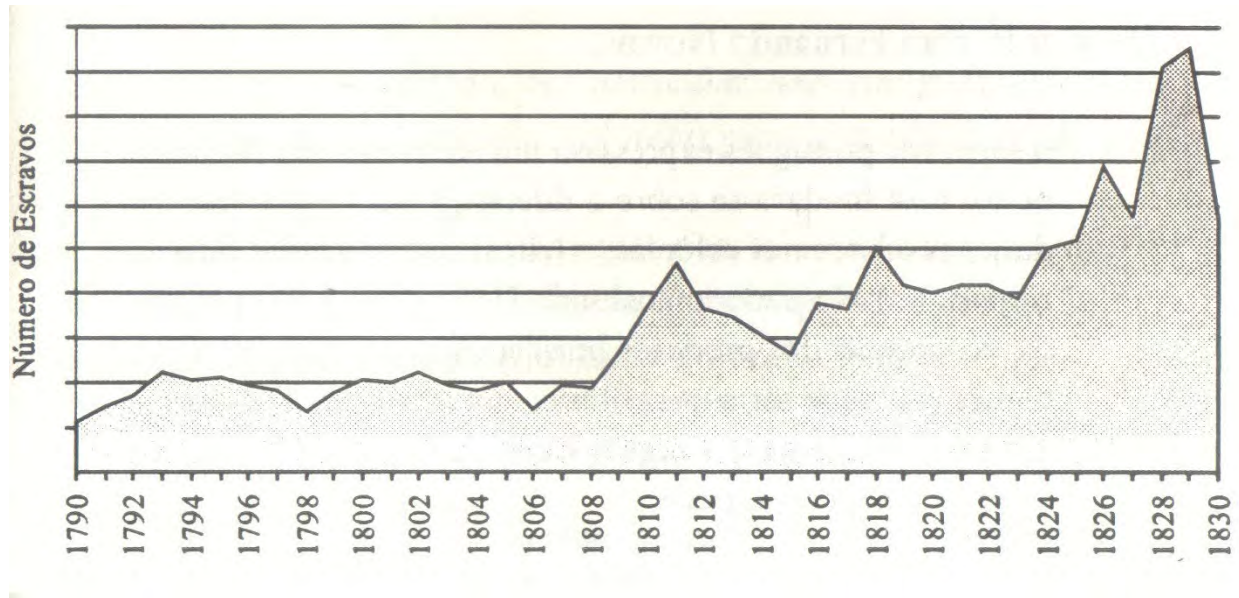
Estimativas do volume de escravos africanos desembarcados no porto do Rio de Janeiro, 1790-1830.

<i>Ano</i>	<i>Número de Escravos</i>	<i>Ano</i>	<i>Número de Escravos</i>
1790	5740	1811	22 520
1791	7478	1812	18 270
1792	8456	1813	17 280
1793	11 096	1814	15 300
1794	10 225	1815	13 330
1795	10 640	1816	18 140
1796	9876	1817	17 670
1797	9267	1818	24 500
1798	6780	1819	20 800
1799	8857	1820	21 140
1800	10 368	1821	20 630
1801	10 011	1822	23 280
1802	11 343	1823	19 640
1803	9722	1824	24 620
1804	9075	1825	26 240
1805	9921	1826	35 540
1806	7111	1827	28 350
1807	9689	1828	45 390
1808	9602	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.

APÊNDICE 11

Flutuações dos desembarques de escravos provenientes da África no porto do Rio de Janeiro, 1790-1830.



Fonte: FRAGOSO, João e 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. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.95

