



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

**AS SOCIEDADES ESCRAVISTAS DO IMPÉRIO DO BRASIL E DO REINO DE
CABINDA: INTERESSES E COSTUMES EM COMUM (1822-1850)**

MARCELO RODRIGUES DE OLIVEIRA

Sob a orientação do professor

Prof.º Dr. Roberto Guedes Ferreira

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

**Seropédica, R.J
Dezembro de 2023**

“O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.”

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

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

048s Oliveira, Marcelo Rodrigues de, 1977-
As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino de Cabinda: interesses e costumes em comum (1822-1850) / Marcelo Rodrigues de Oliveira. - Rio de Janeiro, 2023.
343 f.

Orientador: Roberto Guedes Ferreira.
Tese(Doutorado). -- Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História - Curso de DOUTORADO, 2023.

1. Império do Brasil. 2. política atlântico-africana escravista. 3. reino de Cabinda. 4. herança colonial portuguesa. I. Ferreira, Roberto Guedes , 1970-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em História - Curso de DOUTORADO III. Título.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

TERMO Nº 1459 / 2023 - PPHR (12.28.01.00.00.49)

Nº do Protocolo: 23083.084391/2023-34

Seropédica-RJ, 21 de dezembro de 2023.

Nome do(a) discente: MARCELO RODRIGUES DE OLIVEIRA

TESE submetida como requisito parcial para obtenção do grau de DOUTOR EM HISTÓRIA, no Programa de Pós-Graduação em História - Curso de DOUTORADO, área de concentração em Relações de Poder e Cultura.

TESE APROVADA EM: 15 de dezembro de 2023

Banca Examinadora:

Dra. ADRIANA PEREIRA CAMPOS, UFES Examinadora Externa à Instituição
Dr. JOÃO LUÍS RIBEIRO FRAGOSO, UFRJ Examinador Externo à Instituição
Dr. ROQUINALDO DO AMARAL FERREIRA, UP Examinador Externo à Instituição
Dr. MARCELLO OTAVIO NERI DE CAMPOS BASILE, UFRRJ Examinador Interno
Dr. ROBERTO GUEDES FERREIRA, UFRRJ Presidente

(Assinado digitalmente em 21/12/2023 13:18)
MARCELLO OTAVIO NERI DE CAMPOS BASILE
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptH/IM (12.28.01.00.00.88)
Matrícula: 1542563

(Assinado digitalmente em 21/12/2023 10:53)
ROBERTO GUEDES FERREIRA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptH/IM (12.28.01.00.00.88)
Matrícula: 1544079

(Assinado digitalmente em 22/12/2023 18:21)
ROQUINALDO FERREIRA
ASSINANTE EXTERNO
Passaporte: YCO 888552

(Assinado digitalmente em 21/12/2023 11:00)
JOÃO LUÍS RIBEIRO FRAGOSO
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 425.257.567-20

(Assinado digitalmente em 21/12/2023 18:24)
ADRIANA PEREIRA CAMPOS
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 850.684.707-91

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp>
informando seu número: **1459**, ano: **2023**, tipo: **TERMO**, data de emissão: **21/12/2023**
e o código de verificação: **59f0c7bf7b**

Agradecimentos

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

Primeiramente, é justo que seja feito o agradecimento ao apoio inestimável do professor orientador Roberto Guedes Ferreira que tive o prazer de conhecer quando ingressei no curso de mestrado do programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, em 2015. O mesmo acompanhou todas as etapas da elaboração da presente tese e desde o início confiou na minha capacidade como pesquisador. Sem a sua orientação que apontou caminhos e soluções, desde os ajustes no projeto de pesquisa, esta obra não atingiria a abrangência e a relevância que acredito ter assumido. Aos professores Roquinaldo do Amaral Ferreira e Marcello Otávio Neri de Campos Basile, pelas sugestões fundamentais na etapa de qualificação, sem as quais não teria melhorado o texto e aprimorado os argumentos. Não poderia deixar de agradecer ao amigo Carlos Santos da Silva, pela troca de ideias e compartilhamento de textos acadêmicos de fundamental importância.

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

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 no ano de 1985. Minha esposa, Vanessa Torres de Oliveira, por ter suportado os momentos de tensão e vários dias de privações em função dos grandes períodos dedicados a pesquisa. Este suporte foi importantíssimo durante toda a longa jornada acadêmica percorrida. Dedico esta obra aos meus filhos, Guilherme Torres Rodrigues, hoje com treze anos de idade, e Manuela Torres Rodrigues, atualmente com sete anos de idade.

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

Resumo: Esta tese analisa a origem da Marinha de Guerra Imperial, instituição que surgiu no mesmo processo de formação do Estado nacional brasileiro, sendo ambas carregadas da herança colonial portuguesa. Destacaremos o fato de que além de se forjar a partir da Armada de Portugal no contexto da emancipação política do Brasil (1822), a força naval brasileira recebeu grande influência da sociedade escravista, não apenas pelo ingresso de escravos em seus navios de guerra e arsenais, em uma clara demonstração de que os valores em prol da escravidão eram compartilhados no meio militar, mas também em função do aporte de capital de negociantes de escravos. Em contrapartida, os traficantes de cativos, durante a Guerra Cisplatina (1825-1828), contaram com os serviços da força de guerra naval nas duas margens do Atlântico Sul, uma vez que a Marinha Imperial brasileira além de ter promovido a proteção do comércio de cabotagem ao longo da costa brasileira, destacou uma divisão naval ao norte de Luanda, entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz, com a missão de salvaguardar embarcações negreiras brasileiras contra os ataques de corsários argentinos. O trabalho investiga também a persistente política atlântico-africana escravista do Império do Brasil ao longo das décadas de 1830 e 1840, procurando compreender as razões internas da realidade brasileira, bem como fatores externos, que contribuíram para a permanência do comércio negreiro até o início da década de 1850. Dentre estes últimos colocaremos em relevo a construção de uma área de influência brasileira por meio de sólidas redes mercantis nas regiões africanas autônomas em torno do rio Zaire, assim como a grande compatibilidade de interesses e costumes entre as sociedades escravistas do Brasil e do reino de Cabinda. Como aspecto inovador na análise do processo de manutenção do comércio atlântico de cativos colocamos em destaque o papel exercido por autoridades africanas e, desta forma, não reduzimos as questões políticas e mercantis em torno do tráfico às esferas da diplomacia e das políticas britânicas, portuguesas e brasileiras.

Palavras-chaves: Império do Brasil; política atlântico-africana escravista; reino de Cabinda; herança colonial portuguesa.

Abstract: This thesis analyzes the origin of the Imperial War Navy, an institution that emerged in the same process of formation of the Brazilian national State, both being loaded with Portuguese colonial heritage. We will highlight the fact that in addition to being forged from the Portuguese Navy in the context of Brazil's political emancipation (1822), the Brazilian naval force received great influence from the slave society, not only through the entry of slaves into its warships and arsenals. , in a clear demonstration that values in favor of slavery were shared within the military, but also due to the capital contribution from slave traders. On the other hand, captive traffickers, during the Cisplatine War (1825-1828), relied on the services of the naval war force on both sides of the South Atlantic, since the Brazilian Imperial Navy, in addition to having promoted the protection of the trade in cabotage along the Brazilian coast, deployed a naval division north of Luanda, between the slave ports of Molembo, Cabinda and Ambriz, with the mission of safeguarding Brazilian slave vessels against attacks by Argentine corsairs. The work also investigates the persistent Atlantic-African slave policy of the Brazilian Empire throughout the 1830s and 1840s, seeking to understand the internal reasons for the Brazilian reality, as well as external factors, which contributed to the permanence of the slave trade until the beginning of the 1850s. Among the latter, we will highlight the construction of an area of Brazilian influence through solid commercial networks in the autonomous African regions around the Zaire River, as well as the great compatibility of interests and customs between the slave societies of Brazil and of the kingdom of Cabinda. As an innovative aspect in the analysis of the process of maintaining the Atlantic captive trade, we highlight the role played by African authorities and, in this way, we do not reduce the political and mercantile issues surrounding trafficking to the spheres of diplomacy and British, Portuguese and Brazilians.

Keywords: Empire of Brazil; Atlantic-African slave policy; kingdom of Cabinda; Portuguese colonial heritage.

Sumário

Introdução	11
CAPÍTULO I	27
A Armada Imperial do Brasil no processo de preservação de áreas de influência brasileiras em regiões africanas em torno do rio Zaire	27
1.1 A formação da Marinha de Guerra do Império do Brasil: o papel dos negociantes de escravos do Rio de Janeiro e a influência da estrutura social escravista	29
1.2 Corsários da República Argentina na rota de tumbeiros brasileiros: a expansão do conflito da Cisplatina para a margem africana do Atlântico	46
1.3 A regulamentação da atividade corsária sobre as presas vivas: escravos africanos	52
1.4 A atuação da Armada Imperial do Brasil entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz no final da década de 1820: militares a serviço de traficantes de escravos	62
1.5 A convenção de paz da Guerra da Cisplatina e a dimensão atlântica do primeiro conflito bélico entre duas nações independentes da América do Sul	84
CAPÍTULO II	92
Mambuco Canga e Manelambe Miguel no Rio de Janeiro em 1830. Como príncipes africanos cruzaram o Atlântico no porão de um navio negreiro e retornaram à África a bordo de um navio de guerra da Armada Imperial brasileira?	92
2.1 Um problema diplomático entre o Império do Brasil e o Reino de Cabinda	94
2.2 A repercussão do caso dos régulos africanos na imprensa do Rio de Janeiro	98
2.3 Molembo, Cabinda, Ambriz e os portos fluviais do Zaire: áreas africanas autônomas de interesse estratégico para o império escravista brasileiro surgido em 1822	110
2.4 Um processo jurídico da intendência de polícia do Rio de Janeiro que tramitou das mais elevadas autoridades judiciárias até ao Imperador do Brasil	122
2.5 O retorno à África dos príncipes de Cabinda na Armada Imperial do Brasil sob ordens de D. Pedro I	126
2.6 A “diplomacia da amizade” afro-brasileira: uma herança colonial portuguesa reatualizada	136
CAPÍTULO III	146
Expectativas das sociedades escravistas angolana e brasileira na década de 1820: reatualizar a herança mercantil portuguesa que conectava margens opostas do Atlântico Sul há mais de 250 anos	146
3.1 Os reflexos da independência do Brasil nos domínios portugueses em Angola	148

3.2 A perspectiva de negociantes de escravos e do Estado imperial brasileiro sobre a possibilidade da emancipação política de Angola	164
CAPÍTULO IV	170
As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino de Cabinda: a aliança entre os "mercadores de almas" e os "senhores da terra"	170
4.1 Os cabindas e a sociedade escravista brasileira: interesses e costumes em comum	172
4.2 A força da escravidão na cultura política brasileira: uma herança colonial de raízes profundas assentada em bases cristãs	188
4.3 Uma nova geração de mercadores de almas após 1830: a força dos costumes naturalizados na África e em amplos setores da sociedade escravista brasileira se sobrepõe à legislação antitráfico.....	204
CAPÍTULO V	238
A política atlântico-africana do Império escravista brasileiro: uma sociedade comprometida com a exclusão e a desigualdade	238
5.1 A pressão diplomática inglesa e a adoção de uma política antitráfico dissimulada por parte do Império do Brasil e do governo português em Angola	240
5.2 A ação da <i>Royal Navy</i> contra os negreiros e as comissões mistas antitráfico: os resultados alcançados e os debates no Parlamento britânico	254
5.3 A imagem social dos mercadores de escravos no Brasil entre 1830 e 1850	263
5.4 1850: o fim de uma era de três séculos e a consolidação de um regime monárquico de base social escravista	271
Considerações finais	306

APÊNDICES	314
Apêndice 1:	314
Apêndice 2:	315
Apêndice 3:	316
Apêndice 4:	317
Apêndice 5:	318
Apêndice 6:	319
Apêndice 7:	320
Apêndice 8:	321
Apêndice 9:	322
Fontes primárias:	323
Referências bibliográficas:	326

Índice de Quadros

Capítulo 1

- 1.1 Oficiais estrangeiros contratados pela Marinha Imperial do Brasil em 1823 - 36
- 1.2 Total de escravos roubados por ação de corsários e piratas entre 1825 e 1830 - 51
- 1.3 O poder naval da *Divisão Naval da Costa do Leste* - 64 - 65
- 1.4 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 - 67
- 1.5 Relação dos escravos que se achavam prisioneiros em Buenos Ayres, e a quem se refere o Aviso da data de hoje - 85
- 1.6 Relação dos escravos que se achavam prisioneiros em Buenos Ayres, e ora existem em depósito da Nau D. Pedro I - 86

Capítulo 2

- 2.1 Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 1825-1830 - 119
- 2.2 Partidas de escravos de portos da África Centro-Ocidental 1676-1832 - 120
- 2.3 Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 1830-1850 - 120
- 2.4 Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 1845-1850 - 121
- 2.5 Número total de navios negreiros provenientes de portos da região congo-angolana que desembarcaram cativos em Cuba entre 1830-1850 - 122

Introdução

Este estudo se iniciou em 2010, quando trabalhava no Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Brasil. Por meio de pesquisas realizadas com documentos do Arquivo da Marinha do Brasil e do Arquivo Nacional, constatei que uma força naval brasileira se estabeleceu no litoral de regiões africanas autônomas em torno do rio Zaire entre 1827 e 1830. O propósito inicial da pesquisa institucional era simplesmente fazer um histórico das relações da marinha brasileira com países africanos, e assim constatar quando a Marinha de Guerra do Brasil esteve na costa da África Central Atlântica realizando operações navais 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 2015, quando ingressei no curso de mestrado acadêmico do programa de pós-graduação em história da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, aprofundi a pesquisa buscando fazer uma interface entre a história política, econômica e militar. Durante a fase de consulta de fontes referentes a periódicos que circulavam na província do Rio de Janeiro na década de 1820, encontrei ocasionalmente notícias publicadas no *Aurora Fluminense*³, que versavam sobre o sequestro de dois príncipes africanos e seus súditos por um navio negreiro brasileiro, no início de 1830, na região do rio Zaire⁴, com enorme repercussão do caso na capital do Império do Brasil. Finalizei a minha dissertação de mestrado⁵ abordando sucintamente nas últimas páginas a situação dos régulos africanos e o retorno destes juntamente com seus súditos para o continente africano a bordo de um navio de guerra da Marinha Imperial do Brasil, com ordens expressas do Imperador D.

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, pp.102-117.

² Idem. 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, pp.48-60.

³ Cf. *Aurora Fluminense*, edições de 14 e 19 de abril de 1830, n.º 324 e n.º 328, pp.1362-1363; pp.1371-1372. Seção variedades.

⁴ Refiro-me ao atual rio Congo que no século XIX era conhecido como rio Zaire, expressão que adotaremos nesta pesquisa em função de opções metodológicas concernentes ao uso de conceitos presentes nas fontes consultadas.

⁵ OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Seropédica, 2017. Sob o mesmo título a referida obra foi publicada digitalmente pela editora do Arquivo Nacional em 2023.

Pedro I para que “os pretos” tivessem um “bom tratamento”⁶. Aponte na ocasião a hipótese de que o envolvimento direto de elevadas autoridades do governo imperial brasileiro, e da comunidade de mercadores de escravos, para que houvesse um desfecho favorável aos africanos, seria uma demonstração de quanto ainda era importante para a sociedade escravista brasileira manter boas relações com autoridades de reinos africanos autônomos da região congo-angolana, mesmo após o fim do comércio lícito de escravos. Na atual pesquisa, ampliamos a análise do episódio envolvendo os príncipes africanos oriundos do reino de Cabinda, Mambuco Canga e Manelambe Miguel, transportados juntamente com alguns súditos para o porto do Rio de Janeiro como cativos no porão do brigue *Feliz União*. Este propósito foi viabilizado por meio fontes diversificadas disponíveis no Arquivo Nacional, onde encontrei o processo judicial instaurado na intendência de polícia do Rio de Janeiro atinente ao caso dos referidos régulos africanos.⁷ No processo jurídico, além de ofícios do juiz do crime responsável pela investigação e do desembargador de justiça da intendência de polícia do Rio de Janeiro, localizei também troca de correspondências entre este último e o ministro da justiça, e deste com o ministro da marinha. Estas fontes foram confrontadas com notícias sobre o sequestro dos príncipes de Cabinda publicadas em diferentes periódicos que circulavam no Rio de Janeiro em 1830.⁸

Esta tese tem como tema e objeto central de análise o processo de manutenção do comércio atlântico de cativos que se desenvolveu após a emancipação política do Brasil até o fim da primeira metade do século XIX, tendo como eixo a construção de áreas de influência brasileiras em regiões africanas independentes próximas a foz do rio Zaire. De acordo com este estudo o fortalecimento dos vínculos econômicos que uniam em torno de interesses afins negociantes do Brasil e da África não se tratou apenas de uma questão de Estado, pois quando o trato negreiro se tornou uma atividade completamente ilícita a partir da década de 1830 foram as redes de comércio e os laços políticos entre as elites mercantis das duas margens do Atlântico Sul escravista que essencialmente fizeram o tráfico atlântico de cativos prosperar. Neste contexto, os comerciantes de escravos contaram, em grande medida, com a passividade e/ou

⁶ 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.

⁷ Arquivo Nacional - (AN-RJ), Processo de 1830 da Secretaria de Polícia da Corte, Fundo/Coleção: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 164 , Seção de guarda:CODES.

⁸ *A Aurora Fluminense* , edição de 14 de abril de 1830, n.º 324 , pp.1362-1363 , edição de 19 de abril de 1830, n.º328 pp.1371-1372, edição de 21 de Abril de 1830, n.º 327, pp.1377-1378 e edição de 7 de maio de 1830, n.º 334, p.1405 ; *Luz brasileira*, edição de 17 de abril de 1830, n.º 47, pp. 185-186 ; *Diário Fluminense* , edição de 29 de abril de 1830, n.º 94, Vol.15, p. 374 e edição de 24 de maio de 1830, n.º 114, Vol.15, Notícias Marítimas, p.456 ; *O Brasileiro Imparcial*, edição de 4 de maio de 1830, n.º 36, pp.145-146.

colaboração de autoridades do governo brasileiro, tendo em vista que se desenvolveu uma política “toleracionista”⁹ em relação ao comércio ilegal de africanos. Dentro desta ótica de análise, o Estado imperial brasileiro teria acompanhado, em certa medida, o “projeto” ou ação dos comerciantes de cativos que durante a década de 1820 deslocaram com mais intensidade boa parte de suas atividades mercantis para portos africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola, onde prevaleciam poderes africanos autônomos. Esta perspectiva geopolítica estratégica teria ganhado força após a expulsão do primeiro cônsul brasileiro em Luanda, Ruy Germack Possolo, em 1828.

A ação militar de reprimir o trato negreiro ilícito no litoral da África Central Atlântica jamais foi realizada pela Armada do Brasil, que atuou na costa africana entre 1827 e 1830 por meio da *Divisão Naval da Costa do Leste* com o objetivo de promover a proteção efetiva de navios negreiros brasileiros entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz contra a ameaça de piratas e corsários da República Argentina, quando o comércio de africanos ainda era uma atividade juridicamente legal, embora moralmente condenada pelo movimento abolicionista internacional capitaneado pela Grã-Bretanha desde o início do século XIX.¹⁰ Esta constatação, baseada empiricamente em fontes do próprio ministério da Marinha brasileira disponíveis no Arquivo Nacional do Brasil, rompeu com um longo silêncio historiográfico que fora alimentado por uma versão institucional da história naval brasileira desconectada da realidade histórica.¹¹ Sobre esta questão, que envolve a construção ideológica da história, abordamos inicialmente um estudo não acadêmico, porém provavelmente pioneiro, realizado no início da década de 1920, pelo historiador naval Henrique Boiteux. Segundo ele, “(...) em consequência do tratado firmado com a Inglaterra, (...) tinha o nosso governo de manter navios de guerra na costa africana para impedir o tráfico de africanos; assim foi criada uma divisão naval, denominada de Costa de Leste”.¹² O referido autor acrescentou que a “Divisão Naval que mantínhamos na Costa d’*África*” promovia a “protecção do nosso commercio”¹³ contra a ameaça de piratas no

⁹ Adotamos o conceito de política *toleracionista* em relação ao comércio ilícito de escravos por parte das autoridades brasileiras tendo por base o trabalho desenvolvido pelo historiador João Pedro Marques em sua análise sobre a política abolicionista portuguesa em seus domínios africanos nos anos de 1820 e 1830, que, assim como no Brasil, ocorrera sob forte pressão britânica. In: MARQUES, João Pedro. *Os Sons do Silêncio: Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*. Lisboa: Imprensa do Instituto de Ciências Sociais, 1999, passim.

¹⁰ Para um estudo específico sobre a organização, a logística, os objetivos e o efetivo de militares da *Divisão Naval da Costa do Leste*, veja: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. 1ª edição, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2023.

¹¹ Sobre a construção de uma versão institucional da história, influenciada por fatores políticos e ideológicos diversos, veja: FERRO, Marc. *A história vigiada*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

¹² BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 4º volume, 1921, p.256. (grifo nosso).

¹³ *Ibid.*, p.260.

litoral africano. No entanto, não é mencionado que este comércio que necessitava de proteção era exatamente aquele relacionado ao tráfico transatlântico de cativos africanos para o Brasil.

José Honório Rodrigues em sua obra clássica “Brasil e África: outro horizonte”, editada pela primeira vez em 1961, parece ter feito um convite a uma pesquisa acadêmica que tivesse como foco uma divisão naval que o Brasil manteve na costa ocidental da África Central no final da década de 1820, uma vez que segundo o autor o litoral africano ocupava posição de destaque nos planos do Império do Brasil, de tal forma que em defesa dos interesses nacionais brasileiros “em 1828 o ministro da Marinha declarava em seu relatório à Assembléia Geral que havia necessidade absoluta de conservar uma Divisão Naval na costa d’África, rendendo-a de seis em seis meses”.¹⁴ Porém, passaram-se décadas e não houve nenhuma nova abordagem sobre o tema, que continuou sendo tratado de forma superficial pela historiografia nacional e internacional, haja vista a ausência de um estudo voltado para a análise profunda da relação entre o comércio atlântico de escravos e a Marinha de Guerra do Império do Brasil.

Com efeito, segundo João do Prado Maia, que realizou um estudo sistemático em 1965 sobre a ação da Marinha de Guerra do Brasil durante o período imperial, entre as atribuições da Marinha brasileira, a partir do Primeiro Reinado, esteve, também, o combate ao comércio ilícito de escravos, e a “Divisão Naval de Leste”, estabelecida na costa da África, teria atuado com este propósito em uma “união de esforços” entre o Brasil e a Grã-Bretanha.¹⁵ Em 1986, o almirante Herick Marques Caminha, assim como Boiteux e Prado Maia, dedicou-se ao estudo dos assuntos históricos da Marinha de Guerra do Brasil, mas reproduziu a ideia de que a *Divisão Naval do Leste*¹⁶ “destinava-se a fiscalizar o tráfico de escravos negros”.¹⁷ Em 2002, o mesmo autor em um artigo publicado na obra *história naval brasileira* acrescentou que “a Divisão Naval na costa da África” era “destinada a fiscalizar os navios brasileiros quanto à observância das disposições do Tratado de 1815 com a Inglaterra, sobre o tráfico negreiro.”¹⁸ Ou seja, a missão nobre da Armada Imperial brasileira por meio do emprego de uma divisão naval destacada no litoral africano seria combater o comércio ilegal de escravos e fazer valer os

¹⁴ RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. 3ª. ed., Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982, p.188.

¹⁵ 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. 235.

¹⁶ *Divisão Naval do Leste* é a expressão utilizada por Herick Marques Caminha para se referir à força Naval brasileira estabelecida no litoral africano no início do século XIX.

¹⁷ 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, p.174.

¹⁸ Idem. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, p.9-32, 2002, p.13.

acordos firmados com a Grã-Bretanha. Após a emancipação política do Brasil, o governo inglês condicionou o reconhecimento do Império do Brasil à abolição do comércio atlântico de escravos, e com este propósito foi realizada a convenção anglo-brasileira em 23 de novembro de 1826, que, embora tenha revalidado os compromissos assumidos anteriormente pela Coroa portuguesa e previsto a partir da ratificação do acordo antitráfico em 1827 que a supressão definitiva do comércio atlântico de africanos para Brasil ocorreria no ano de 1830¹⁹, efetivamente não gerou uma contrapartida brasileira em termos de fiscalizar e reprimir eficientemente o comércio ilícito de africanos, tarefa esta que se tornou uma diretriz da política externa britânica desde as primeiras décadas do século XIX.

A versão dos historiadores navais citados acima passou a ser reproduzida em alguns estudos acadêmicos mais recentes que abordaram o tema da *Divisão Naval da Costa do Leste* de forma tangencial por, até certo ponto, não se tratar especificamente dos respectivos objetos de pesquisa.²⁰

Embora seja uma pergunta com certo grau de ressonância retórica, devemos nos indagar por que o governo brasileiro desmobilizou a *Divisão Naval da Costa do Leste* no início de 1830,

¹⁹ No *Tratado de Aliança e Amizade* celebrado em 19 de fevereiro de 1810, entre Portugal e Grã-Bretanha, o Príncipe Regente Dom João comprometeu-se a adotar em seus domínios uma “gradual abolição do commercio de escravos”. Em 22 de janeiro de 1815 a Coroa portuguesa e a britânica realizaram um novo pacto que estabeleceu a abolição imediata do tráfico de escravos em todos os lugares da costa da África ao Norte do hemisfério do Equador, sendo lícito ainda o comércio negroiro no hemisfério sul dentro do circuito mercantil entre as colônias portuguesas das duas margens do Atlântico. Além desta medida, o tratado reafirmava que os portugueses adotariam em seus domínios uma “abolição gradual do Trafico de Escravos”. Em 28 de julho de 1817, realizou-se uma convenção adicional para regular os termos do tratado de 1815. Em seus itens principais, o novo acordo previa o direito recíproco de visita aos navios, suspeitos de realizarem tráfico ilícito, de ambos os países (Portugal e Grã-Bretanha); o apresamento de embarcações que navegassem ao norte do Equador carregadas de africanos ou que excedessem a capacidade de africanos embarcados de acordo com a tonelagem dos navios estabelecida em passaportes competentes, mesmo navegando ao sul do Equador; a proibição de capturas em águas territoriais de ambas as nações; a criação de comissões mistas anglo-portuguesas no Rio de Janeiro, Serra Leoa e Londres para o julgamento dos navios apresados. Cf. BRASIL. *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, pp. 356-364; BRASIL. *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, pp.357-362; BRASIL. *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, pp.19-44. Sobre a convenção anglo-brasileira realizada em 23 de novembro de 1826, ratificada em 13 de março de 1827, vide: BRASIL. *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1826*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte II, 1880, pp.71-75.

²⁰ Entre os trabalhos acadêmicos que reproduziram a versão historiográfica dos historiadores navais, segundo a qual a *Divisão Naval da Costa do Leste* seria uma consequência direta dos acordos diplomáticos antitráfico assumidos pelo governo do Brasil com a Grã-Bretanha, podemos citar: GALSKY, Nélío. *Mercenários ou libertários: as motivações para o engajamento do Almirante Cochrane e seu grupo nas lutas da independência do Brasil*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, PPGHIS, Niterói, 2006, pp.94-95; MALVASIO, Ney Paes Loureiro. *A Marinha de Guerra e o Império: a marinha brasileira como braço da política externa imperial*. In: Associação Nacional de História (ANPUH) – XXIV Simpósio Nacional de História, São Leopoldo: Unisulin, 2007, p.2; DONIN, Luana de Amorim. *Academia de Marinha: normatização da formação militar naval no período de construção do Estado Imperial brasileiro (1837-1858)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, PPGHIS, Niterói, 2014, p.45.

exatamente quando a repressão ao comércio de africanos se tornaria mais necessária em atendimento à convenção antitráfico anglo-brasileira de 1826? É necessário enfatizar que, após a abolição total do comércio lícito de africanos para o Brasil, a manutenção de uma força naval da marinha imperial brasileira em portos escravistas estratégicos do litoral africano localizados na região próxima a foz do rio Zaire, onde havia sido construída verdadeiras áreas de influência de comerciantes de escravos residentes no Brasil, inviabilizaria quase que completamente a pretensão de amplos setores das sociedades escravistas das duas margens do Atlântico Sul em manter clandestinamente o comércio atlântico de escravos. A partir da nova conjuntura em que o comércio de cativos africanos para o Brasil se tornara completamente ilegal e equiparado ao crime de pirataria, diplomaticamente, para efeitos de política externa, a Marinha de Guerra do Império do Brasil só poderia efetivamente combater o comércio de escravos em uma união de esforços com a marinha britânica.

A “política da escravidão” do Império do Brasil foi definida por Tâmis Parron como “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”.²¹ Acreditamos que tanto a permanência da *Divisão Naval da Costa do Leste* ao norte de Luanda para promover a segurança do comércio negreiro, quanto a decisão do governo brasileiro de desmobilizar esta mesma força naval em 1830 e assim não realizar uma ação efetiva antitráfico no litoral africano, representou, em larga medida, uma autêntica *política da escravidão* do Estado brasileiro, que contrastava com os compromissos internacionais assumidos. Todavia, as redes mercantis, os laços sociais e políticos entre africanos e luso-brasileiros também foram fundamentais para a sobrevivência do comércio de cativos. Conforme iremos analisar a cooperação efetiva e permanente entre a marinha de guerra brasileira e a inglesa no combate ao contrabando negreiro somente ocorreria na conjuntura crítica de 1850, quando o gabinete conservador que governava o Brasil abandonou a *política do contrabando negreiro*²² e aprovou a Lei Eusébio de Queirós, que deu suporte para o governo brasileiro combater eficazmente o comércio ilícito de africanos em uma pretensa ação política soberana.

Embora no início da década de 1830 existisse no Parlamento brasileiro um ambiente político liberal que contribuiu para a ratificação da proibição da importação de africanos para o Brasil por meio da Lei de 7 de novembro de 1831, esta primeira legislação nacional antitráfico

²¹ PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil* (1826-1865). 1ª edição, Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2011, p.18.

²² *Ibid.*, p.18.

acabou, em grande medida, se tornando um simples desdobramento dos compromissos assumidos pelo governo do Imperador D. Pedro I com a Grã-Bretanha em 1826, sendo, no entanto, de pouca relevância, pois não teve um efeito pragmático para impedir o contrabando de escravos.²³ 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 da lei de 1831 pelo Parlamento brasileiro exerceu a função política de reafirmar a soberania nacional, abalada na convenção antitráfico de 1826, que precipuamente atendia à agenda da política externa britânica em detrimento de interesses nacionais do Império do Brasil. A estratégia brasileira foi então desenvolver um esquema de repressão autônomo, baseado no Código Criminal, e não em comissões mistas.²⁴ Acreditamos na pertinência destas interpretações, porém, em grande medida, a “legislação soberana” do Império escravista brasileiro permaneceu “letra morta”, pois não abalou a força irresistível do comércio atlântico de cativos que nas duas décadas seguintes reassumiu a constância anterior, salvo, talvez, no curto prazo (1831-1834). Logo que a demanda por braços africanos voltou a crescer em 1835, a entrada de novos africanos tornou a atingir elevados patamares.²⁵ A força dos costumes atrelados a uma cultura da escravidão e a necessidade da economia agrária escravista brasileira se mostrou mais forte do que os artificios jurídicos antitráfico. Em certo sentido, o governo brasileiro acabou adotando uma espécie de jogo duplo na medida em que, embora tenha assumido compromissos internacionais de abolir o tráfico atlântico de africanos, acabou viabilizando a permanência da traficância ilícita por meio de uma política da escravidão, que se materializava efetivamente na passividade ou mesmo envolvimento direto de autoridades brasileiras no desembarque clandestino de africanos. Esta postura do recém-criado Império do Brasil pode ser interpretada, em certa medida, como parte de sua herança colonial lusitana. Destarte, ao se referir às ações da política externa portuguesa, durante a década de 1810, em relação aos acordos antitráfico negociados com a Grã-Bretanha, José Honório Rodrigues identificou a existência de uma diplomacia pragmática e dissimulada, conforme podemos perceber em suas palavras:

²³ Cf. NEEDLE, 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.

²⁴ Cf. MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese de Doutorado. University of Waterloo, Ontario, 2002, p.21 ; Cf. RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp/Cecult, 2000, p.87.

²⁵ Vide Apêndice 9.

Na verdade, a velha diplomacia portuguesa, no seu trato com a Grã-Bretanha, sempre manobrou com uma astúcia velhaca, ou, se quiserem, desenvolveu, pela sua fraqueza, a faculdade de contemporizar, a habilidade de se comprometer para ganhar tempo, o artifício conciliador e oportunista que diante das circunstâncias de força fingia sacrificar seus interesses, mas tencionava não cumprir as imposições, e ganhar pela delonga o máximo do que já estava considerado, pela história, como caduco.²⁶

Segundo a avaliação de Tâmis Parron a diplomacia portuguesa sob o governo de D. João sediado no Rio de Janeiro conseguiu em suas negociações com a Grã-Bretanha preservar um “corredor legal para os negreiros” no Atlântico Sul para transitarem entre as colônias lusitanas da África e o Brasil.²⁷ Além disso, conforme apontou Phyllis Martin os portugueses durante as negociações com os britânicos para abolição do comércio de escravos em 1810, 1815 e 1817 obtiveram também o direito de manter o comércio legal de escravos em alguns territórios africanos autônomos de fundamental importância para o tráfico, Cabinda e Molembo²⁸, a mesma região para onde negreiros brasileiros após a emancipação política do Brasil desviaram seus negócios com intensidade. Conforme iremos analisar neste trabalho, após o surgimento do Império do Brasil se desenvolveu, em certa medida, uma *política da escravidão* dissimulada, sendo esta aqui entendida e caracterizada pela adoção de um “abolicionismo toleracionista” tendente ao imobilismo que atingira a sua plenitude a partir do segundo lustro da década de 1830, quando o contrabando negreiro, favorecido pela naturalização do tráfico e do cativo na formação cultural brasileira, não apenas cresceu de forma sistêmica, mas também pode contar com a conivência de diversas autoridades ligadas às estruturas do poder central e aos poderes locais, com destaque para os juízes de paz e os chefes de polícia.²⁹ Embora essa política tenha sofrido recuos jurídicos na década de 1820 em função da pressão abolicionista britânica, que resultara na quebra da estabilidade institucional do comércio negreiro com a entrada em vigor da legislação antitráfico a partir de 1830, ao fim e ao cabo a reestruturação do tráfico de escravos sob novos moldes com desembarques clandestinos massivos nas praias brasileiras ocorreu paralelamente ao processo de formação e consolidação do Estado nacional brasileiro que não pode prescindir do aporte de capital gerado pela montagem do complexo cafeeiro na região do Vale do Paraíba para cobrir as despesas públicas.

²⁶ Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.152.

²⁷ PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, p.50.

²⁸ Cf. MARTIN, Phyllis M. *The external trade of the Loango coast, 1576-1870. The effects of changing commercial relations on the Vili Kingdom of Loango*. Oxford: Claredon Press, 1972, p.140. Vide também: 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.22.

²⁹ Sobre a conivência de juízes de paz e chefes de polícia com o comércio ilícito de africanos, ver: RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, pp.142-163.

Neste trabalho partiremos da premissa de que a formação do Estado monárquico brasileiro e suas instituições centrais sofreram grande influência da antiga metrópole portuguesa. Em função disso, em grande medida, até pelo menos a primeira metade do século XIX prevalecia ainda no Brasil uma lógica hierárquica típica de uma concepção de sociedade de Antigo Regime, baseada na honra, no prestígio, nos laços de amizade e confiança, valores estes que seriam compartilhados pela primeira elite agrária e mercantil brasileira e por oficiais militares que estavam no topo da hierarquia das forças armadas.³⁰ Portanto, dentro desta construção social, se enquadravam também os oficiais do Exército e da Marinha, na medida em que os bons serviços prestados ao governo do Império do Brasil em tempos de paz e guerra criavam expectativas de promoção na carreira e benesses futuras.

Assim como outras instituições do Estado brasileiro, a sua diplomacia se forjou sob a influência portuguesa, tendo por base esta perspectiva podemos compreender melhor porque o governo do recém-criado Império do Brasil também acabou contemporizando com a Grã-Bretanha em termos de assumir acordos bilaterais antitráfico contrários aos interesses internos da sociedade escravocrata, porém protelou o máximo que foi possível o cumprimento efetivo das imposições britânicas. Mesmo com o enfraquecimento jurídico da política da escravidão em razão da legislação antitráfico, internamente desenvolveu-se uma práxis que acabou favorecendo o contrabando negroiro.

A força da cultura do comércio de cativos e da escravidão permaneceu muito forte no Brasil durante toda a primeira metade do século XIX, de forma que na fase da clandestinidade do trato negroiro nas décadas de 1830 e 1840 ocorreu um amplo processo de reestruturação e renovação das redes dos negociantes de escravos, com uma nova geração de traficantes. Estes não apenas reativaram com êxito redes mercantis atlânticas seculares que conectavam o Brasil tanto com os domínios portugueses na África, como com as regiões africanas autônomas controladas por régulos ou *potentados*³¹ locais, mas também acabaram se fortalecendo através

³⁰ Para uma análise da lógica do Antigo Regime português que teria influenciado diretamente a formação do Estado monárquico brasileiro e o ideal aristocrático de sua elite mercantil destacamos as seguintes obras: HESPANHA, António Manuel; XAVIER, ÂNGELA Barreto. *As Redes Clientelares*. In: MATTOSO, José (Dir.) ; HESPANHA, António Manuel. (Coord.) *História de Portugal – O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editorial Estampa, 4º volume, 1998 ; FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *Uma leitura do Brasil colonial: bases da materialidade e da governabilidade no Império. Penélope: Fazer e Desfazer História*, n.º 23. Lisboa, 2000 ; FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998 ; BARRETO DE SOUZA, Adriana. *Caxias e a formação do império brasileiro: um estudo sobre trajetória, configuração e ação política*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social , Rio de Janeiro, 2004.