APÊNDICE 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

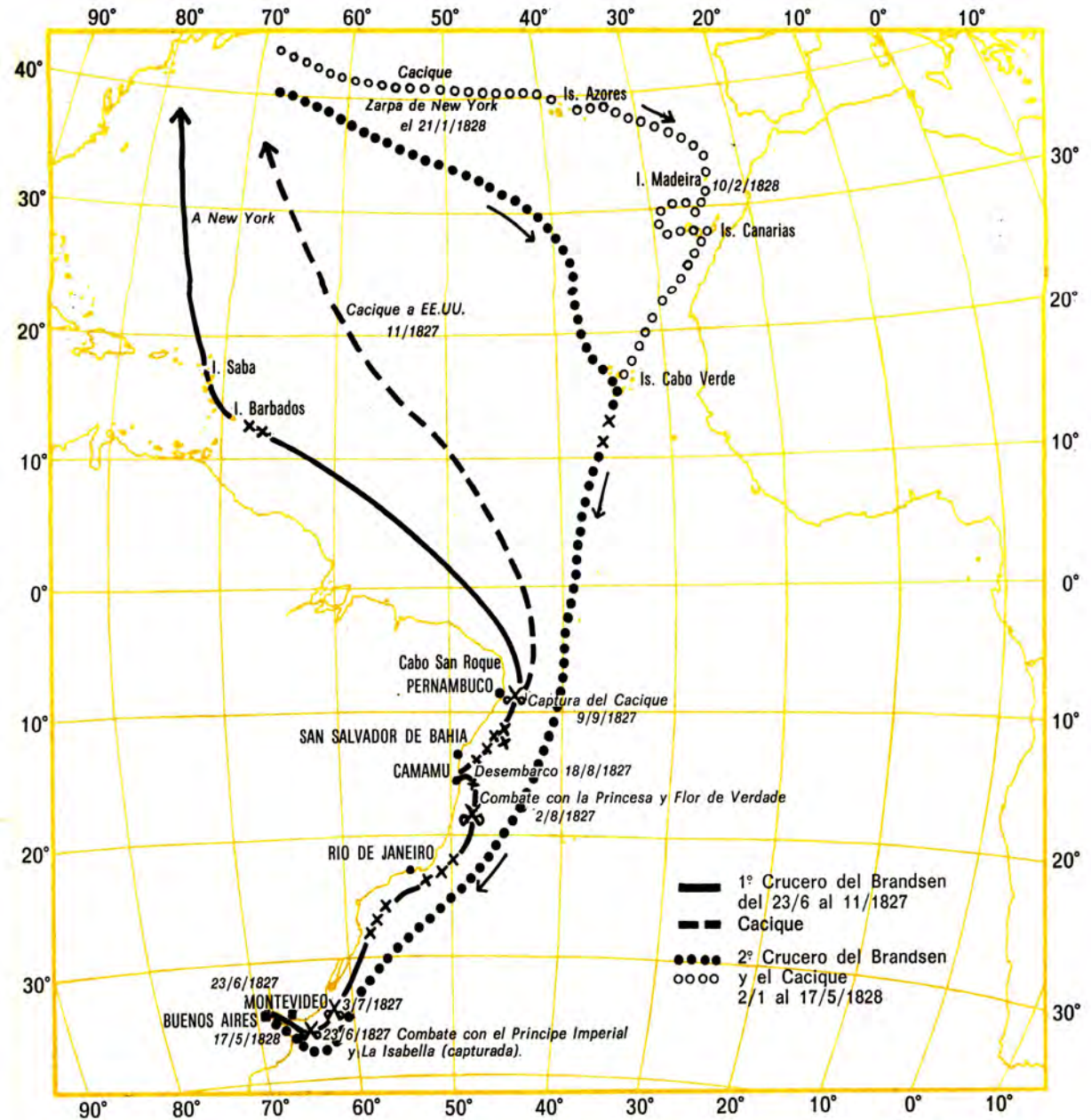
¹ Eltis, David. "The Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade: an Annual Time Series of Imports into the Americas Broken down by Region", *HAHR*, 67(1), pp. 109-38, 1987.

² Bethell, 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.