³¹ Termo que governantes portugueses atribuíam a soberanos africanos reconhecendo suas autoridades. Além disso, alguns nomes atribuídos a potentados podem ser os mesmos empregados para locais, e sítios de poder. Cf. considerações sobre sítios de poder em Maria Emília Madeira Santos. *Em busca dos sítios do poder na África Centro Ocidental. Homens e Caminhos, Exércitos e Estradas*, (1483-1915). In: Beatrix Heintze, Achim von Oppen

de alianças políticas com fazendeiros. Os interesses da elite socioeconômica do Império do Brasil, 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 novos cativos. Porém, conforme Beatriz Mamigonian e Leslie Bethel apontaram, o governo regencial desejava de fato acabar com o tráfico atlântico de escravos, mas por não ter força política suficiente foi obrigado a temporizar com poderosos grupos econômicos do império.³² Na mesma perspectiva, Amado Luiz Cervo argumentou que o Parlamento brasileiro se dispôs “a extinguir o tráfico desde o início da sua atuação, como prova a lei de 7 de novembro de 1831.”³³ Todavia, segundo esse mesmo autor, como a execução da legislação não lhe competia, a ausência de insistência por parte dos parlamentares para que o governo cumprisse sua tarefa teria ocorrido porque houve a percepção de que havia grandes interesses em jogo que se manifestaram na “pressão dos traficantes e proprietários”, e também, porque identificaram “a causa da extinção do tráfico de escravos aos interesses britânicos”.³⁴

No início da década de 1830 o governo do Império do Brasil de fato não tinha força política para obliterar completamente as redes mercantis privadas envolvidas com negócio negreiro e acabar totalmente com o fluxo de africanos para o seu extenso território. Além das perspectivas da *sociedade escravista*³⁵ brasileira com vistas à manutenção de vínculos mercantis permanentes com as sociedades escravistas africanas responsáveis pelo fornecimento anual de milhares de cativos para o Império do Brasil, neste presente trabalho trataremos as décadas de 1830 e 1840 dando maior relevo às autoridades africanas responsáveis pelo tráfico, afinal foram estes agentes que construíram, juntamente com mercadores residentes no Brasil, redes mercantis difusas e poderosas que conseguiram se sobrepôr à cruzada britânica antitráfico

(Eds.). *Angola on the move*. Transport Routes, Communications and History. Frankfurt am Main Gesamtherstellung: Druckerei und Verlag Otto Lembeck, 2008, pp. 26-40.

³² Cf. MAMIGONIAN, Beatriz G. *To be a liberated African in Brazil*, 2002, p.70; Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.84.

³³ 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.

³⁴ *Ibid.*, p.19.

³⁵ Sociedade escravista é aqui entendida como aquela que se reproduz com base no trabalho escravo, que deve conformar pelo menos 1/3 da força de trabalho, e, principalmente, a hierarquia social entre os livres se estabelece a partir da escravidão. Logo, a escravidão cria e recria a elite e a desigualdade. Ademais, o tráfico de cativos é um elemento indispensável à constituição de uma sociedade escravista. Cf. FINLEY, Moses Isaac. *Escravidão antiga e ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Graal, 1991. Sobre valores escravistas disseminados, Schwartz afirma que a sociedade colonial/imperial brasileira era escravista não só pela presença da mão de obra escrava, mas “principalmente devido às distinções jurídicas entre escravos e livres, aos princípios hierárquicos baseados na escravidão e na raça [sem conotação biologizante], às atitudes senhoriais dos proprietários e à deferência dos socialmente “inferiores”. SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 209.

durante a primeira metade do século XIX. Para isso, os laços atlânticos seculares afro-brasileiros se beneficiaram com o *abolicionismo toleracionista* de autoridades brasileiras na nova conjuntura construída após a emancipação política do Brasil, e, sobretudo, após a consolidação de uma *política do contrabando negreiro*, posta em prática em meados da década de 1830, em um contexto político marcado pelo chamado “regresso conservador” e pelo turbulento período regencial em que esteve em jogo a unidade territorial do Estado nacional brasileiro.

Partindo da premissa de que até o fim da década de 1840 a elite do capital mercantil no Brasil, representada por negociantes de escravos que controlavam sólidas redes mercantis atlânticas, tinha considerável influência nas estruturas do poder político imperial, buscaremos compreender a persistente política atlântico-africana escravista do Império do Brasil durante a primeira metade do século XIX. Esta perspectiva era visível no plano político interno, sobretudo sob domínio de políticos conservadores, em decorrência dos interesses da elite mercantil e agrária brasileira. Este projeto político se manifestou na imprensa partidária ligada a parlamentares do “regresso”, núcleo histórico do futuro Partido Conservador do Brasil, no qual a defesa da manutenção de uma sociedade escravista, alicerçada no fluxo contínuo de mão de obra africana, acabou gerando uma política de governo que dava suporte tácito ao intenso contrabando negreiro e ainda garantia a propriedade escrava ilegal, embora o Estado brasileiro tenha assumido o compromisso internacional de abolir o comércio atlântico de cativos.³⁶ É esta situação paradoxal o maior pano de fundo da política imperial desde meados da década de 1830 até 1850, quando a chamada *política do contrabando negreiro* se desenvolveu paralelamente com a construção e consolidação do Estado nacional brasileiro.

Para expor o trabalho elaboramos cinco capítulos. O primeiro – *A Armada Imperial do Brasil no processo de preservação de áreas de influência brasileiras em regiões africanas em torno do rio Zaire* – analisa a perspectiva da sociedade escravista brasileira, durante a primeira metade do século XIX, em manter vínculos mercantis permanentes com regiões da zona congolana, notadamente Molembo, Cabinda, rio Zaire e Ambriz, portos de exportação de mão de obra escrava sob domínio de autoridades africanas. Partiremos da premissa de que a formação da Marinha de Guerra do Brasil em curto espaço de tempo não apenas foi essencial

³⁶ Sobre o papel da imprensa conservadora e de políticos do Parlamento brasileiro no processo de reabertura do comércio negreiro, em meados da década de 1830, veja: YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão: política e tráfico negreiro no Império do Brasil* (Rio de Janeiro, 1822-1850). São Paulo: USP-PPGHIS, Dissertação de Mestrado, 2010, capítulo 4; PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, capítulo 2.

para a manutenção da unidade territorial brasileira durante e após o processo de emancipação política, mas também foi fundamental para a preservação e gestão de uma herança mercantil do Império ultramarino português que há mais de dois séculos e meio conectava margens opostas do Atlântico Sul em torno do comércio de africanos. Evidenciaremos que durante o processo de formação da Armada Imperial do Brasil os traficantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro exerceram um papel crucial, haja vista que forneceram grande apoio financeiro para promover o fortalecimento da Esquadra por meio da aquisição de novos navios de guerra e do reparo dos que estavam no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Além disso, será apontada a influência da estrutura social escravista nos quadros subalternos da Armada brasileira, no qual os “escravos da nação” e “africanos livres” exerceram funções militares servindo como grumetes e marinheiros em navios de guerra ou trabalhando como operários nos Arsenais de Marinha.

A hipótese é a de que até a primeira metade do século XIX a reprodução do sistema agrário escravista brasileiro dependera fundamentalmente da manutenção de áreas de influência no litoral africano capazes de fornecerem grande quantidade de cativos regularmente em atendimento à demanda das regiões agrárias que nas décadas de 1830 e 1840 apresentavam grande potencial de crescimento. A Guerra da Cisplatina (1825-1828) é analisada neste capítulo dentro de uma perspectiva atlântica mais ampla, pois o conflito se estendeu para o litoral africano e assim gerou grande necessidade de proteção das atividades mercantis na costa da zona congo-angolana, pois, além de piratas, corsários da República Argentina promoveram ataques a navios negreiros brasileiros, causando grandes prejuízos a comerciantes de escravos, sobretudo os que tinham a sede de seus negócios no Rio de Janeiro e atuavam nos portos onde os africanos exerciam soberania. Desta forma, na primeira guerra internacional que o Brasil se envolveu após a emancipação política, não estiveram em jogo apenas os projetos geopolíticos estratégicos regionais da América do Sul, mas também a manutenção da conexão secular por meio de redes mercantis das duas margens do Atlântico Sul escravista. Neste sentido, defenderemos também a hipótese de que efetivamente o recém-independente Estado Imperial brasileiro, entre 1827 e 1830, por meio de uma divisão naval destacada no litoral da África Central Atlântica, ao norte de Luanda, além de ter promovido a segurança do comércio de cativos, acabou desempenhando, em certa medida, um papel importante no processo de preservação e consolidação de áreas de influência brasileiras entre os portos africanos atlânticos de Molembo, Cabinda e Ambriz, além dos portos fluviais do rio Zaire, que foram de grande relevância para manter aberto o fluxo constante de africanos destinados ao Brasil durante a primeira metade do século XIX.

Ainda no primeiro capítulo, tendo por base a legislação que regulava a atividade corsária da República Argentina contra o comércio marítimo brasileiro, será analisada a situação jurídica e social dos escravos apresados durante a Guerra da Cisplatina por corsários de Buenos Aires, enfatizando que os africanos desembarcados em solo argentino não obtiveram a liberdade embora fossem declarados juridicamente como “escravos libertos”. Além de servirem às forças armadas da República Argentina para lutarem contra o Império escravista brasileiro, os escravos passaram também a trabalhar de forma compulsória para particulares sob o regime de patronato com a promessa de obterem liberdade após determinados anos de serviços.

Encerraremos o capítulo inicial abordando os interesses internacionais envolvidos na Guerra da Cisplatina dentro de uma dimensão atlântica, ou seja, enfatizando uma perspectiva que considere também a margem africana do Atlântico, na medida em que o teatro de operações do conflito entre o Brasil e a Argentina foi estendido para o litoral da África através da guerra de corso. Apontaremos também alguns resultados políticos obtidos pelo governo brasileiro, além do papel exercido por sua marinha de guerra neste processo, tendo esta instituição desempenhado a função de braço armado da política externa imperial nas duas margens do Atlântico Sul com vista à consecução de objetivos estratégicos que envolviam interesses nacionais, sendo estes atrelados intimamente às perspectivas da elite socioeconômica do Império do Brasil.

O segundo capítulo – *Mambuco Canga e Manelambe Miguel no Rio de Janeiro em 1830. Como príncipes africanos cruzaram o Atlântico no porão de um navio negreiro e retornaram à África a bordo de um navio de guerra da Armada Imperial brasileira?* – examina especificamente o já mencionado caso jurídico singular ocorrido no início de 1830 na praça mercantil do Rio de Janeiro que envolveu as mais elevadas autoridades do Império do Brasil para a solução de uma questão que assumiu caráter diplomático e gerou grande repercussão na imprensa fluminense. Trata-se do sequestro de príncipes africanos do reino de Cabinda juntamente com alguns de seus súditos por um navio negreiro durante o processo de negociação de cativos no rio Zaire. A herança colonial lusitana de reciprocidade e amizade para com autoridades de reinos africanos autônomos fora ameaçada, assim como os interesses e expectativas de amplos setores da sociedade escravista brasileira, sobretudo negociantes de cativos residentes no Brasil, em preservar áreas de influência em uma região onde haviam sido construídas redes mercantis estratégicas, que a princípio teriam maior capacidade de resistirem a pressão antitráfico britânica do que os entrepostos negreiros dominados por autoridades portuguesas, em função da posição de subordinação política e dependência econômica de Portugal em relação à Grã-Bretanha. Além disso, os portos escravistas africanos dominados por

Portugal poderiam se fechar abruptamente ao comércio brasileiro, o que de fato ocorrera durante o litígio político e contencioso militar ocorrido em 1823 entre o Brasil e sua ex-metrópole, em função de uma política lusitana defensiva e temerosa da forte influência que os brasileiros exerciam sobre Luanda e Benguela.

O episódio envolvendo elevadas autoridades de Cabinda indica, até certo ponto, que mesmo com a proximidade do fim do comércio lícito de escravos, ainda era de grande interesse para as autoridades brasileiras manter boas relações com régulos de regiões de livre comércio localizadas ao norte dos domínios portugueses em Angola, haja vista que os líderes africanos locais, além de serem responsáveis diretos pela negociação de cativos, eram conhecidos pela comunidade de traficantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro. Desta maneira, em um contexto econômico marcado pela hegemonia do capital mercantil, o governo do Império do Brasil não poderia desconsiderar as hierarquias que foram construídas nas duas margens do Atlântico Sul em torno do lucrativo negócio negreiro. A “diplomacia da amizade” afro-brasileira, existente desde o período colonial³⁷, permaneceu após a emancipação política do Brasil, sendo mais uma herança colonial portuguesa reatualizada. Esse fator certamente contribuiu para a sobrevivência do comércio de escravos durante toda a primeira metade do século XIX, desafiando a cruzada britânica antitráfico.

No capítulo 3 – *Expectativas das sociedades escravistas angolana e brasileira na década de 1820: reatualizar a herança mercantil portuguesa que conectava margens opostas do Atlântico Sul há mais de 250 anos* – analiso sucintamente os reflexos da independência política do Brasil nas possessões portuguesas em Angola, com o objetivo de perscrutar as expectativas de amplos setores da sociedade escravista brasileira e angolana durante a década de 1820, principalmente no que tange à possibilidade aventada de união do Reino de Angola ao nascente Império do Brasil. Partiremos da premissa de que uma das razões que contribuíram efetivamente para a emancipação política brasileira repercutir na África portuguesa, especialmente em Luanda e Benguela, e causar grande instabilidade política, estava relacionada diretamente ao elevado nível de interligação da elite mercantil brasileira com negociantes angolanos. Conforme iremos expor, antes do surgimento do Império do Brasil, os domínios lusitanos em Angola eram a região da África com mais investimentos brasileiros voltados para o tráfico de cativos, porém durante a década de 1820 esta realidade começou efetivamente a ser alterada devido a opção de os negreiros redirecionarem os seus negócios para as regiões africanas autônomas ao norte de Luanda onde possuíam maiores margens de lucro. Na parte

³⁷ Cf. SOARES, Mariza de Carvalho. Trocando galanterias: a diplomacia do comércio de escravos, Brasil-Daomé, 1810-1812. In: *Revista Afro-Ásia*, nº 49, 2014.

final deste capítulo retomamos a hipótese apresentada nos capítulos anteriores, concernente à viabilidade de construção de áreas de influência brasileiras em regiões da África próximas ao rio Zaire dominadas por autoridades africanas, não apenas com o objetivo de evitar a dependência da antiga metrópole portuguesa para obtenção de braços cativos, mas também como meio fortuito de preventivamente lidar com a possibilidade real de Portugal vedar de forma abrupta o comércio de escravos nos portos africanos sob seu controle em função do aumento de pressões abolicionistas inglesas. Desta forma, argumentamos que a existência da opção de o governo brasileiro realizar o estreitamento de laços mercantis, políticos e diplomáticos com autoridades e reinos africanos independentes durante a década de 1820 se mostrou muito mais atraente do que se aventurar em apoiar a emancipação política dos domínios portugueses em Angola. Em contrapartida, em razão da economia de Angola depender do fluxo mercantil com o Brasil, concluímos que as autoridades portuguesas responsáveis pela administração colonial de Luanda e Benguela, mesmo cientes da existência do chamado “partido brasileiro” em Angola e do envolvimento da sociedade traficante angolana em movimentos conspiratórios favoráveis a criação de um pretenso “Reino Unido Afro-brasileiro”, acabaram contemporizando com os interesses dos negociantes de cativos residentes em Luanda e Benguela para promover a estabilidade política da colônia.

O capítulo seguinte – *As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino de Cabinda: a aliança entre os "mercadores de almas" e os "senhores da terra"* – procura examinar a grande compatibilidade de interesses existentes entre as sociedades escravistas do Brasil e do reino de Cabinda, além de alguns costumes em comum, sendo esta realidade interpretada como uma chave fundamental para entender melhor a resistência e a longevidade do comércio atlântico de africanos para o Brasil mesmo com a enorme pressão abolicionista britânica. Visando compreender a força da escravidão na cultura política brasileira destacamos que o costume de vender e comprar africanos se tornou uma parte essencial da herança colonial lusitana, tendo-se preservado após a emancipação do Brasil uma economia e sociedade arcaica, construída sobre a égide da escravidão e da contínua reprodução de uma hierarquia excludente, típica de uma autêntica sociedade de Antigo Regime, sendo esta reelaborada e remodelada eficientemente na América portuguesa, haja vista que encontrava uma justificação ideológica e um lugar nas relações sociais e de poder, em que prevalecia uma extrema concentração de riqueza e desigualdade social. Por fim, este capítulo aborda o desenvolvimento de uma nova geração de negociantes de escravos em solo brasileiro que durante as décadas de 1830 e 1840 conseguiram operacionalizar as redes mercantis atlânticas fazendo o comércio negreiro sobreviver na ilegalidade por mais duas décadas sob novos moldes.

O último capítulo – *A política atlântico-africana do Império escravista brasileiro: uma sociedade comprometida com a exclusão e a desigualdade* – procura examina fatores políticos, econômicos e sociais atinentes à ordem interna e externa brasileira que favoreceram à preservação da conexão mercantil entre o Brasil e regiões africanas da zona congo-angolana em torno de uma multiplicidade de interesses no tráfico de seres humanos através do Atlântico até o fim da década de 1840. Por outro lado, focamos os debates que ocorreram no Parlamento britânico a partir de fins da década de 1830 onde se expôs as diferentes perspectivas abolicionistas de amplos setores da sociedade inglesa com o objetivo de avaliar os resultados alcançados pelas intensas ações navais e diplomáticas para varrer do Atlântico os negreiros. Conforme demonstraremos, embora o saldo dos resultados efetivos das comissões mistas antitráfico revelassem certa ineficiência da tradicional e resiliente política internacional abolicionista britânica, baseada em acordos bilaterais e na repressão direta da *Royal Navy* aos tumbeiros, ao fim e ao cabo os métodos adotados pelo governo da Grã-Bretanha, desde o início do século XIX, tiveram um peso enorme para a extinção do comércio negreiro no Atlântico. Paralelamente a este longo processo, damos relevo também às transformações que ocorreram entre 1830 e 1850 na imagem social dos negociantes de cativos, tendo por base periódicos que circulavam no Brasil durante este período, documentos oficiais do governo brasileiro e alguns trabalhos historiográficos que abordaram o tema. Encerraremos a análise adentrando em uma questão complexa que deu origem a amplos debates tanto entre os contemporâneos da Lei Eusébio de Queirós, como em trabalhos historiográficos das últimas décadas: Quais foram os fatores que concorreram decisivamente e de forma imperativa para que os dirigentes imperiais do Brasil abandonassem a “política do contrabando negreiro” e alinhassem finalmente os seus esforços com a política da Grã-Bretanha de repressão efetiva ao comércio atlântico de africanos?

CAPÍTULO I

A Armada Imperial do Brasil no processo de preservação de áreas de influência brasileiras em regiões africanas em torno do rio Zaire

[...] O Imperio do Brazil não pôde prescindir de ser uma potencia essencialmente maritima, sem quebra de sua gloria, de sua dignidade e de seus mais caros interesses. Esta verdade é de primeira intuição, basta lançar os olhos sobre a carta geographica do Brazil (...).

(Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, Marquês de Paranaguá, referente ao ano 1829, apresentado a Assembleia Geral Legislativa em 30 de maio de 1830, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 14.)