APÊNDICE 13

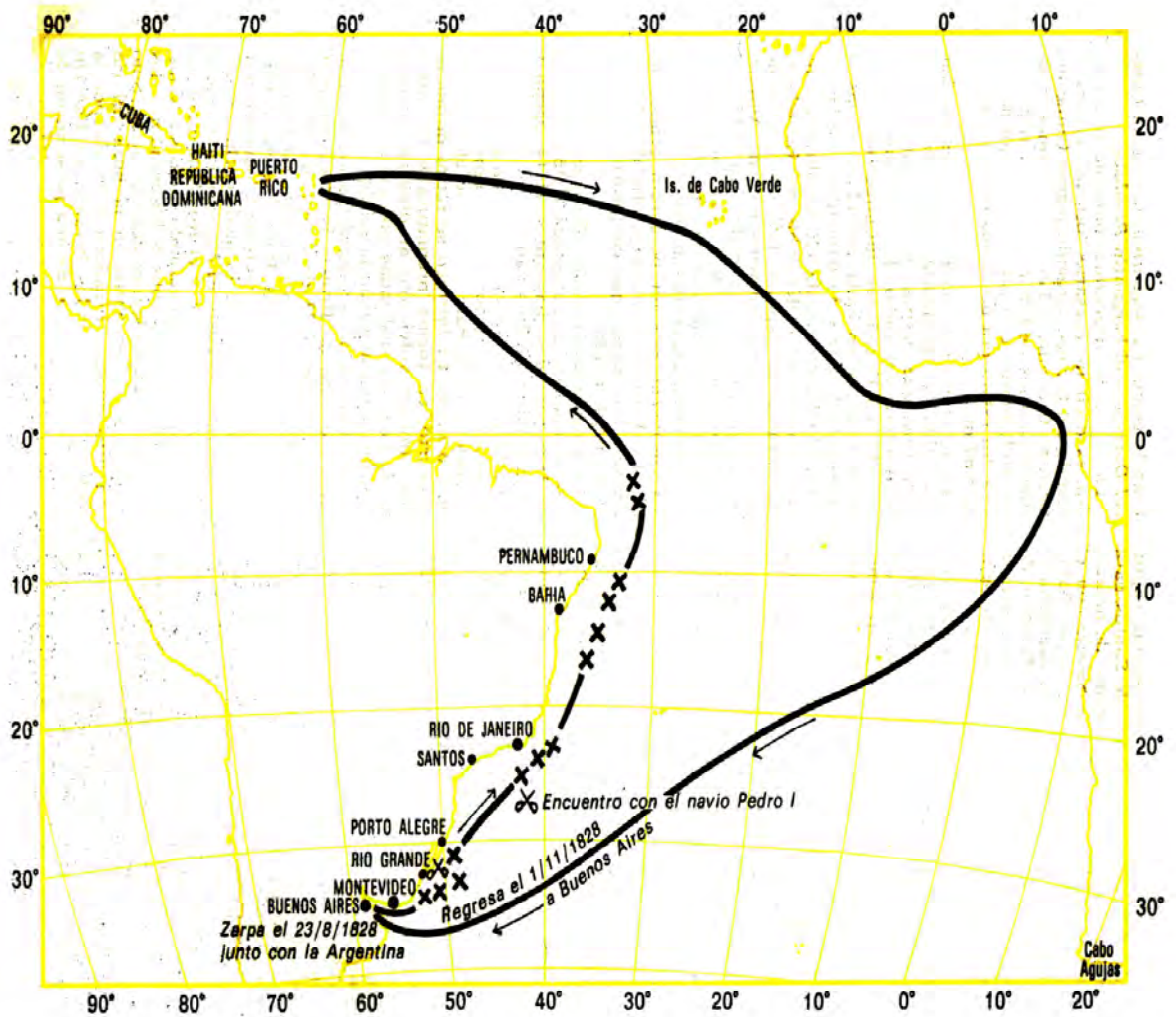
Gráfico de la primeira campana del General Brandsen. Dibujo de N. Pereyra, D.E.H.N.



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la Guerra contra el Brasil. In.: *Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.431.

APÊNDICE 14

Gráfico de la primeira campana del General Rondeau. Dibujo de N. Pereyra, D.E.H.N.



Fonte: DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.454.

Referências:

Fontes primárias:

ARQUIVO NACIONAL – Rio de Janeiro (AN – RJ)

Fundo: Série Marinha, Código do fundo: B 2 , Notação dos documentos: XM- 305; XM- 307; XM- 453; XM-543 ; XM-1167; XM-1206; XM- 1213. Seção de guarda: CODES.

Fundo: Série Marinha, Livros de quarto, ofícios e ordens recebidas: fragata *Paraguassú* (código: IV M2852); brigue-escuna *Duqueza de Goiás* (código: XVII M1720).

Fundo: Série Justiça, Código do fundo: IJ1.

ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY (AHI) – Rio de Janeiro

Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01.

ARQUIVO DA MARINHA DO BRASIL (Praça Barão de Ladário – S/N – Ilha das Cobras – Centro – CEP: 20091-000 – Rio de Janeiro – RJ) – www.mar.mil.br/DPHDM

BRASIL. Índice Alfabético das leis do Império do Brasil. Rio de Janeiro: Livraria Universal dos Editores Eduardo & Henrique Laemmert, Tomo 3, 1850.