1.1 A formação da Marinha de Guerra do Império do Brasil: o papel dos negociantes de escravos do Rio de Janeiro e a influência da estrutura social escravista

Como outras instituições centrais da monarquia brasileira, a sua Marinha de Guerra era essencialmente uma herança colonial portuguesa reatualizada, pois surgira a partir da Armada de Portugal no contexto da emancipação política efetivada em 1822. 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 passaram a compor a estrutura da nascente Armada Nacional e Imperial (Apêndice 1). A legislação militar e a organização administrativa também foram herdadas da Marinha de Portugal.³⁸

A primeira esquadra do Brasil foi formada originalmente a partir de navios de guerra portugueses que se encontravam no porto do Rio de Janeiro durante o processo de independência. Além disso, embarcações mercantes foram convertidas em navios de guerra no Arsenal de Marinha da Corte, onde também foram recuperadas velhas embarcações apreendidas aos portugueses, em especial a Nau *Martim de Freitas*, que se tornou a capitânia da esquadra brasileira, rebatizada como *Pedro I*.³⁹

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

[...] Todo o cidadão, que voluntariamente quizer concorrer para tão útil, e importante objecto, assignará, com as acções que quizer e puder. Cada acção mensal é de 800 réis e a subscrição será recebida no princípio de cada mez; mas o que não puder continuar a concorrer com a quantia que subscreveu, não será obrigado por modo algum.

Em cada cidade, Villa ou julgado a respectiva Camara nomeará agentes, que promovam este donativo, e um thesoureiro que o receba; além destes nomeará arrecadadores, pelos quaes se repartirão as ruas ou bairros; toda esta agencia será gratuita, sendo possível.

³⁸ Cf. CAMINHA, Herick M. *História Administrativa do Brasil - Organização e Administração do Ministério da Marinha no Império*, 1986, capítulo 1.

³⁹ 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, pp.69-71;82.

(...) Os Governos das Provincias recommendarão ás Camaras o cuidado com que devem promover esta tão util subscrição, e auxiliarão promptamente aos thesoureiros para que remetam com segurança os dinheiros que estiverem em caixa, no tempo determinado.

O thesoureiro geral é Francisco José da Rocha, na sua falta ou impedimentos, Antonio da Costa Pinto Silva; os agentes encarregados de promoverem na Côrte esta subscrição são os seguintes, Fernando Carneiro Leão, Marianno Antonio de Amorim Carrão, Francisco José Guimarães, João Francisco de Pinho, Joaquim José Pereira do Faro, João Alves de Souza Guimarães, José Antonio dos Santos Xavier, Domingos José Teixeira, Albino Gomes Guerra e José Joaquim da Rocha. O thesoureiro geral terá um escripturario de sua escolha para o arranjo deste negocio; no fim de cada mez fará publico pela imprensa o estado da subscrição; pela caixa serão pagas todas as despezas.

(...) Os agentes da subscrição da Côrte, o thesoureiro geral e um fiscal, nomeado por Vossa Magestade Imperial⁴⁰, formam a comissão a quem se incumbem a compra das embarcações, devendo as precisas dimensões dellas ser dadas pelo mencionado fiscal, que em similhante objecto consultará primeiro a vontade do mesmo Augusto Senhor. (...) A mesma comissão compete todo o manejo economico e administrativo deste negocio em geral. Esta subscrição durará tres annos, contados desde a época do seu estabelecimento em cada Provincia. [...] ⁴¹

Entre os responsáveis pela comissão de arrecadação das contribuições pecuniárias na capital do império estavam, pelo menos, cinco importantes traficantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro: Fernando Carneiro Leão, Francisco José Guimarães⁴², João Alves de Souza Guimarães, José Joaquim da Rocha e Francisco José da Rocha.⁴³ Este último recebera a função destacada de tesoureiro geral da subscrição pública nacional, o que claramente denotava o prestígio da comunidade de negociantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro e o papel crucial que desempenharam no processo de formação da Marinha de Guerra do Império do Brasil na segunda década do século XIX. Este fato pode também ser mensurado levando-se em consideração a doação bastante avultada dos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro destinada ao fortalecimento da Armada Nacional: 100.000\$000 (cem contos de réis)⁴⁴, o que viabilizava, por exemplo, a compra de aproximadamente sete brigues de guerra.⁴⁵

De acordo com as regras estabelecidas para a subscrição nacional em beneficio da Marinha de Guerra brasileira, os contribuintes voluntários poderiam adquirir ações mensalmente no valor nominal de \$ 800 rs (oitocentos réis) por cada cota adquirida, pagáveis

⁴⁰ O referido fiscal nomeado pelo mesmo decreto foi o então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha do Brasil, Luiz da Cunha Moreira.

⁴¹ Cf. BRASIL. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1823*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Parte 2, 1887, pp.11-13. (grifos nossos).

⁴² Ressaltamos que o comerciante de escravos Francisco José Guimarães foi eleito também em 1823 para exercer o cargo de thesoureiro-geral do Banco do Brasil. Cf. *Diário do Governo*, edição de 16 de abril de 1823, n.º 84, Vol.1, p. 392.

⁴³ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp. 254-256.

⁴⁴ Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial, 2002, p.82.

⁴⁵ 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, op. cit., pp.71;84.

em três anos, função similar às apólices de títulos de dívida pública. Para facilitar a participação de cidadãos a nível nacional, as diversas câmaras municipais das províncias do Império foram encarregadas de nomear agentes e tesoureiros nas diferentes localidades do Brasil com o objetivo de promover a arrecadação, e a título de maior incentivo, os nomes dos subscritores, indicando o montante de seus donativos, foram sendo publicados no *Diário do Governo*, a fim de tornar pública a contribuição de cada um.⁴⁶ Mensalmente, estima-se que cerca de 7.000\$000 (sete contos de réis) entravam nos cofres do fundo destinado à compra e ao aparelhamento de navios que iriam compor a primeira Esquadra da Marinha Imperial (Apêndice 3). Desta forma, podemos estimar que no período de um ano havia uma arrecadação equivalente a 84.000\$000 (oitenta e quatro contos de réis). Os cidadãos que não tinham recursos para fazer doações em dinheiro contribuíram com mercadorias variáveis. Alguns “ofereceram bois, outros vinhos ou vinagre, e mesmo foram postos escravos à disposição das autoridades para que servissem como marinheiros.”⁴⁷ D. Pedro I e a Imperatriz D. Leopoldina abriram a subscrição nacional com 350 ações, adiantando o pagamento referente aos três anos, o que perfazia o valor total de 10.080\$000 (dez contos e oitenta mil de réis).⁴⁸ Além da contribuição em dinheiro, o Imperador comprou um brigue de guerra por 24.000\$000 (vinte e quatro contos de réis) e doou a Marinha Imperial.⁴⁹ O plano foi bem sucedido e acolhido por muitos brasileiros, haja vista que já no final do primeiro semestre de 1823 a armada brasileira era uma força naval respeitável.

Além da subscrição pública mensal para a arrecadação de fundos destinados ao fortalecimento da Armada Nacional, uma portaria da Secretaria de Estado dos Negócios do Império datada de 15 de abril de 1823 determinou que o então coronel João Gomes Barrozo, indicado pelos cidadãos da cidade do Rio de Janeiro para ocupar a função de “Thesoureiro do dom gratuito”, enviasse à referida secretaria de estado a relação das pessoas que ofereceram gratuitamente doações pecuniárias imediatas, em “atendimento às urgências do Estado” para que o “patriotismo de tão benemeritos Cidadãos” tivesse a devida publicidade.⁵⁰ Então, quatro edições do mês de maio de 1823 do *Diário do Governo* publicaram relações nominais com as

⁴⁶ Podemos constatar que, ao longo das edições do *Diário do Governo* que foram publicadas semanalmente a partir de 18 de março de 1823, as contribuições mensais mais avultadas ao fundo destinado ao fortalecimento naval foram feitas por membros da comunidade de homens de negócio envolvidos diretamente ou indiretamente com o comércio negreiro da praça mercantil do Rio de Janeiro. Adotamos como metodologia de análise o cruzamento dos nomes dos contribuintes publicados em diversas edições do *Diário do Governo* com a relação elaborada por Manolo Florentino referente aos traficantes de escravos que atuaram entre os portos africanos e o Rio de Janeiro no período de 1811 a 1830. Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, pp.184; 254-256.

⁴⁷ Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial, 2002, pp.71;82.

⁴⁸ *Diário do Governo*, edição de 18 de março de 1823, n.º 63, Vol.1, p. 266 ; *Diário do Governo*, edição de 8 de abril de 1823, n.º 77 , Vol.1, p. 350. (BN-RJ,consulta on line).

⁴⁹ Cf. VALE, op. cit., p.84.

⁵⁰ *Diário do Governo*, edição de 28 de abril de 1823, n.º 94, Vol.1, p.443. (BN-RJ,consulta on line).

referidas quantias doadas ao governo imperial por 286 contribuintes, nas quais constata-se que as maiores doações foram realizadas por membros da comunidade de homens de negócio do Rio de Janeiro envolvidos com o comércio negreiro (Apêndice 2).

Efetivamente, de acordo com os dados coligidos pelo tesoureiro João Gomes Barrozo⁵¹, destacado comerciante de escravos do Rio de Janeiro, fora arrecadado 90.563\$760 (noventa contos, quinhentos e sessenta e três mil e setecentos e sessenta réis)! Apenas um grupo de 49 traficantes de escravos da capital do Império doou aproximadamente 21% do valor total arrecadado a nível nacional. A impressionante cifra doada ao Estado Imperial exemplifica muito bem como ainda era muito forte a “economia do dom” típica de uma sociedade com traços de Antigo Regime no recém-criado Império do Brasil. Conforme escrevera Antônio Manuel Hespanha e Ângela Barreto Xavier, o dom se consubstanciava em “actos beneficenciais de natureza gratuita”, onde a “actividade de dar” (a liberalidade, a graça) cimentava não apenas a natureza das relações sociais, mas, a partir destas, estruturava também as próprias relações políticas. Destarte, “era frequente que o prestígio político de uma pessoa estivesse estreitamente ligado à sua capacidade de dispensar benefícios, bem como à sua fiabilidade no modo de retribuição dos benefícios recebidos.”⁵² Marcel Mauss sintetizou a questão ao afirmar que a atividade de dar integrava uma tríade de obrigações: dar, receber e retribuir. Desta forma, a “economia do dom” era baseada nas noções de doação e retribuição, compreendidas dentro do vasto conceito de “amizade” que incluía, entre outras, a relação entre o rei e o vassalo.⁵³

Não havia apenas óbices logísticos e financeiros para a formação de uma esquadra composta por navios capazes de garantir o domínio do extenso litoral brasileiro e a segurança das rotas de comércio marítimo em tempos de guerra e paz. Outro grande problema era referente aos oficiais que iriam tripular as embarcações da Armada Nacional, haja vista que poucos brasileiros haviam ingressado na Marinha de Guerra de Portugal em função de restrições sociais impostas pela metrópole portuguesa ao acesso à Academia Real dos Guardas-Marinha, mesmo quando esta foi transferida para o Rio de Janeiro em 1808 no contexto da transmigração da

⁵¹ A família Gomes Barrozo era uma das mais opulentas do Rio de Janeiro e concentrava boa parte de seus negócios no comércio atlântico de escravos. Entre 1811 e 1830, os Gomes Barrozo realizaram 45 viagens à África, das quais 34 se destinaram ao porto de Cabinda, seis a Moçambique e três a Ambriz. Apenas um negreiro adquiriu escravos no rio Zaire, o mesmo ocorrera em Molembo. Quando morreu em 1829, João Gomes Barrozo deixou aos seus herdeiros o montante bruto de 926:757\$475 (926 contos, 757 mil e 475 réis). Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, pp.192;243-244.

⁵² Cf. HESPANHA, Antônio Manuel; XAVIER, ÂNGELA Barreto. *As Redes Clientelares*, 1998, p.340.

⁵³ MAUSS, Marcel. *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*, In: Année Sociologique, 2.^a série, 1923-1924, tomo I, passim ; Sobre as redes clientelares e a “economia do dom” existentes no Estado português na época moderna, veja também: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003, pp.299-307.

família Real de Bragança para o Brasil. A política portuguesa havia desestimulado o aproveitamento de brasileiros nos mais elevados postos das forças armadas regulares, majoritariamente reservados a portugueses reinóis.⁵⁴

Os regulamentos da Armada de Portugal que serviram inicialmente de modelo para a marinha brasileira estabeleciam regras bastante restritivas para o acesso ao primeiro posto de aluno militar, aspirante à guarda-marinha, na Academia de Marinha. Determinados pré-requisitos eram exigidos aos candidatos que desejassem ingressar na carreira de oficiais navais. Estes, em observância a legislação, precisavam comprovar serem filhos de oficiais de elevada patente militar e/ou de famílias aristocráticas de origem nobiliárquica.⁵⁵ Estas regras restritivas continuaram prevalecendo quando a academia passou a ser uma instituição da Marinha Imperial do Brasil. No entanto, conforme analisara o historiador naval Carlos André Lopes da Silva, houve certa flexibilização em 1822 e após a Guerra da Cisplatina (1825-1828) para que determinados candidatos, mesmo não possuindo as distinções sociais elencadas na legislação, se tornassem alunos militares da Academia dos Guardas-Marinha, sendo inclusive levada em consideração a rede de relacionamentos construída pelos candidatos e suas famílias.⁵⁶ Estas brechas permitiram inclusive que filhos de *comerciantes de grosso trato* da praça mercantil do Rio de Janeiro, que possuíam rede de relações sociais e comerciais no círculo de negociantes de escravos, ingressassem na carreira do oficialato naval.⁵⁷

Na ocasião do processo de emancipação política brasileira, o primeiro ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha Imperial, Luís da Cunha Moreira⁵⁸, 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. Apenas 27 oficiais optaram pelo retorno à terra natal lusitana, que partiram com suas famílias para Europa no brigue dinamarquês *Aurora*.

⁵⁴ Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial, 2002, p.71.

⁵⁵ Devemos observar que a alta oficialidade das forças armadas europeias era composta por famílias aristocráticas até a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Cf. MAYER, Arno J. *A força da tradição: a persistência do Antigo Regime*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

⁵⁶ Situação similar ocorria no Exército. Veja: BARRETO DE SOUZA, Adriana. *Caxias e a formação do império brasileiro*, 2004, passim.

⁵⁷ SILVA, Carlos André Lopes da. *A Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinha: aspectos de uma instituição militar de ensino na alvorada da profissionalização do oficialato militar, 1808-1839*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2012, pp. 253-255; 271-272.

⁵⁸ Por Decreto de 28 de outubro de 1822, o Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira foi nomeado para a importante função de Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha. Era filho de um oficial da Marinha de Portugal, homônimo, e um dos poucos brasileiros de nascimento que pertencera à Marinha portuguesa. Após aderir à causa da independência do Brasil assumiu a difícil tarefa de organizar o abastecimento e a manutenção de uma nascente Marinha em um contexto de (estado de) guerra contra a antiga metrópole portuguesa. Cf. BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1º volume, 1921.

Eliminados os idosos e doentes, restaram um total de 96 oficiais aptos que aderiram à causa da independência brasileira e juraram fidelidade ao imperador D. Pedro I, após sua coroação em 1º de dezembro de 1822. Porém, alguns dos oficiais portugueses que permaneceram no Brasil, o fizeram para preservarem suas propriedades para não se afastarem de suas famílias. Não estavam motivados para lutar contra seus compatriotas fiéis à coroa portuguesa, e, portanto, não seriam confiáveis. Além disso, para tripular os navios que estavam sendo preparados no Rio de Janeiro eram necessários mais oficiais, e muitos marinheiros.⁵⁹

Em seu estudo pioneiro sobre a formação da Marinha Imperial do Brasil, o historiador britânico Brian Vale destacou que a primeira esquadra brasileira também herdou de Portugal um corpo de marinheiros e de soldados de artilharia da Marinha, porém todos eram portugueses de nascimento e, desta forma, de confiança questionável.⁶⁰ No entanto, havia grande necessidade desses militares e o governo esperava que eles permanecessem leais à causa brasileira se comandados por oficiais estrangeiros contratados. Em suma, a guarnição naval herdada da marinha portuguesa era muito abaixo da necessidade:

Para manobrar os navios existentes, e também os novos navios em preparo, eram necessários 430 soldados e 1.700 marinheiros, dos quais 1.250 deveriam ser homens de mar bem adestrados. Os navios do Rio de Janeiro forneciam a metade destes números, isto é, 230 soldados e 900 marinheiros, dos quais somente 650 eram homens experimentados no mar e por isso, um rápido e bem sucedido recrutamento era uma necessidade vital.⁶¹

A solução para o problema veio da Europa, por meio da ação do agente brasileiro em Londres, o general Felisberto Caldeira Brant Pontes, futuro Marquês de Barbacena. Ele não foi escolhido para esta função aleatoriamente, uma vez que tinha experiência em questões geopolíticas e militares no Reino de Angola de fins do século XVIII. Atuou como ajudante de ordens do governador e como sargento mor entre 1795 e 1799, e por isso combateu corsários franceses na costa de Benguela em 1799.⁶² Em sua formação, ele frequentou e concluiu um curso na “Academia Real da Marinha” portuguesa, tendo “direito ao posto de capitão-de-mar-e-guerra aos 19 anos”, mas como o posto não lhe foi conferido pela pouca idade foi transferido para o Estado Maior do Exército como major e “ajudante-de-ordens do governador de

⁵⁹ Cf. VALE, Brian. *A criação da Marinha Imperial*, 2002, pp.71-72.

⁶⁰ Idem. *Estratégia, poder marítimo e a criação da Marinha do Brasil 1822-23*. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, nº 4, DEZ. 1971, p.12. Sobre a desconfiança e hostilidades em relação aos portugueses, veja também: RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. 2ª. ed. Niterói: EDUFF, 2022.

⁶¹ Cf. VALE, Brian. *Estratégia, poder marítimo e a criação da Marinha do Brasil*, 1971, p.12.

⁶² Cf. Arquivo Ultramarino, Coleção Conselho Ultramarino, Seção Angola, Caixa cx. 82, doc. 31, 29 e 30; Cx. 85, doc. 4; Cx. 89, doc 11; cx. 93, doc. 60; Cx. 93-A, doc. 18.

Angola”.⁶³ Efetivamente, portanto, sua experiência acumulada em Angola e em questões navais lhe ajudaram, anos depois, a conseguir recrutar e contratar cerca de 450 militares, oficiais e marinheiros, principalmente britânicos que haviam sido desmobilizados da Royal Navy após o fim das Guerras Napoleônicas.

O plano de recrutamento foi concluído de forma eficiente e sigilosa, com o propósito de não atrair a atenção das autoridades britânicas e escapar das investigações dos cônsules portugueses. De acordo com Brian Vale, para fugir às determinações da Lei de Alistamento no Exterior (*Foreign Enlistment Act*), de 1819, que proibia o recrutamento de ingleses para atuarem em guerras nas quais a Grã-Bretanha se mantivesse neutra, Caldeira Brant utilizou o artil de que os recruta eram colonos que emigrariam para o Brasil com o objetivo de exercerem profissões agrícolas. Nos documentos oficiais, os marinheiros eram descritos como “agricultores” e os oficiais eram denominados “feitores”, mantendo a linguagem da escravidão.⁶⁴ Além da contratação de pessoal militar, Caldeira Brant conseguiu adquirir armas e suprimentos navais para serem enviados ao Brasil. Toda operação fora planejada secretamente, tendo alguns navios transportado separadamente homens e material bélico da Grã-Bretanha até o porto do Rio de Janeiro ao longo do primeiro semestre de 1823.⁶⁵

Para o comando da esquadra brasileira convidou-se o militar escocês Alexander Thomas Cochrane, por sugestão de Caldeira Brandt em um longo ofício que havia enviado a José Bonifácio de Andrada e Silva, Ministro do Interior e dos Negócios Estrangeiros.⁶⁶ Cochrane era um oficial experiente forjado na Marinha Real britânica e se destacara nas Guerras

⁶³ ALMEIDA, Carla Maria de Carvalho e. Uma nobreza da terra com projeto imperial: Maximiliano de Oliveira Leite e seus aparentados. In: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; FRAGOSO, João Luís Ribeiro (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. 136. Felisberto Caldeira Brant Pontes integrava a família mineira de Maximiliano de Oliveira Leite, família da nobreza da terra, mas versada na administração imperial.

⁶⁴ Cf. VALE, Brian. *A criação da Marinha Imperial*, 2002, pp.69-79.

⁶⁵ Em 27 de janeiro de 1823, o navio mercante *Lindsays* zarpu do porto de Liverpool com destino ao Rio de Janeiro transportando o primeiro grupo de 125 marujos e seis oficiais. Transcorridos três dias, o *Lapwing* largou seu ancoradouro em Londres com o segundo contingente de 45 “emigrantes agricultores”. A 3 de abril de 1823 partira de Liverpool um navio fretado, *Alice*, transportando 102 marinheiros e dois oficiais que chegaram ao Rio de Janeiro em 13 de junho. Ainda no mês de abril, oito oficiais rumaram para o Rio de Janeiro, dois no brigue *Montague*, de Falmouth, e seis a bordo do transporte *Alexander*, que partiu de Londres no dia 20 com um carregamento de material bélico para o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. O último grupo de militares contratados partira de Liverpool a 4 de maio a bordo do *Mary*, que aportara no Rio de Janeiro em 28 de junho desembarcando 164 marinheiros britânicos e dois oficiais. Entre janeiro e junho de 1823, cinco navios transportaram para o Rio de Janeiro canhões, mosquetes, projetis, pólvora e artigos navais como cabos e cordames. Cf. VALE, op.cit., pp.78-79.

⁶⁶ *Ibid.*, p.72.

Napoleônicas, tendo comandado também com êxito forças navais do Peru e do Chile durante as guerras de independência desses países andinos contra a Espanha.⁶⁷

Após ter se convencido da necessidade de entregar o posto chave de comandante em chefe da esquadra brasileira a um oficial estrangeiro que construía reputação em batalhas navais decisivas, o jovem Imperador D. Pedro I contratou Cochrane com a patente de Primeiro Almirante da Armada Nacional e Imperial, o que lhe dava precedência sobre todos os outros. Cochrane chegou ao Rio de Janeiro em 13 de março de 1823, a bordo do brigue *Coronel Allen*, proveniente do porto chileno de Valparaíso, tendo assumido formalmente o comando da Esquadra brasileira em 21 de março hasteando o seu pavilhão na Nau *Pedro I*.⁶⁸

A contratação de oficiais estrangeiros às pressas para tripular e comandar os navios de guerra da Marinha Imperial era a única alternativa disponível, uma vez que a Academia Real dos Guardas-Marinha não tinha como formar em curto espaço de tempo um quadro de oficiais constituído por brasileiros. O quadro a seguir destaca oficiais estrangeiros que foram contratados para servirem na Armada Imperial do Brasil na ocasião do conflito com os portugueses.

Quadro 1.1 - Oficiais estrangeiros contratados pela Marinha Imperial do Brasil em 1823

Posto	Nomes
Almirante	Alexander Thomas Cochrane.
Capitão de Mar e Guerra	David Jewett.
Capitão de Fragata	John Taylor; Thomas Sackville Crosbie; James Thompson e James Norton.
Capitão Tenente	Benjamin Kelmare; Bartholomew Hayden.
Primeiro Tenente	John Pascoe Greenfell; James Shepherd; Steven Clewley; Guilherme Eyre; Vincent George Crofton; Francis Clare; Samuel Chester; James Nicoll; George Clarence; Samuel Gillet; Charles Mosselyn; John Rogers Gleddon; Raphael Wright.
Segundo Tenente	William Eyre; George Manson; George Broom; George Cowan; Ambrose Challes; Charles Watson; William James Inglis; Duncan Macreights; Adriano Hendrick Manson; José Litscoston; Charles Xell; Francis Drummond; James Wallace ; Mateus Welsh ; William Parker (aspirante).

Fontes: MAIA, Prado. *Através da história naval brasileira*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1936, pp.33-34; VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002, pp.78-79; 85-86; 104; VALE, Brian. Os oficiais de Cochrane: as marinhas britânica e brasileira. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, nº 12, DEZ. 1975, pp.47-57.

⁶⁷ Cf. MARIZ, Vasco. Lorde Cochrane, o turbulento Marquês do Maranhão. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 8, nº 16, 2012, p. 13.

⁶⁸ Cf. VALE, Brian. A criação da Marinha Imperial, 2002, pp.82-86.

Alguns desses oficiais cumpriram o tempo de seus contratos e retornaram à Inglaterra, outros morreram em combates ou tiveram mortes naturais, porém houve aqueles que permaneceram no Brasil e construíram longas carreiras, atingindo os mais elevados postos, como William Parker, George Broom, John Taylor, John Pascoe Greenfell e Bartholomew Hayden.⁶⁹

A utilização de tropas estrangeiras estava de acordo com a tendência militar do século XVIII típica do Antigo Regime, baseada no princípio de que o trabalho de estrangeiros teria maior liberdade, na medida em que eles não estariam ligados a qualquer querela interna pertinente à monarquia e à nobreza.⁷⁰ Além disso, D. Pedro não correria o risco de ter recusas de tropas brasileiras enfrentarem forças militares portuguesas, que, há pouco, eram fraternas.

Além da solução da contratação de militares estrangeiros, foi necessário também recorrer ao recrutamento de nativos, escravos e condenados para exercerem as funções de marinheiros e grumetes.⁷¹ A aceitação de escravos na Marinha de Guerra brasileira foi formalizada por meio de uma decisão do ministro Luiz da Cunha Moreira, que permitia aos proprietários de escravos os oferecerem em troca das gratificações correspondentes aos soldos de marinheiros ou grumetes.

N.30. – MARINHA. – Em 25 de fevereiro de 1823

Manda admitir para marinheiros e grumetes os escravos offerecidos por seus senhores, abonando-se a estes as competentes gratificações.

Tendo sido presente a S.M. Imperial o officio do Intendente da Marinha desta Côrte de 21 do corrente Mez, em que pedia houvesse de declarar-se-lhe, si deveria ou não admittir a alistarse para servirem a bordo da não Pedro Primeiro, os marinheiros e grumetes escravos, que para isso lhe fossem offerecidos por seus respectivos senhores, fazendo a abonar a estes as competentes gratificações; Manda em consequencia o Mesmo A. S. pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, participar ao sobredito Intendente da Marinha, para sua intelligencia e governo, que, visto a necessidade que presentemente ha de marinhagem, deverá elle admitir taes marinheiros e grumetes, não só **ao serviço** da não, mas ainda ao de todas as outras embarcações que armarem.

Palacio do Rio de Janeiro em 25 de Fevereiro de 1823. – Luiz da Cunha Moreira.⁷²

A utilização de cativos nos serviços subalternos da marinha, enquadrados na categoria de “escravos da nação”, que em geral desempenhavam os trabalhos mais penosos, foi motivada

⁶⁹ Sobre a trajetória de John Taylor, John Pascoe Greenfell e Bartholomew Hayden na Marinha Imperial do Brasil e o regresso polêmico e controverso do comandante Alexander Thomas Cochrane à Inglaterra em 1825, destacamos a relevância historiográfica do seguinte trabalho: GALSKY, Nélío. *Mercenários ou libertários*, 2006, passim.

⁷⁰ Cf. COSTA, Fernando Dores. Guerra no tempo de Lippe e de Pombal. In: BARATA, Manuel Themudo; TEIXEIRA, Nuno Severiano. *Nova História Militar de Portugal*. Vol.2. Lisboa: Círculo de Leitores, 2004, p.334; Vide também: MATTOSO, José (Dir.); HESPANHA, António Manuel. (Coord.) *História de Portugal - O Antigo Regime (1620-1807)*, 1998, passim.

⁷¹ Cf. MAIA, João do P. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*, 1975, p.61.

⁷² Cf. BRASIL. *Collecção das decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1823*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1887, pp.20-21. (grifos nossos).

em grande medida pela dificuldade de recrutar a marinhagem entre os homens livres para compor o efetivo necessário. Em 1824, uma decisão do governo imperial ordenara formalmente a compra de escravos para o serviço nos navios de guerra, conforme observamos a seguir:

N.147. – MARINHA. – Em 8 de julho de 1824

Manda comprar escravos para o serviço dos navios de guerra.

Constando a S.M. o Imperador, que os navios de guerra surtos neste porto se acham, pela maior parte, faltos dos Marinheiros e Grumetes, que segundo suas lotações lhes competem, e não havendo outro algum meio de evitar com a conveniente brevidade tão prejudicial falta que o de lançar mão de escravos, que tendo adquirido no exercício marítimo a necessaria aptidão para servirem como Grumetes a bordo dos ditos navios, possam ser assim empregados comprando-os o Estado aos seus respectivos senhores por aquelle preço, em que justamente forem avaliados: Manda o mesmo A.S.⁷³, pela Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha, que o Intendente da Marinha passe a fixar editaes, convidando a todas as pessoas que tiverem semelhantes escravos, ou ainda alguns outros que por sua disposição physica se achem nas circumstancias de applicar-se á vida do mar, a apresental-os (sic) quanto antes na sua Repartição, afim de que, sendo examinados, e convindo a sua aquisição, se effectue a referida compra.

Paço em 8 de julho de 1824. – Francisco Villela Barboza.⁷⁴

A solução de completar a tripulação dos navios de guerra com marinheiros e grumetes escravos se tornou uma prática comum entre as décadas de 1820 e 1830, sendo uma realidade vinculada diretamente à estrutura social escravocrata arcaica que prevalecera após a emancipação política brasileira.⁷⁵ Além do fato de escravos exercerem funções militares em navios da Armada Imperial para completarem a lotação necessária ao serviço de bordo, é relevante destacarmos também que na principal unidade militar de apoio à esquadra (o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro) havia, no final da década de 1820, 190 “escravos da nação” de diferentes sexos e idades trabalhando.⁷⁶

Além da categoria de *escravos da nação*, havia um contingente considerável de “africanos livres”, que, após obterem a “liberdade” jurídica mediante o julgamento das comissões mistas que tratavam da questão referente aos navios negreiros apresados por prática

⁷³ A abreviatura A.S. significa *Augusto Senhor*. Cf. FLEXOR, Maria Helena Ochi. *Abreviaturas: Manuscritos dos séculos XVI ao XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 3ª edição, 2008.

⁷⁴ Cf. BRASIL. *Collecção das decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1824*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886, p.102. (grifos nossos).

⁷⁵ Ressaltamos que uma Lei de 21 de agosto de 1840 proibiu que escravos servissem como praças em navios de guerra, contudo não impedia que oficiais possuíssem escravos para os seus serviços particulares. Certamente, a restrição de escravos em serviços militares nos navios da Armada Imperial era uma consequência do início do processo de profissionalização da formação das praças na Marinha de Guerra do Brasil que ocorrera em função da criação, em caráter experimental, das primeiras Companhias Fixas de Marinheiros, em 1836, e das Companhias de Aprendizes-Marinheiros a partir de 1840. Estas últimas se tornaram instituições de instrução militar permanente e de fundamental importância para o fornecimento de homens para o serviço da Armada. Cf. SANTOS, Wagner Luiz Bueno. *A criação da Companhia de Aprendizes-Marinheiros no processo de construção do Estado Nacional brasileiro: formação militar, educação e civilização no Brasil Imperial*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2016.

⁷⁶ Cf. Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, Marquês de Paranaguá, referente ao ano 1829, apresentado a Assembleia Geral Legislativa em 25 de maio de 1830, Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 5.

de comércio ilícito, eram distribuídos a concessionários particulares, a instituições públicas do Império e a não governamentais. Deviam trabalhar por um prazo determinado até que fossem reexportados para à África, o que na maioria dos casos não ocorreu em função do fracasso desta política.⁷⁷ Em suma, “a política de mão de obra do Estado imperial voltada para os *africanos livres* os conduziu invariavelmente para o trabalho compulsório.”⁷⁸

Com a incorporação de escravos, de africanos livres, de homens pobres, de forros, e com os mecanismos de coerção e repressão, o que incluía inclusive castigos físicos, a hierarquia da Marinha de Guerra do Império do Brasil reproduzia, em grande medida, a sociedade civil aristocrática fundamentada na extrema desigualdade.⁷⁹

As necessidades da Armada Imperial para guarnecer navios de marinheiros e soldados que iriam compor o Corpo de Artilharia da Marinha, e a falta de homens que se alistassem voluntariamente em quantidade suficiente, resultaram na prática do recrutamento forçado de tripulantes de embarcações mercantes e indivíduos que eram vistos por autoridades administrativas como nocivos à sociedade.⁸⁰ Muitos eram apanhados em portos e logradouros públicos, sendo enquadrados como marginais, vadios ou criminosos. Cabe ressaltar, porém, que entre os homens livres e pobres, embora fossem sumariamente acusados por prática de vadiagem, muitos eram desfavorecidos economicamente.⁸¹ No entanto, conforme Silvana Cassab Jeha, mesmo recrutados de forma coercitiva os “nacionais” provenientes de diversas províncias do império estariam “cumprindo um tipo de trabalho compulsório legal, o chamado *tributo de sangue*, relacionado ao pertencimento da Nação, o que não fazia muito sentido para a maioria”, porém havia consonância com o regulamento criado em 10 de julho de 1822.⁸²

⁷⁷ Sobre o longo tempo do trabalho compulsório desrespeitando completamente o prazo de tutela estabelecido e a administração de “africanos livres” distribuídos a concessionários particulares, assim como a instituições públicas do Império e as não governamentais, ver: MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2017, pp. 90-164.

⁷⁸ *Ibid.*, pp.160-161. Segundo Beatriz Gallotti Mamigonian, durante a década de 1830, a consolidação do domínio político de grupos conservadores “se manifestou na defesa do tráfico de escravos e na manutenção da escravidão”, o que “trouxe consequências negativas aos “africanos livres”, cujas chances de desfrutarem a liberdade adquirida com base na legislação diminuíram até quase desaparecer.” Vale ressaltar que, de acordo com os dados coligidos pela autora, entre as instituições públicas do Império, o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e o Arsenal de Guerra figuram entre as que mais receberam “africanos livres” até 1840. Cf. MAMIGONIAN, op. cit., pp.90;102-103.

⁷⁹ Cf. MELLO, Saulo Alvaro de. *Eugenia na Marinha Imperial brasileira (1822-1910)*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo, julho de 2011, pp. 1-17.

⁸⁰ Cf. CAMINHA, Herick Marques. Organização do Pessoal da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, V. 3, Tomo 1, 2002, p. 46.

⁸¹ Cf. MELLO, op.cit., pp.4-5.

⁸² O conceito “nacional” é utilizado em oposição ao estrangeiro, ao que não era nativo do território brasileiro, nem naturalizado, ou seja, os “nacionais” são os nascidos no território do Império, que eram normalmente identificados em seus assentamentos no item “naturalidade” por suas províncias e não como brasileiros. Cf. JEHA, Silvana Cassab. *A Galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e*

Neste sentido, em certa medida, podemos dizer que o Estado brasileiro em processo de formação promovia a construção da nacionalidade por meio do trabalho compulsório e do estado de guerra.

O recrutamento à força era procedido tanto na Corte do Rio de Janeiro, principal base da Armada Imperial, como em outras províncias do império, sendo executado por autoridades da Marinha, policiais e juízes de paz. Em suma, conforme analisara Herick Marques Caminha, até a criação das Companhias Fixas de Marinheiros (1836), as guarnições subalternas dos navios de guerra da Armada brasileira eram constituídas por poucos marinheiros engajados voluntariamente e muitos recrutados de forma coercitiva, além de marujos estrangeiros contratados por meio de consulados ou agenciadores na Europa, estes com soldos mais elevados.⁸³

É importante observar que a prática do recrutamento coercitivo não atingia exclusivamente os indivíduos nascidos em solo brasileiro, haja vista que marinheiros estrangeiros de navios mercantes também poderiam ser recrutados contra a própria vontade nos portos do império, como podemos constatar através de documentação enviada por eles aos seus respectivos consulados. O rapto de marinheiros estrangeiros em navios mercantes e regiões portuárias era uma prática comum na maior parte dos países atlânticos⁸⁴ e, até o início do século XIX, a Marinha Real britânica se destacou como “a maior praticante do recrutamento forçado de nacionais e estrangeiros”.⁸⁵

Por fim resta destacar que o recrutamento coercitivo podia atingir também os escravos, sem que houvesse o consentimento de seus respectivos senhores, gerando inúmeras queixas dirigidas ao Estado imperial. O processo de recrutamento de escravos para enganjá-los nas tropas de terra e mar se intensificou não apenas durante os conflitos internos no processo de emancipação política, mas também no contexto de guerras internacionais, como, por exemplo, a Guerra da Cisplatina (1825-1828). O governo imperial para atender aos reclamantes poderia

Imperial do Brasil, c.1822-c.1854. Tese de Doutorado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011, pp. 42-43;109-110.

⁸³ Cf. CAMINHA, Herick M. *Organização do Pessoal da Marinha Imperial*, 2002, pp.46-47.

⁸⁴ A título de exemplo destacamos que, desde 1822, havia aliciamento forçado de marinheiros norte americanos para se engajarem na Marinha de Guerra do Império do Brasil, prática que se intensificou durante a Guerra da Cisplatina (1825-1828). Isto gerou protestos em 1827 por parte do encarregado de Negócios dos Estados Unidos no Brasil, Condy Raguét, ao Ministério dos Negócios Estrangeiros do Brasil. Os Estados Unidos também adotavam este costume, como demonstra uma nota do Conde das Galvêas a Sumter Jr., datada de 29 de outubro de 1813, protestando contra o recrutamento coercitivo de marinheiros portugueses e brasileiros na Filadélfia. Cf. BANDEIRA, Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil* (dois séculos de história). 2ª edição, Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1978, p.61.

⁸⁵ Cf. JEHA, Silvana C. *A Galera heterogênea*, 2011, pp. 42-44.

efetuar a compra da mão de obra necessária que iria compor o quadro de *escravos da nação*⁸⁶ ou ainda promovia a devolução dos cativos aos respectivos proprietários que exigiam a restituição por meio de requerimentos, pois a instituição escravidão não poderia entrar em conflito com o recrutamento. Destarte, “escravos podiam fugir de seus proprietários por meio do engajamento, outros se fingiam de escravos para fugir ao recrutamento”.⁸⁷

No Brasil a tendência foi incorporar as nascentes estruturas militares às regras da sociedade escravista arcaica marcada pela opressão e violência. Durante o processo de emancipação política brasileira a nascente Marinha Imperial, cujo núcleo primário se formara a partir da Armada de Portugal e da contratação de militares estrangeiros, bem como do recrutamento interno de grupos subalternos da hierarquia social, repetida na hierarquia naval, desempenhou um papel fundamental na manutenção da unidade territorial do Brasil. A rápida formação da Marinha de Guerra brasileira se tornou o meio mais eficaz para transportar soldados, armas e suprimentos para as regiões de conflito com os portugueses contrários à independência política do Brasil. No ano de 1823 os principais focos de resistência portuguesa nas províncias da Bahia, Maranhão, Grão-Pará e Cisplatina foram derrotados, tendo sido essencial o apoio naval às ações bélicas em terra. Por meio de bloqueios marítimos efetuados pela nascente Armada Imperial, as guarnições portuguesas foram privadas de mais soldados e armas vindos por mar. Além disso, a esquadra brasileira promoveu bombardeios em alguns pontos do litoral, sobretudo na Bahia, assim como a sua simples presença provocou um poder dissuasório capaz de facilitar a rendição lusitana, a exemplo das províncias do Maranhão e do Grão-Pará.⁸⁸ Em aproximadamente seis meses de operações a Armada do Império do Brasil conseguiu derrotar e expulsar a esquadra portuguesa da costa brasileira, e as províncias que resistiram à autoridade central do Rio de Janeiro foram integradas ao Império.