Collecção das Leis Brasileiras, desde a chegada da Corte ate a Epoca da Independencia. ANNO de 1810. Ouro Preto: Tipografia de Silva. Volume I, parte III, 1834, p. 356-364.

Collecção das Leis Brasileiras, desde a chegada da Corte ate a Epoca da Independência. ANNO de 1815. Ouro Preto: Tipografia de Silva. volume II, parte VIII , 1835, p.357-362.

Collecção das Leis Brasileiras, desde a chegada da Corte ate a Epoca da Independencia. ANNO de 1817. Ouro Preto: Tipografia de Silva, volume III, parte X, 1837, p.19-44.

Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1826. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, 1880, p.71-75.

Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1829. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, 1877, p.189.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatórios de Ministros da Marinha do Brasil de 1827 a 1831.* Rio de Janeiro: Typographia 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.

Diário do Rio de Janeiro (de 2 de dezembro de 1825 a 2 de dezembro de 1827) ; *Jornal do Commercio* (de 2 de outubro de 1827 a 31 de dezembro de 1830); *Diário Fluminense* (de 21 de maio de 1824 a 31 de dezembro de 1830); *A Aurora Fluminense* (de 4 de janeiro de 1828 a 19 de abril de 1830).

Referências bibliográficas:

ARIAS NETO, José Miguel & GUIZELIN, Gilberto da Silva. *A projeção atlântico-africana do Império do Brasil: um desafio a hegemonia britânica no Atlântico Sul, 1826-1850*. Texto publicado nos Anais do VII Seminário de pesquisa em Ciências Sociais, Universidade Estadual de Londrina, 2008.

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.

BOITEUX, Henrique. Biografia do Chefe-de-Divisão Bartholomeu Hayden. In: *Os nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 4º volume, 1921, p.255-264.

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, vol. IV, 1942, pp.211-417.

BOHRER, Saulo Santiago. “*Interesses Seguros*”: *As Companhias de Seguro e a Provedoria dos Seguros do Rio de Janeiro (1810-1831)*. Dissertação. Rio de Janeiro: UFF, 2008.

CALOGERAS, João Pandiá. *A Política exterior do Império*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 2º volume, 1928.

CAMINHA, Herick Marques. *História Administrativa do Brasil - Organização e Administração do Ministério da Marinha no Império*. Ministério da Marinha, Brasília - 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*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 6ª edição, 2011.

CERVO, Amado Luiz. *O Parlamento Brasileiro e as Relações Exteriores (1826-1889)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, Coleção Temas Brasileiros, vol.21, 1981.

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

CLAUSEWITZ, Carl von. *On War*. Harmondsworth: Penguin Books, 1968.

- CLAUSEWITZ, Carl von. *Da Guerra*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1ª edição, 1979.
- CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil (1825-1828)*, In: Revista Temas de África y Asia, 2, Facultad de Filosofía y Letras, Universidade de Buenos Aires (UBA), Buenos Aires, 1993.
- 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 no pensamento Ocidental*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2001.
- DESTEFANI, Laurio. Apogeu e decadencia del corso en la Guerra contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988.p.414-467.
- _____. Guerra de corso contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988.p.255-299.
- DIAS, Jill. Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos (1820-1845). In: Alexandre, Valentim; DIAS, Jill (orgs.). *Nova História da expansão portuguesa - O Império africano 1825-1890*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998, 319-378.
- FARIA, Sheila de Castro. *A colônia em movimento: fortuna e família no cotidiano colonial*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.
- FLEXOR, Maria Helena Ochi. *Abreviaturas: Manuscritos dos séculos XVI ao XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 3ª edição, 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 e 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*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 4ª edição, 2001.
- FRAGOSO, João Luís. *Homens de grossa aventura*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2ª edição, 1998.
- FRANCO, Affonso Arinos de Mello; PACHECO, Cláudio. *História do Banco do Brasil*, vol. I, AGGS Indústrias Gráficas, Rio de Janeiro, 1979.
- 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)*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Mauad, 2013, v. 1, p. 113-146.

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. (orgs.). *O Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos*. São Luís: Café & Lápis, Editora UEMA, 2015, p. 317-360.