A revolta separatista ocorrida no nordeste brasileiro, Confederação do Equador (1824), embora não faça parte das guerras de independência, pode ser analisada como mais um episódio em que a Armada Imperial foi crucial para impedir a fragmentação territorial brasileira. O movimento foi derrotado por meio de uma força naval saída do Rio de Janeiro que conduzia uma divisão do Exército brasileiro. Coordenada com as forças de terra, a ação da esquadra bloqueando a entrada do porto de Recife garantiu a vitória do governo monárquico que manteve

⁸⁶ Cf. MELLO, Saulo A. de. *Eugenia na Marinha Imperial*, 2011, pp.7-8.

⁸⁷ Cf. JEHA, Silvana C. *A Galera heterogênea*, 2011, pp.170-171.

⁸⁸ 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, pp.91-126.

sob seu controle todas as províncias do Império, em uma época em que o conceito de nacionalidade brasileira ainda era bastante incipiente.⁸⁹

A criação da Marinha de Guerra do Brasil 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 preservação da unidade territorial brasileira, 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 escravista brasileiro até a primeira metade do século XIX.

Os traficantes de escravos e a comunidade mercantil em geral envolvida com o comércio de longa distância tinham grande interesse na formação de uma Marinha de Guerra poderosa capaz de garantir a segurança das rotas transatlânticas e do comércio marítimo ao longo do extenso litoral brasileiro contra a ameaça de piratas e corsários em tempos de paz e guerra. A ajuda financeira que a elite mercantil do Rio de Janeiro concedeu para a formação da primeira esquadra da Armada Nacional acabou gerando frutos em curto prazo, uma vez que, durante e após a Guerra da Cisplatina (1825-1828), pôde contar com os serviços da Marinha de Guerra do Brasil, em prol da defesa das embarcações mercantes que atuavam ao longo do extenso litoral brasileiro e na costa africana. Com efeito, em uma operação de enorme esforço logístico, entre 1827 e 1830, a Armada Imperial por meio da então denominada *Divisão Naval da Costa do Leste* promoveu a proteção de navios negreiros brasileiros entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz⁹⁰, onde ocorreu uma verdadeira extensão do teatro de operações do conflito da Cisplatina, já que alguns corsários portando cartas de corso do governo de Buenos Aires ousaram atravessar o Atlântico para apresar negreiros brasileiros em uma área de fundamental importância para o fornecimento de escravos ao Brasil, sobretudo após a sua emancipação política ocorrida em 1822, e mesmo quando o tráfico de cativos se tornou uma atividade ilegal.⁹¹

Cabe observar que no contexto em que a força de guerra naval do Brasil realizou a defesa de navios negreiros no litoral africano, embora o comércio atlântico de escravos ainda fosse uma atividade lícita na realidade brasileira, desde a segunda metade do século XVIII, vinha se desenvolvendo um movimento antiescravocrata na cultura ocidental que se manifestou

⁸⁹ VALE, Brian. A ação da Marinha na Confederação do Equador . In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002, pp.129-159.

⁹⁰ Cf. Arquivo Nacional (AN), Regulamento de avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada. Fundo: Série Marinha, Código do fundo: B2, notação do documento: XM-1206, folha 46 (frente e verso).

⁹¹ Sobre a ação naval da Marinha Imperial do Brasil no litoral africano em prol da defesa de navios negreiros brasileiros, ver: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, capítulo 3.

sobretudo em vertentes religiosas, literárias e filosóficas inovadoras que surgiram na Grã-Bretanha, na França e na América do Norte.⁹² No Brasil, já era possível observar na década de 1820 no *Jornal do Comércio* críticas as atividades mercantis dos negociantes de escravos, a exemplo da conclusão de uma matéria dedicada a este tema publicada na primeira página do periódico em 1828: “[...] como he bem natural as pessoas empregadas nesse horrendo, deshumano, e impolitico commercio tem enriquecido grandemente”.⁹³

De acordo com André Corvisier, o papel da guerra e do recrutamento de forças militares no nascimento de um Estado foi um fenômeno que se apresentou de forma exemplar no contexto europeu. Apesar das particularidades do processo histórico brasileiro, esta realidade, mas só até certo ponto, se aplicou também durante a formação e consolidação do Império do Brasil. O monopólio da “violência legítima” via coerção e o direito de exercer a paz e a guerra surgira com o nascimento da instituição estatal, sendo que para tal empreendimento um Estado deve obter também a capacidade de mobilização de recursos materiais e humanos e paralelamente promover uma administração financeira.⁹⁴ Estas premissas garantiriam a manutenção e a consolidação do poder político de um governo central. Nesta interpretação, o poder de um Estado soberano estaria diretamente relacionado à sua capacidade de arrecadação fiscal necessária para manter todos os gastos administrativos e forças militares, mesmo que mercenárias. Quanto maior o aparato militar, maior também deveria ser o sistema de captação de recursos e isto estaria diretamente relacionado ao poder do governante e do Estado que então se consolidava.

Todavia – sem contar, é claro, as tropas particulares e o poder doméstico senhorial sobre os escravos, o que matiza, no plano interno, a ideia de monopólio da violência – o modelo requer adaptações. Vimos que, pelo menos no que tange à Armada Naval Imperial, doações de particulares podiam ser parte significativa dos recursos necessários à montagem da força naval. Destarte, ao considerarmos que a elite socioeconômica do nascente Império escravista brasileiro era constituída por homens de negócio envolvidos diretamente com o comércio de escravos, ou mesmo indiretamente no fornecimento de mercadorias necessárias para o escambo no litoral

⁹² DAVIS, David Brion. *O problema da escravidão na cultura ocidental*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, pp.327-491.

⁹³ BN-RJ, *Jornal do Commercio*, edição de 20 de setembro de 1828, vol. IV, p.1. (Consulta on line).[grifo nosso]; No item 5.3 deste trabalho iremos analisar mais detidamente o processo de produção de diferentes imagens sociais da figura do comerciante transatlântico de cativos durante a primeira metade do século XIX.

⁹⁴ CORVISIER, André. *A Guerra: ensaios históricos*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, pp.171-175.

africano⁹⁵, poderemos avaliar a influência da elite mercantil brasileira no processo de formação do Estado.

Além do financiamento de guerras, boa parte dos recursos necessários para a manutenção da estrutura administrativa imperial era obtida via impostos de importação e exportação e compra de títulos da dívida pública.⁹⁶ Desta forma, não se podiam desprezar, sobretudo nos anos posteriores à independência do Brasil, os interesses e projetos dos homens de negócio da maior praça mercantil da América do Sul, o Rio de Janeiro. Assim, esses interesses se converteram, em certa medida, em interesses de Estado. Ao menos, os traficantes instrumentalizaram o nascente Estado imperial a seu favor.

Evidentemente, a gênese do Estado Imperial brasileiro e de suas instituições centrais não ocorrera como simples espaço de vontade de um grupo social específico, porém não há a possibilidade da construção de um Estado sem a participação e certo grau de gerência (de segmentos) das elites socioeconômicas.⁹⁷ Maria Fernanda Martins destacou que, apesar de particularidades históricas, a constituição de elementos centrais do Estado nacional brasileiro se apresentara, em certa medida, de forma similar aos de seus congêneres europeus, como a centralização administrativa, burocratização, incorporação dos serviços pela estrutura pública e construção de uma autoridade central via coerção ou negociação.⁹⁸ Tal processo se configurara no Brasil a partir da interação permanente entre os poderes imperiais constituídos e grupos da elite agrária e mercantil que haviam se forjado no período colonial. Não à toa, conforme mencionamos no início desta análise, o nascimento da Marinha de Guerra do Brasil, uma das instituições centrais do Estado, contou com a doação de um aporte de capital bastante avultado proveniente sobretudo da comunidade mercantil brasileira envolvida diretamente ou indiretamente com o comércio de escravos africanos. Além disso, aproximadamente metade dos componentes da comissão geral de arrecadação das contribuições referentes à subscrição pública nacional aberta em 1823 para promover o fortalecimento da Armada Imperial era

⁹⁵ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, passim ; 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. 4ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

⁹⁶ Cf. CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem: a elite política Imperial; Teatro de Sombras: a política Imperial*. 6ª edição, Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2011, p.232; FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa aventura*, 1998, capítulo 4.

⁹⁷ Entendemos 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, op.cit., passim.

⁹⁸ 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.49.

constituída por negociantes de escravos da capital do Império. Eles, além da riqueza material, no contexto em questão, contavam ainda com um determinado *status social* na sociedade escravista brasileira.⁹⁹ Em paralelo, os valores escravistas e a propensão a participar do tráfico de humanos, ainda que esta atividade fosse concentrada, eram compartilhados por diferentes atores sociais. O tráfico atlântico de cativos não deixou de contar com a colaboração de mercadores de ocasião que, em conjunturas favoráveis, lidavam com o negócio.¹⁰⁰ Até mesmo marinheiros, no porto de Luanda, tiravam seu quinhão em “cabeças”.¹⁰¹ Uma vez desembarcados no Brasil, milhares e milhares de comerciantes, inclusive traficantes regionais,¹⁰² ou forros chamados de pombeiros¹⁰³, e até escravos¹⁰⁴, atuavam na distribuição de “escravos novos” pelo eixo Sul-Sudeste do Brasil, e alhures.

Em síntese, na *sociedade traficante*¹⁰⁵, o negócio de comprar e vender humanos foi obra coletiva, socialmente compartilhada, ainda que os grandes traficantes atlânticos formassem sua elite e tirasse os grandes lucros. O Estado imperial e a sociedade traficante se encaravam frente a frente no espelho.

A comunidade mercantil do Rio de Janeiro, que no contexto do processo de emancipação política do Brasil contribuíra diretamente para a formação da Armada Imperial por meio de doações pecuniárias generosas, durante e após a Guerra da Cisplatina pôde contar com serviços de navios de guerra nas duas costas do Atlântico Sul em defesa de seus negócios,

⁹⁹ Para uma análise sobre a influência política e imagem social dos mercadores de escravos residentes no Brasil na primeira metade do século XIX, ver: RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, sobretudo os capítulos 4 e 5; BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, passim.

¹⁰⁰ FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, passim.

¹⁰¹ GUEDES, Roberto; BÔSCARO, Ana Paula. *Cabeças: disseminação, desigualdade e concentração no mercado de cativos (Luanda, c. 1798-1804)*. *Cliocanarias*, v. 3, 2021, pp. 1-34.

¹⁰² FRAGOSO, João Luís Ribeiro; GUEDES, Roberto. Alegrias e artimanhas de uma fonte seriada. Os códices 390, 421, 424 e 425: despachos de escravos e passaportes da Intendência de Polícia da Corte, 1819-1833. In: Botelho, Tarcísio *et. al* (Orgs.). *História Quantitativa e serial no Brasil: um balanço*. Goiânia: ANPUH-MG, 2001; GUEDES, Roberto; BÔSCARO, Ana P. O Rio de Janeiro e a reprodução da sociedade escravista: rotas e agentes no comércio interno de cativos entre a Corte e São Paulo (1809-1833). In: AGCRJ. (Org.) *Escravidão e luta pela liberdade no Rio de Janeiro: histórias, arquivos e patrimônio*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/AGCRJ, 2020.

¹⁰³ 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 Enger Cury; GALVES, Marcelo Cheche; FARIA, Regina Helena Martins de. (Org.). *O Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos*. 1.ed. São Luís: Café & Lápis; Editora UEMA, 2015, v. 1, pp.317-360.

¹⁰⁴ GUEDES, Roberto; BÔSCARO, Ana P. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (Sul-Sudeste do Brasil, 1809-1833). In: IVO, Isnara; GUEDES, Roberto (Orgs.). *Escravidão: povos, poderes e legados: Américas, Goa e Angola (séculos XVI-XXI)*. São Paulo: Alameda, 2020, pp.273-300.

¹⁰⁵ BÔSCARO, Ana Paula. *Sociedade Traficante: compromisso e valores sociais em torno do comércio interno de escravos (Juiz de Fora, Minas Gerais, Século XIX)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Juiz de Fora, Programa de Pós-Graduação em História, Juiz de Fora, 2021.

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 ao longo do litoral brasileiro, mas também preservar uma herança colonial portuguesa secular, a diretriz econômica atlântico-africana escravista. A ação da Marinha de Guerra do Império do Brasil, por meio da *Divisão Naval da Costa do Leste*¹⁰⁶, 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 redes mercantis no Atlântico Sul escravista. A Armada Imperial brasileira se embrionou não apenas no processo de guerras de independência contra os focos de resistência portuguesa, mas também a partir da defesa do comércio de seres humanos e da manutenção da maior sociedade escravista oitocentista das Américas.

1.2 Corsários da República Argentina na rota de tumbeiros brasileiros: a expansão do conflito da Cisplatina para a margem africana do Atlântico

No início da guerra pela posse da região da Cisplatina entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata¹⁰⁷ 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 4). 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

¹⁰⁶ Ao analisar os *Livros de Socorros* que registravam a tripulação de navios que compuseram a *Divisão Naval da Costa do Leste*, constatamos que em algumas embarcações de guerra havia um percentual de marinheiros e soldados na condição de escravos que variava de 20% até 30% do total dos militares que foram designados para o serviço de proteção dos navios negreiros brasileiros no litoral africano. Cf. *Livros de Socorros de navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste*, disponíveis no Arquivo Nacional do Brasil, Fundo / Coleção: Série Marinha.

¹⁰⁷ Refiro-me ao conflito bélico entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata (futura República Argentina), que disputavam a província Cisplatina (futura República Oriental do Uruguai), então parte do território brasileiro em função de uma anexação militar formalmente concretizada em 1821. A origem da Guerra da Cisplatina foi uma rebelião iniciada em fins de 1825 na região da Cisplatina, liderada pelo exército de Juan Antonio Lavalleja que contou com o apoio das Províncias Unidas do Rio da Prata, que pretendiam anexar a Cisplatina ao seu território. A convenção de paz que determinou o fim da Guerra foi realizada no Rio de Janeiro em 27 de agosto de 1828, sob mediação da Grã-Bretanha, tendo a região da Cisplatina se convertido em um Estado independente, a República Oriental do Uruguai.

colocava em vigência as estipulações do “Regulamento de Corso Provisional” de 15 de maio de 1817¹⁰⁸, outrora empregado na guerra de Independência contra a Espanha (1810-1825).¹⁰⁹

Desta forma, a Armada Imperial do Brasil, além de combater a Marinha de Guerra da República Argentina, teve que lidar também contra corsários com patentes de corso¹¹⁰ fornecidas pelo governo de Buenos Aires e pelo próprio exército de Juan Antonio Lavalleja¹¹¹. Diversos ataques a navios mercantes brasileiros ao longo do litoral do Brasil e também na costa da África Central Atlântica caracterizaram a guerra de corso promovida por corsários de múltiplas nacionalidades, ávidos pela oportunidade de lucros elevados imediatos.¹¹² Alguns navios corsários foram armados no porto de Buenos Aires e conseguiram romper o bloqueio naval brasileiro na foz do Rio da Prata, e outros partiram das bases corsárias de San Blas e Carmen de Patagones, na costa sul da Argentina, e ainda do Rio Salado, mais próximo de Buenos Aires. 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.¹¹³ Além destas procedências em território argentino, 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 a partir de Baltimore, Estados Unidos da América.¹¹⁴

A intensificação das atividades corsárias e também da pirataria no contexto da Guerra da Cisplatina afetou diretamente o intenso comércio atlântico de escravos para o Brasil. De acordo com os historiadores navais argentinos Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, alguns corsários, visando apresar navios negreiros brasileiros ou de outras bandeiras que realizavam o comércio de escravos com destino ao Brasil, se aventuraram no litoral da África Central

¹⁰⁸ Cf. DESTEFANI, Laurio. Guerra de corso contra el Brasil. In.: *História Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, volume VI, 1988, p.261.

¹⁰⁹ 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 oficializado na primeira Constituição promulgada neste mesmo ano.

¹¹⁰ 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 corso para operar sob sua bandeira, exclusivamente contra os inimigos do concedente, atacando o comércio marítimo adversário.

¹¹¹ Líder da rebelião separatista iniciada em 1825 na província da Cisplatina, apoiado pelo governo de Buenos Aires.

¹¹² Cf. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, pp.49-50;53-57; 62-66.

¹¹³ Cf. MARTINS, Helio Leoncio. O corso 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.

¹¹⁴ 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, pp. 357-359.

Atlântica, onde estenderam o raio de ação entre as costas de Guiné e Angola.¹¹⁵ Efetivamente, diversos navios negreiros sofreram ataques não apenas no litoral brasileiro, mas também na costa da África¹¹⁶, mais especificamente entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz, importantes centros fornecedores de cativos para as três principais praças mercantis do Império do Brasil: Rio de Janeiro, Salvador e Recife.

O roubo da “carga humana” destinada a suprir a economia agroexportadora brasileira causou enormes prejuízos aos mercadores de escravos e às companhias de seguros marítimos, muitas das quais pertencentes a grandes comerciantes que monopolizavam o tráfico atlântico de africanos na praça mercantil do Rio de Janeiro.¹¹⁷

A guerra de corso empreendida contra o comércio marítimo brasileiro representou de certa maneira a estratégia de ação naval mais eficaz da República Argentina contra o bloqueio do estuário do Rio da Prata promovido pela Marinha de Guerra brasileira com o objetivo de impedir o comércio marítimo portenho e a saída dos navios de guerra argentinos ancorados no porto de Buenos Aires. A Marinha de Guerra Argentina, inferior em número de navios, era perfeitamente adequada à navegação no estuário platino, repleto de bancos de areia, canais estreitos e pouco profundos. Através da tática de “guerrilha naval”, os argentinos procuraram furar o bloqueio promovido pela esquadra brasileira, que era constituída, em sua maioria, por embarcações de grande calado, inadequadas para navegar no estuário do Prata.¹¹⁸

O ápice da atividade corsária ocorreu a partir do ano de 1827, quando a Esquadra Argentina recebeu um duro golpe 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.¹¹⁹ De acordo com o historiador naval argentino Laurio Destefani, havia mais de 1.000 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 à atividade corsária era o próprio Estado argentino, prática intensificada a partir de

¹¹⁵ Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*. Editora: Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996, p.363.

¹¹⁶ Sobre a relação de navios negreiros destinados ao Brasil apresados no litoral brasileiro e africano, por piratas que agiam livremente sem nenhuma bandeira e por corsários que possuíam cartas de corso da República Argentina, durante a década de 1820, veja: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, pp.53-57.

¹¹⁷ *Ibid.*, pp.102-111.

¹¹⁸ Cf. MAIA, João do P. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*, 1975, p.91.

¹¹⁹ Cf. DESTEFANI, Laurio. *Guerra de corso contra el Brasil*, 1988, p.417.

1828¹²⁰, ano em que foram registrados o maior número de negreiros brasileiros apresados no litoral africano.¹²¹ Na avaliação de Destefani, o conflito da Cisplatina assumiu um caráter de guerra naval e mercantil considerável, na medida em que ambas as nações beligerantes procuraram obliterar o comércio marítimo adversário: o Brasil, com o bloqueio no Rio da Prata, e a Argentina, com as atividades corsárias atingindo as principais rotas de comércio brasileiras.¹²²

No ano de 1827, 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. 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 militar era feita até uma determinada distância do litoral, considerada segura, tendo em vista que a ação de corsários normalmente ocorria durante a entrada ou a saída dos navios de comércio nos portos, e não em alto mar. 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.¹²³

É provável que o aumento da vigilância da Armada Imperial ao longo de pontos focais do litoral brasileiro (Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco) e o desenvolvimento do sistema de comboios tenham contribuído para que alguns corsários aumentassem seus raios de ação até o litoral africano, visando apresar navios negreiros destinados ao Brasil e assim embaraçar o intenso comércio transatlântico de escravos. Certamente, o governo da República Argentina percebera as mobilizações da Marinha de Guerra brasileira em prol da defesa do seu litoral, reordenando assim, mais intensamente, sua tática de ataque corsário para a costa d'África, o que podemos constatar a partir do aumento efetivo de ataques a navios negreiros brasileiros no litoral africano a partir do ano de 1827.¹²⁴

Em resposta, para combater o corso e a pirataria que se proliferara nos principais portos africanos que forneciam escravos para o Brasil, o governo imperial brasileiro adotou uma ação militar de grande envergadura a fim de manter suas áreas de interesse na África, onde ocorria intensa atividade mercantil de comerciantes de escravos. Refiro-me ao deslocamento de navios de guerra para a costa africana na região em torno do rio Zaire, ao norte de Luanda. A expansão

¹²⁰ Ibid., p.426.

¹²¹ Cf. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, p.58.

¹²² Cf. DESTEFANI, Laurio. *Guerra de corso contra el Brasil*, 1988, p.426.

¹²³ Cf. OLIVEIRA, op. cit., pp.33-39.

¹²⁴ Ibid., pp.53-57.

do cenário da Guerra da Cisplatina para a margem africana do Atlântico teve como consequência a criação da *Divisão Naval da Costa d`Leste*¹²⁵, força naval brasileira que atuou entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, nos anos de 1827 a 1830. Sua missão era proteger o *comércio da escravatura* em uma região de grande importância estratégica para o comércio atlântico de escravos, sobretudo após a emancipação política brasileira ocorrida em 1822.¹²⁶ Esta ação da Marinha de Guerra do Império do Brasil, em atendimento aos interesses de mercadores de escravos das duas margens do Atlântico Sul, será abordada no item 1.4 desta tese.

A guerra de corso sob os auspícios portenhos constituiu-se na ação naval de maiores e piores consequências para o esforço de guerra do Império do Brasil, pois sua economia agrária 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.”¹²⁷ 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.¹²⁸

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 incorporar à frota, mercadorias variadas, dinheiro e escravos na qualidade de “carga” de navios negreiros ou de tripulantes¹²⁹ dos demais navios de comércio apresados, haja vista que na marinha mercante brasileira muitos escravos trabalhavam, sendo normalmente propriedades dos donos das

¹²⁵ Esta denominação consta 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, onde esta mesma força naval é mencionada como *Divisão Naval na Costa d`África*. Disponível também no Arquivo da Marinha.

¹²⁶ Cf. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, capítulo 3.

¹²⁷ Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha Naval na Guerra Cisplatina*, 2002, p.361.

¹²⁸ BN-RJ, *Jornal do Commercio*, edição de 09 de outubro de 1827, vol. I, p.2. (Consulta on line).

¹²⁹ 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, pp.109;112.

embarcações mercantes.¹³⁰ A regulamentação corsária do governo referente ao tratamento que deveria ser dispensado aos escravos apresados em embarcações brasileiras será abordada no próximo tópico. Por ora, ressaltamos que em função do elevado número de cativos roubados, por corsários e por piratas que agiam sem carta de corso, eles adquiriram uma considerável importância econômica e também militar, pois, como veremos adiante, alguns escravos que desembarcaram em solo da República Argentina foram utilizados na Guerra da Cisplatina contra o Império escravocrata brasileiro.

O quadro abaixo fornece uma estimativa do número total de escravos que foram apresados pela ação de corsários da República Argentina e piratas, entre 1825 e 1830.

Quadro 1.2 - Total de escravos roubados por ação de corsários e piratas 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	3.004	76
1829	458	-----
1830	267	-----
Total	6.423	340
Total geral de escravos roubados	6.763	

Fonte: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Seropédica, 2017, p.52.

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 Janeiro¹³¹, podemos afirmar que a pirataria e o corso causaram ao Império escravista brasileiro prejuízos de uma monta extremamente elevada: 1:352.660\$000 (1.352 contos e 660 mil réis). Mas estes números não dizem tudo sobre o prejuízo dos traficantes. Se considerarmos ainda que a esta soma poderíamos acrescentar os valores dos navios apresados e as variadas e valiosas cargas das embarcações que

¹³⁰ Cf. JEHA, Silvana C. *A Galera heterogênea*, 2011, pp. 37;166-167.

¹³¹ 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. Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p.144.

realizavam o comércio costeiro, é factível que o valor total das perdas fosse muito mais expressivo.¹³²

A guerra de corso irrestrita contra o comércio marítimo do Brasil se tornou um negócio extremamente lucrativo, oportunidade que membros da elite mercantil argentina souberam aproveitar, pois ao perceberem ganhos elevados logo se envolveram no negócio de financiar navios corsários. Com efeito, homens de negócio que atuavam na praça mercantil de Buenos Aires promoveram o corso contra o comércio marítimo brasileiro, sendo a praça do Rio de Janeiro um alvo preferencial, não apenas por se tratar da capital do Império do Brasil, mas, sobretudo, pelo grande volume de seu comércio marítimo. 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.¹³³

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 que ajudaram a criar em 1823. Por isso, a atuação da Marinha de Guerra Imperial nas duas margens do Atlântico Sul buscou manter abertas as rotas marítimas de comércio que há séculos eram as principais vias que interligavam as diferentes regiões do Brasil conectadas com a África.

1.3 A regulamentação da atividade corsária sobre as 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 a maior idade, devendo até então estarem sujeitos a um regime de patronato.¹³⁴ A Constituição

¹³² Cf. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, p.67.

¹³³ Ibid., pp.39-43.

¹³⁴ Cf. CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil*, 1993, pp.109-110.

de 1819 ratificou as medidas antitráfico, abolindo novamente o comércio atlântico escravagista. Porém, a abolição da escravidão em território argentino somente seria efetivada em 1853.

Durante a guerra com o Brasil pela posse da região da Cisplatina, a política abolicionista até então adotada pela República Argentina sofreu um retrocesso, 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 de navios corsários capturarem navios negreiros, existia a possibilidade de empregar alguns “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.¹³⁵

De acordo com Liliana Crespi, em um trabalho pioneiro que analisou a condição jurídica dos africanos apresados em operações de corso durante a Guerra da Cisplatina, os escravos que desembarcassem em solo argentino deveriam ser juridicamente considerados “libertos”, mas estariam sujeitos ao sistema do patronato regulamentado por uma série de leis e decretos que deram um marco legal a uma nova forma de trabalho compulsório.¹³⁶ Em um artigo mais recente, Paulina Alberto analisou a situação da precariedade da condição de africanos e seus descendentes que possuíam o status de “libertos” em Buenos Aires nas primeiras décadas do século XIX. Com efeito, mesmo os nascidos após a lei do ventre livre de 1813 acabavam tendo a liberdade adiada por estratégias paternalistas de seus senhores, desejosos de manter vínculos contínuos de dependência, e obrigações de trabalho que vigoraram legalmente na relação de patronato. Na prática, durante o processo de abolição gradual da escravidão, os alforriados condicionalmente, os “libertos”, mesmo após se casarem ou atingirem a maioridade, e os juridicamente “livres”, permaneciam estruturalmente atrelados ao sistema de trabalho escravo por vínculos de afeto e coerção sutil em troca de benefícios.¹³⁷ De acordo com a referida autora essa realidade “era particularmente verdadeira na esfera do serviço doméstico, onde formas *mais ou menos disfarçadas* de escravidão podiam prevalecer sem controle”.¹³⁸

Ainda segundo a referida autora, “nas décadas de abolição gradual, existiram inúmeros estratégias para estender secretamente a escravidão sob o disfarce da liberdade”.¹³⁹ Os senhores podiam estabelecer preços proibitivos de auto compra; além disso poderiam também emprestar dinheiro a escravos para comprarem sua liberdade e depois dispor do trabalho do

¹³⁵ Ibid., p.114.

¹³⁶ Ibid., p.109.

¹³⁷ ALBERTO, Paulina L. Liberta by Trade: Negotiating the Terms of Unfree Labor in Gradual Abolition Buenos Aires (1820s-30s). *Journal of Social History*, Oxford University Press, vol.52, nº 3, 2019, pp.619-651.

¹³⁸ Ibid., p.632. [Tradução nossa].

¹³⁹ Ibid., p.632.

“liberto” em pagamento à dívida contraída, e ainda era possível vender os serviços de um escravo com dívidas pendentes. Nestas situações era negado aos escravos “libertos” o acesso aos seus documentos de liberdade por anos. Eram estratégias ilegais, porém utilizadas amplamente pelos senhores para manterem o trabalho compulsório. Paralelamente ainda persistiu o comércio clandestino de escravos, principalmente com o Brasil, mesmo após a proibição inicial do negócio negreiro em 1812. Apesar das pressões antiescravagistas britânicas e das leis abolicionistas argentinas, se desenvolveram esquemas para disfarçar o tráfico de africanos, que, inclusive crianças, passaram a ingressar nas terras portenhas como “colonos”, trabalhadores contratados ou aprendizes.¹⁴⁰

Os historiadores navais Horacio Rodriguez e Pablo Arguindeguy, em um rico trabalho que aborda as atividades corsárias argentinas 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.”¹⁴¹ 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.¹⁴² O artigo 17 desta legislação que servira de base para a ação corsária na guerra de independência contra a Espanha já fazia referência a casos de navios inimigos apresados com carregamento de escravos:

Los negros apresados serán remetidos 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 [...] ¹⁴³ (grifos nossos)

Liliana Crespi chama a atenção para o mero formalismo da intenção do governo da República Argentina 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 às armas, embora

¹⁴⁰ Ibid., pp.632-633.

¹⁴¹ Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*, 1996, p.348.

¹⁴² Ibid., p.348.

¹⁴³ CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil*, 1993, pp.112-113.

fossem considerados “libertos”, deveriam ser distribuídos pelo governo para prestarem serviços a particulares.¹⁴⁴

Com efeito, conforme apontara Paulina Alberto, o sexo e a idade moldaram os caminhos sinuosos entre a escravidão e a liberdade, pois o conceito de “liberto” não se aplicava apenas aos descendentes de africanos nascidos após a Lei do ventre livre de 1813, mas também aos “milhares de escravos adultos do sexo masculino que se juntaram aos exércitos patriotas de Buenos Aires na luta contra a Espanha”, aos quais havia sido prometida a liberdade após um período de serviço militar. As elevadas taxas de participação de escravos “libertos” nos batalhões negros que se formaram nas prolongadas guerras de independência e nas guerras subsequentes da nação argentina, em certa medida, contribuíram para acelerar o fim da escravidão. Além disso, em razão das altas taxas de mortalidade de soldados negros nas campanhas militares, é possível compreender melhor a escassez de maridos de mulheres negras durante o processo de abolição gradual em solo argentino.¹⁴⁵

Conforme já apontamos, na guerra contra o império escravista brasileiro as atividades corsárias da República Argentina foram reativadas e se tornaram um recurso bélico de fundamental importância, tendo sido colocado em vigência o Regulamento de Corso Provisional de 1817, por meio do qual fora concedido patente de corsário a armadores de navios capazes de hostilizar embarcações mercantes com bandeira do Império do Brasil. Na Guerra da Cisplatina, a situação dos “libertos” sob a condição de prestarem serviço militar obrigatório não fora alterada em sua essência, além disso, as considerações que citamos acima referentes ao tratamento dispensado a africanos apresados em navios negreiros durante a campanha argentina contra a Espanha permaneceram praticamente inalteradas, tendo se observado, porém, a ampliação do tempo de prestação de serviço nas forças militares argentinas até a obtenção de uma pretensa liberdade.¹⁴⁶

De acordo com Liliana Crespi, o primeiro negreiro brasileiro a ser apresado durante a Guerra da Cisplatina foi o *São José Diligente*. A presa foi remetida à base corsária de Carmen de Patagones, no extremo sul da Argentina, onde foram desembarcados 380 africanos, 72 dos quais eram mulheres, ou seja, aproximadamente 19% do total. 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 principal inovação em relação ao Regulamento de Corso utilizado na campanha

¹⁴⁴ Ibid., pp.114-115.

¹⁴⁵ ALBERTO, Paulina L. *Liberta by Trade*, 2019, p.622.

¹⁴⁶ CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil*, 1993, p.113.

contra a ex-metrópole espanhola era sobre o tempo de serviço militar a que seriam submetidos os africanos “libertos”; ao invés de quatro anos, eles deveriam servir ao exército por oito anos.¹⁴⁷

No decorrer da Guerra da Cisplatina, em função das peculiaridades do novo oponente da República Argentina, o Regulamento de Corso adotado durante a luta pela emancipação política contra a metrópole espanhola sofrera novas emendas, das quais destacamos 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.¹⁴⁸ Com o próprio trabalho, os “libertos” sob o regime de patronato pagariam alimentação, vestimenta, habitação e ensino da língua castelhana. Seria uma espécie de trabalho forçado 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.”¹⁴⁹

Em 28 de março de 1827, um novo decreto ampliava o anterior, pois 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. Os membros da tripulação deveriam ser entregues obrigatoriamente às autoridades competentes do governo da República Argentina, e 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 se não fossem casados ou se fossem 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 um ex-escravo continuasse prestando serviço ao seu patrão, este o pagaria um peso “por via de salário”, depositado na *Caixa de economia* em nome do ex-escravo.¹⁵⁰

¹⁴⁷ Ibid., p.114.

¹⁴⁸ Archivo General da La Nación - Buenos Aires. (AGN-Bs.Aires), Sala X. 4.5.5. Apud. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*, 1996, p.352.

¹⁴⁹ Cf. CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil*, 1993, p.115.

¹⁵⁰ (AGN-Bs.Aires), Sala X. 4.5.5. Apud. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. op.cit., p.352.

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.¹⁵¹

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.¹⁵² 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. Mas, caso os armadores desejassem poderiam usufruir também dos serviços dos “negros libertos” que retivessem para si, sob o sistema de patronato. O preâmbulo do novo documento legislativo e o Artigo 1º expressam a nova orientação:

Buenos Aires, 12 de septiembre de 1827

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

Considerando:

Que la gratificación de cincuenta pesos acordada por los decretos de 10 de marzo de 1826 y 28 del mismo mes de 1827, a los apresadores de buques enemigos con cargamento de esclavos, por cada uno de éstos que se introduzcan, sin incluir a los empleados en la tripulación o en algún servicio particular es insuficiente para estimular a los corsaristas a la introducción de semejantes cargamentos, aun después de apresados, pues no compensa los riesgos y cuantiosos gastos que es preciso arrostrar o insumir en la translación y mantención de sus cargamentos, de lo cual procede, sin duda, que los corsaristas no se dedican al apresamiento de buques negreros, o si toman algunos, los sueltan inmediatamente, dejándolos expuestos a ser retomados por los brasileños; Que, si no se acepta otro arbitrio que concilie los principios que nos rigen con las ventajas de los armadores de Corso, se priva a la República de un poderoso medio 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, distraiendo 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

¹⁵¹ Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha Naval na Guerra Cisplatina*, 2002, p.356.

¹⁵² Cf. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*, 1996, pp.349;352.

que son consiguientes a la importación y la habitación de los buques que hayan hecho el apresamiento.¹⁵³ (grifos nossos)

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

Art.2º- “El tiempo que deberán servir dichos libertos para rescatar enteramente sus personas será en los que tengan de diez años abajo, hasta cumplir veinte; en los de diez a quinze, diez años; en los de quinze a veinticinco, ocho; en los de veinticinco a treinta y cinco, seis; y de allí en adelante solamente cuatro”.¹⁵⁴ (grifos nossos)

Ao serem introduzidos em um mercado que já havia abolido o comércio atlântico de escravos desde 1812, os africanos se convertiam “en una mercadería de considerable valor” e assim deveriam esperar por mais tempo para serem livres. Desta forma, como avaliou a referida autora, “cuesta creer”, considerando a realidade dos “libertos”, nas supostas intenções da República Argentina que por meio do decreto de D. Manuel Dorrego manifestava o interesse “de contribuir a los alivios de la humanidad afligida, sustrayendo muchos infelices de los horrores da la dura y perpetua esclavitud”.¹⁵⁵

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 função da segurança, as presas vivas não seriam desembarcadas em territórios da Argentina.¹⁵⁶ Esta brecha na legislação acabou servindo de justificativa para o desembarque de africanos em regiões escravistas localizadas no mar do Caribe, onde se obtinha lucros fabulosos, na medida em que a carga valiosa negociada era fruto de roubo. Laurio Destefani nos esclarece que as ilhas caribenhas holandesas de San Eustaquio e Saba foram portas de entrada para os escravos apresados por corsários, assim como a Ilha de Saint Thomas, que era de propriedade dos

¹⁵³(AGN-Bs.Aires), Fundo: Dorrego, Manuel Moreno (Registro Nacional de la República Argentina). Apud. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. *El Corso Rioplatense*, 1996, p.353.

¹⁵⁴ Cf. CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil*, 1993, p.120.

¹⁵⁵ Ibid., p.120.

¹⁵⁶ (AGN-Bs.Aires), Fundo: Dorrego, Manuel Moreno (Registro Nacional de la República Argentina). Apud. RODRIGUEZ, Horacio; ARGUINDEGUY, Pablo E. op.cit., p.354.

Estados Unidos da América, sendo esta última um mercado central de escravos. Além disso, os cativos roubados também poderiam ser desembarcados na ilha de San Martín, holandesa-francesa. Nestas ilhas se encontravam agentes de presas dos armadores de Buenos Aires que realizavam os negócios.¹⁵⁷

A venda de escravos roubados de navios negreiros brasileiros por corsários argentinos nas Antilhas, onde havia grande demanda por braços africanos, indica que a comunidade mercantil de Buenos Aires atuante no comércio atlântico de escravos até 1812, quando este passou a ser uma atividade ilícita nas Províncias Unidas do Rio da Prata, encontrou na ocasião da Guerra da Cisplatina (1825-1828) uma oportunidade singular para retomar o lucrativo comércio negreiro obtendo ganhos extremamente elevados.

Se o controle sobre o corso por parte das autoridades platinas estava sendo bem sucedido no que diz respeito aos gêneros alimentícios, promovendo inclusive o suprimento de Buenos Aires, o mesmo não pode ser dito em relação aos escravos apresados. As regulamentações das atividades de corso estabelecidas pelas autoridades de Buenos Aires não foram efetivamente 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 deliberadamente em portos estrangeiros, onde auferiam lucros maiores.¹⁵⁸

O historiador naval argentino Laurio 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. O 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 1828.¹⁵⁹

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

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

¹⁵⁷ Cf. DESTEFANI, Laurio. Guerra de corso contra el Brasil, 1988, p.457.

¹⁵⁸ Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina, 2002, p. 356.