GUEDES, Roberto. *Na pia batismal: família e compadrio entre escravos na freguesia de São José no Rio de Janeiro*. Niterói: UFF-PPGHIS, Dissertação de Mestrado, 2000, p.51.

GONÇALVES, Williams; SILVA, José Luiz Werneck da. *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930) – A política externa do sistema agroexportador*. Petrópolis: Editora Vozes, 2009.

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

HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 18ª edição, Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1986.

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.

LINEBAUGH, Peter. *Todas as Montanhas Atlânticas estremeceram*. In: Revista Brasileira de História, São Paulo: Editora Marco Zero, ANPUH, nº6, ano 3, 1983. p.7-46.

LINEBAUGH, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças – marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Editora 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). 2ª edição, 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*. Artigo apresentado na Associação Nacional de História (ANPUH) – XXIV Simpósio Nacional de História, 2007.

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti.; GRINBERG, Keila. (orgs.) Dossiê: “Para inglês ver?” *Revisitando a Lei de 1831*. Estudos Afro-Asiáticos, ano 29, n.1/2/3(jan. - dez. 2007), p.87-340.

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese. Ontario: University of Waterloo, 2002.

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.

MARTINS, Helio Leoncio ; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro Volume, Tomo I, 2002, p.163-429.

MARTINS, Helio Leoncio. *O curso nas costas do Brasil (1826-1828)*. In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 120, nº 1/3, p. 53-77, janeiro/março, 2000.

MAXWELL, Kenneth. *Chocolate, Piratas e outros Malandros – Ensaios Tropicais*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999.

MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira*. 3ª ed., Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959.

NEVES, Edson Alvisi. *Magistrados e negociantes na Corte do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Jurídica do Rio de Janeiro, 2008.

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. (orgs.). *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.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval do Leste: A Marinha Imperial na Costa da África*. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 6, nº 11, 2010, p.102-117.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico*. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 8, nº 16, 2012, p.48-60.

PANTOJA, Selma; THOMPSON, Estevam C. (orgs.). *Em torno de Angola: narrativas, identidades e as conexões atlânticas*. Rio de Janeiro: Editora Intermeios, 1ª edição, 2014.

PARENTE, Paulo André Leira. *Uma Nova História Militar? Abordagens e campos de investigação*. In: *A Defesa Nacional*, nº 806, 3º Quadrimestre de 2006.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil (1826/1865)*. 1ª edição, Rio de Janeiro: Editora 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. Rio de Janeiro: UFF, 2012.

PRADO, Fabrício. A presença luso-brasileira no Rio da Prata e o período cisplatino. In: NEUMANN, Eduardo Santos; GRIJÓ, Luiz Alberto. (orgs.). *O Continente em Armas: Uma história da guerra no sul do Brasil*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010.

POLANYI, Karl. *A grande Transformação – as origens de nossa época*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 2ª edição, 2000.

RENOUVIN, Pierre; DUROSELLE, Jen-Baptiste. *Introdução a História das Relações Internacionais*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1967.

RIO BRANCO, José Maria da Silva Paranhos, Barão do. *Efemérides Brasileiras*. Ministério das Relações Exteriores. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1946.

RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*. Buenos Aires: Editora Instituto Browniano, 1996.

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.

RODRIGUES, Jaime. *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*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 3ª edição, 1982.

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. (orgs.). *Conquistadores e Negociantes – Histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

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. (orgs.). *Na trama das Redes – Política e negócios no Império português, séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

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 (orgs.). *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.

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, 2002, p.29-49.

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.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. (Org.) *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Verbo, 1994.

SOUZA, J. A. Soares de. O Brasil e o Prata até 1828. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (dir.), e CAMPOS, Pedro Moacyr (assist.). *História geral da civilização brasileira, t. II – O Brasil monárquico, 1º v. – O processo de emancipação*. São Paulo: Difel, 1970.

SOUZA, Iara Lis Carvalho de. *A Pátria Coroada. O Brasil como Corpo Político Autônomo – 1780-1831*. São Paulo: UNESP, 1999.

SOARES, Márcio de Sousa. *A remissão do Cativo: a dádiva da alforria e o governo dos escravos nos Campos de Goitacases, c.1750-c.1830*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.

TSU, Sun. *A arte da guerra*. São Paulo: Ciranda Cultural, 2ª edição, 2008.

Website Voyages: the trans-atlantic slave trade database, (www.slavevoyages.org).