¹⁵⁹ Cf. DESTEFANI, op. cit., p.428.

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.¹⁶⁰ Ademais, era possível transferir os direitos de usufruir os serviços dos africanos a outro indivíduo, desde que este abonasse previamente ao arrendatário anterior uma quantia em dinheiro não superior a 200 pesos. 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.¹⁶¹ 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.¹⁶²

O governo de Buenos Aires parece não ter se empenhado efetivamente para que a legislação do sistema de patronato fosse observada, pois, além dos africanos serem objeto de 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 negros em condição jurídica especial, interveio em poucos casos e efetivamente não se deu conta do número de ingressados. Destarte, cabe ressaltar ainda que os livros contábeis pesquisados por Liliana Crespi revelaram que os depósitos de 72 pesos por cada africano em regime de tutela para o reembolso do Tesouro Público foram praticamente inexistentes.¹⁶³

Mesmo após o fim da Guerra da Cisplatina, africanos 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 dos “libertos”, sendo comum estes mudarem constantemente de patrono em curto espaço de tempo. Segundo Crespi, os “libertos” eram mencionados simplesmente como negros nos documentos oficiais dos chefes de polícia e do Ministério do Governo.¹⁶⁴ A autora conclui que a situação dos negros que desembarcaram em solo argentino, durante o conflito com o Império do Brasil, se enquadrava na realidade em um “sistema de esclavitud encubierta”, embora a

¹⁶⁰ Cf. CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil*, 1993, p.120.

¹⁶¹ *Ibid.*, pp.121-122.

¹⁶² *Ibid.*, p.123.

¹⁶³ *Ibid.*, p.123.

¹⁶⁴ *Ibid.*, pp.121-122.

instituição do patronato fosse apresentada nas leis como uma ponte de aproximação à liberdade final.¹⁶⁵ Algo semelhante ocorrera no Brasil, guardada as particularidades do regime escravocrata brasileiro, em relação ao tratamento dispensado aos “africanos livres”, libertos após os julgamentos das comissões mistas antitráfico anglo-brasileiras, e distribuídos a concessionários particulares, assim como a instituições públicas do Império e a outras não governamentais, conforme fora analisado em um trabalho recente de Beatriz Gallotti Mamigonian (Cf. item 1.1 deste trabalho).¹⁶⁶

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 da historiadora argentina Liliana Crespi, elaborado a partir de fontes históricas exclusivamente argentinas, o total de navios negreiros mencionados que foram apresados por corsários da República Argentina é bastante inferior em relação ao que podemos levantar a partir da consulta em fontes brasileiras.¹⁶⁷ Esta constatação sugere que muitos navios negreiros apresados por corsários não chegaram à República Argentina e, portanto, não foram registrados como presas. Não registrar foi mais uma forma de os comerciantes corsários se aproveitarem da situação.

¹⁶⁵ Ibid., p.124.

¹⁶⁶ Destacamos, sobretudo os capítulos 3 “Africanos livres e a política conservadora” e 4 “O tempo do trabalho compulsório”, In.: MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.90-164.

¹⁶⁷ Liliana Crespi aponta apenas cinco navios negreiros apresados por corsários argentinos que desembarcaram escravos no território da República Argentina. No levantamento feito em minha dissertação de Mestrado pude constatar que, entre os anos de 1825 e 1830, 29 navios negreiros foram apresados por corsários e, também por piratas. Destes, foi possível identificar 13 negreiros como presas de corsários argentinos. Cf. CRESPI, Liliana M. *Negros apresados en operaciones de corso durante la Guerra con el Brasil*, 1993, pp.117-119; OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, pp.53-57.

1.4 A atuação da Armada Imperial do Brasil entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz no final da década de 1820: militares a serviço de traficantes de escravos¹⁶⁸

Conforme já mencionamos anteriormente, para enfrentar a ameaça que atingia frontalmente os interesses da elite mercantil brasileira foi atribuída a Armada Imperial do Brasil a missão de proteger navios negreiros brasileiros contra a ação de piratas e corsários na região da costa atlântica africana entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz. Destarte, foi criada em 1827 a *Divisão Naval da Costa Leste* que permaneceu atuando militarmente e, em certo nível, como braço diplomático do Brasil em contato direto com autoridades africanas, envolvidas diretamente com o comércio de escravos, até 1830, ou seja, mesmo após o fim do conflito da Cisplatina. Ressaltamos que a Marinha de Guerra brasileira desempenhara neste serviço, que envolvia diretamente os interesses dos negociantes de escravos que atuavam nas duas margens do Atlântico, um enorme esforço logístico, pois foi preciso, por aproximadamente três anos, manter navios e militares na costa africana, distante a milhares de léguas do Rio de Janeiro, então sua principal base naval. Este fato revela o elevado grau de importância que o recém-criado Império do Brasil atribuía à questão da manutenção de áreas de influência brasileiras na África Central Atlântica, especificamente em torno do rio Zaire, onde prevalecia o desgoverno português e a soberania de autoridades africanas.

A extensão da Guerra da Cisplatina para a margem africana do Oceano Atlântico, então denominada de Costa do Leste, ocorreu em consequência do corso platino contra navios negreiros brasileiros. Provavelmente o propósito do governo de Buenos Aires ao incentivar corsários ao ampliarem o teatro de operações de guerra para a costa da África a partir de 1827, a fim de obliterar o comércio brasileiro de escravos, tinha um objetivo militar estratégico muito bem definido: provocar o deslocamento de navios de guerra brasileiros para a margem africana do Atlântico, e assim enfraquecer o bloqueio naval que a Marinha de Guerra do Brasil vinha realizando no Rio da Prata, e o sistema de comboios a embarcações mercantes realizado por navios de guerra no litoral brasileiro. A estratégia da República Argentina, em certa medida, obteve êxito, pois a projeção do *poder naval* brasileiro para o litoral africano, em meio a um conflito já extremamente dispendioso e até então centrado na América do Sul, representou não apenas um grande esforço militar, mas também financeiro. Foi exatamente no ano de 1827 que

¹⁶⁸ Nesta parte específica do trabalho utilizamos partes do texto escrito em minha dissertação de Mestrado com algumas supressões e acréscimos, destacando outros trabalhos acadêmicos pertinentes ao tema e, sobretudo, novas fontes primárias que contribuíram para confirmar as hipóteses levantadas nesta pesquisa.

a campanha corsária argentina apresou o maior número de navios mercantes brasileiros nas duas margens do Atlântico Sul.¹⁶⁹

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.¹⁷⁰ O referido autor, no entanto, não definiu precisamente o que seria *poder naval*. Para o contexto específico deste tópico, 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 estrutura 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. Ademais, trata-se, também, da capacidade de atrair o emprego de mercenários peritos ou de formar oficiais militares comandantes. Igualmente importante é manter a tripulação em ordem conforme a hierarquia militar, ainda que, em uma sociedade escravista, parte expressiva da tripulação fosse escrava. Foi exatamente esta situação que constatamos ao analisar os Livros de Socorros que registravam a tripulação dos navios que compuseram a *Divisão Naval da Costa do Leste*, pois o percentual de marinheiros e soldados na condição de escravos em algumas embarcações de guerra variava de 20% até 30% do total dos militares que foram designados para o serviço de proteção dos navios negreiros brasileiros entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz.¹⁷¹

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. O *poder naval* da Marinha de Guerra Imperial que fora deslocado para a margem africana do Atlântico pode ser avaliado a partir do efetivo da guarnição e do número de canhões dos navios que compuseram a *Divisão Naval da Costa do Leste*. Pelo quadro abaixo pode-se fazer ideia do

¹⁶⁹ Cf. DESTEFANI, Laurio. Guerra de corso contra el Brasil, 1988, pp.461-462.

¹⁷⁰ MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. New York: Dover Publications, 1987.

¹⁷¹ Cf. Livros de Socorros de navios que compuseram a *Divisão Naval da Costa d’Leste*, disponíveis no Arquivo Nacional do Brasil, Fundo / Coleção: Série Marinha.

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 1.3 - O poder naval da *Divisão Naval da Costa do Leste*

Chefe de Divisão João Bernardino Gonzaga				
Período de permanência no litoral africano: ABR 1827 / FEV 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	<i>Dona Francisca</i>	40 canhões	280 homens	Navio capitânea. 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.				
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 Brilhante</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>Duquesa 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 Joze 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. ; 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 ; 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, pp.196;24;135;92; BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 4º volume, 1921, pp.261-262; MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha Naval na Guerra Cisplatina*, pp.230-233.

Como o quadro demonstra, entre abril de 1827 e março de 1829, apenas dois anos, foram mobilizados 14 diferentes embarcações, 260 canhões e 1.734 homens. Esta artilharia representa aproximadamente 17 vezes o número total de canhões dispostos no conjunto

arquitetônico da fortaleza de São João, por exemplo.¹⁷² A tripulação equivale a 13,8% da população livre total (12.525 habitantes) da maior freguesia urbana da cidade do Rio de Janeiro, a Sé, no ano de 1821, neste contingente incluídas as mulheres e as crianças.¹⁷³ Se, por alto, 2/5 (4.900) dos habitantes livres desta freguesia fossem adultos aptos a guerrear em outras praias e mares, aqueles tripulantes das naus corresponderiam a 35,4% deles. Entre as embarcações, havia duas fragatas, que eram os maiores navios de guerra da época, guarnecidas com mais canhões que outras classes de navios, por isso eram consideradas navios de primeira linha, porque, 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 à proteção do comércio transatlântico de escravos e à preservação de áreas de influência brasileira na costa da África Central Atlântica. 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.¹⁷⁴

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 *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 12 meses equivale ao total de 299:481\$600 (299 contos 481 mil e 600 réis!). Com este valor, seria possível na década de 1820 adquirir aproximadamente 1.500 escravos no valor de 200\$000 réis cada um! 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.

¹⁷² Considerando que até o ano de 1863 a fortaleza de São João, localizada no lado ocidental da barra da Baía da Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, era artilhada com uma bateria de apenas 15 canhões de grosso calibre. Cf. SOUSA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brasil. *RIHGB*. Rio de Janeiro: Tomo XLVIII, Parte II, 1885; GARRIDO, Carlos Miguez. Fortificações do Brasil. Separata do Vol. III dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

¹⁷³ Sobre a população do Rio de Janeiro, veja: KARASCH, Mary. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

¹⁷⁴ Sobre o quadro geral dos navios da Armada Imperial durante a Guerra da Cisplatina, veja: MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha Naval na Guerra Cisplatina*, 2002, pp.230-233.

Quadro 1.4 - 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 despeza 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 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.

Durante a Guerra da Cisplatina, 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 do Brasil. O mesmo fora feito nos portos africanos de Molembo, Cabinda e Ambriz, na medida em que os navios da *Divisão Naval da Costa do Leste* faziam missões de comboio a negreiros até a uma distância considerada segura do litoral africano, pois era nos portos e na saída destes que ocorriam os ataques aos navios negreiros. Além disso, os navios da marinha imperial destacados na região em torno do rio Zaire realizaram cruzeiros entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, visando combater corsários e piratas.

Os esforços nesse sentido se observam nas determinações da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha ao capitão de fragata Justino Xavier de Castro, que fora nomeado no Rio de Janeiro para assumir o comando da *Divisão Naval da Costa do Leste* e render o Chefe de Divisão João Bernardino Gonzaga que, desde abril de 1827, comandava a força naval brasileira destacada no litoral africano. O Aviso do ministro Diogo Jorge de Brito, como podemos observar abaixo menciona 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 embarçaçoens destinadas para Costa de Africa e Pernambuco, as d'África 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 seguirá 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 permitido 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 Provisoens 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 faculdades 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 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.¹⁷⁵

Como se nota, foi expressamente determinado que os navios da “Republica de Buenos Ayres”, ou seja, corsários com bandeira da República Argentina, deveriam ser combatidos no litoral africano e poderiam ser capturados. Após sua nomeação em maio de 1828, o comandante Bartholomeu Hayden recebeu um documento da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha contendo as ordens e instruções em forma de 11 artigos que norteariam toda a missão naval brasileira no litoral africano, contendo objetivos, estratégias e instruções a serem observadas. Destacaremos as determinações de números nove e dez, por mencionarem o objetivo e a estratégia de ação da *Divisão Naval da Costa do Leste*, e também definiriam claramente os inimigos a serem enfrentadas no litoral africano: os corsários da República de Buenos Aires e os piratas que agiam sem bandeira que por ventura ameaçassem as embarcações de comércio brasileiras. Neste documento 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:

¹⁷⁵ 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. (grifos nossos).

Para Bartholomeu Hayden

Manda sua Majestade Imperial que na presente comissão sirvão de Instruções 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.¹⁷⁶

Os artigos anteriores aos 9º e 10º versavam sobre as instruções para efetuar o comboio de embarcações mercantes destinados a Costa d'África até uma certa distância do porto do Rio de Janeiro, por ocasião da partida dos navios de guerra que iriam fazer a rendição da guarnição da *Divisão Naval da Costa do Leste*. Após a missão da escolta a negreiros até estes ganharem o alto mar, os vasos de guerra brasileiros mais velozes deveriam rumar “com a máxima diligencia ao Porto de Cabinda (...) ao bem do serviço do Estado”, onde seria realizada a passagem de comando. As ordens seguintes eram instruções referentes às guarnições que seriam rendidas no serviço da costa africana e sobre os suprimentos que deveriam ser passados para os navios que retornariam a base da marinha no Rio de 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 destinadas ao litoral africano. 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.¹⁷⁷

A opção pela fixação de uma Divisão Naval brasileira no porto de Cabinda, onde ficava ancorado o *navio capitânia* da esquadra, com raio de ação entre Molembo, ao norte, e Ambriz, ao sul, 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

¹⁷⁶ 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). (grifos nossos).

¹⁷⁷ Ibid., Folhas 45 e 46 (frente e verso). (grifos nossos).

envolvida com o comércio de longa distância era manter uma área exclusiva na África para manutenção do comércio de escravos sem que houvesse dependência e gerência de autoridades portuguesas. Cientes desta pretensão brasileira, os corsários argentinos concentraram seus ataques justamente em áreas do litoral africano próximas a foz do rio Zaire, onde prevaleciam poderes africanos independentes¹⁷⁸, pois além de entrarem em rota de colisão com os interesses estratégicos do Império do Brasil, não estariam invadindo águas territoriais portuguesas em seus domínios angolanos e assim respeitariam a neutralidade de Portugal em uma querela contra sua ex-colônia.

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 africano 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. Dessa forma, não se podiam desprezar os interesses dos homens de negócio da maior praça mercantil da América do Sul, o Rio de Janeiro, que vinham tendo os maiores prejuízos desde a decretação da guerra de curso pelo governo argentino no início de 1826. Seus interesses se converteram em interesses de Estado.

Ocasionalmente alguns vasos de guerra da *Divisão Naval da Costa do Leste* rumavam para Luanda a fim de obter suprimentos para a tripulação e fazer eventuais reparos, situação esta que se tornou cada vez mais difícil no decorrer do ano de 1827, em função de constantes desentendimentos e atritos entre o cônsul brasileiro em Luanda, Ruy Germack Possolo, e o governador-geral de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, como veremos mais adiante. Para promover um efetivo apoio logístico aos navios da Divisão Naval brasileira destacada na costa d'África, sem depender das possessões portuguesas em Angola, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, em nome do Imperador D. Pedro I, solicitou aos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro, proprietários de embarcações que navegavam para os portos da África Central, o envio de suprimentos para os militares em serviço de proteção aos negreiros no litoral da região congo-angolana. Evidentemente, a imprensa não deixou nada disso passar despercebido. A matéria publicada na primeira página do periódico *Diário do Rio de Janeiro*, em 17 de maio de 1828, tratou exatamente deste assunto:

Declarações

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, se faz 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,

¹⁷⁸ Em nossa pesquisa não encontramos na documentação consultada nenhum registro sobre ataques de corsários argentinos efetuados nos portos de Luanda e Benguela. No litoral africano, no contexto da Guerra da Cisplatina, foi possível identificar roubos aos negreiros brasileiros nos portos de Molembo, Cabinda, Ambriz e no rio Zaire.

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 dispozição, que toda reverterá em beneficio do Commercio. Secretaria de Estado em 15 de maio de 1828. Joaquim Francisco Leal.¹⁷⁹

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.¹⁸⁰ Essas matérias continuaram sendo publicadas periodicamente nos referidos jornais que circulavam na capital do Império até o início de 1830, quando ocorreu a desmobilização da força naval brasileira estabelecida no litoral africano.¹⁸¹

A primeira ação do cônsul brasileiro em Angola em favor dos militares da Armada Imperial em serviço na costa da África ocorreu por ocasião em que o primeiro comandante da *Divisão Naval da Costa d'Leste*, o português João Bernardino Gonzaga¹⁸², a bordo da fragata *D. Francisca* ancorou no porto de Luanda no início de abril de 1827 a fim de adquirir suprimentos e dinheiro para pagar o soldo da guarnição, sendo prontamente atendido em suas necessidades por intermédio do agente consular brasileiro que conseguiu o apoio de negociantes da praça mercantil da capital angolana. Possolo estava cumprindo a orientação que recebera da Secretaria dos Negócios Estrangeiros do Brasil e da Intendência de Marinha do Rio de Janeiro. Em officio de 20 de abril de 1827, o agente consular brasileiro participava ao marquês de Queluz as providências tomadas para atender às necessidades da guarnição dos navios da marinha brasileira em serviço no litoral africano:

[...] 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 [Luanda] e sahido poucos dias antes da chegada da Fragata Imperial, prestando (sic) necessidade de concerto que foi

¹⁷⁹ BN-RJ. *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 17 de maio de 1828, nº 14, p.1. (consulta on line)

¹⁸⁰ BN-RJ. *Diário Fluminense*, edição de 16 de maio de 1828, vol.2, nº 3, p.1. (consulta on line)

¹⁸¹ 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).

¹⁸² 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, 3º volume, 1921, pp.173-174.

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, pôde mui bem ser considerada exploradora, e por isso Excelentissimo Senhor, muito convinha que neste mesmo Porto [Luanda] 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.

(...) o Comandante da Fragata Imperial D. Francisca (...) em officio que me dirigiu sobre as circunstancias da sua viagem, e algumas requizições tendentes aos soccorros que por officio do Excelentissimo 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 d'ella 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 ahi 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 agradei em o Sagrado Nome de Sua Magestade o Imperador:[...]

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

De Vossa Excelência Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor Marquez de Queluz

O mais reverente subdito,

Ruy Germack Possolo

Consul¹⁸³

Conforme escrevera o cônsul brasileiro, a presença de navios de guerra da Marinha Imperial do Brasil “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 em Luanda e envolvidas no “Commercio que tanto interessa á Nação”, o comércio de escravos africanos. Porém, a sugestão de Possolo nunca foi atendida, pois a ordem da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha era para que a força naval brasileira destacada no litoral africano realizasse exclusivamente a segurança dos navios negreiros que atuassem entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, ou seja, fora da jurisdição portuguesa. Ainda segundo o documento supracitado, dois negociantes da praça mercantil de Luanda, Joaquim

¹⁸³ AHI-RJ. Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Officio datado de 20 de abril de 1827, de Germack Possolo para o Marquês de Queluz. Folha 2 e 3. (grifos nossos).

Martins Mourão¹⁸⁴ e Francisco Jozé Luiz Vieira, realizaram empréstimos no valor de 5 contos 127 mil e 800 réis (5:127\$800rs) em moedas de ouro e prata para cobrir os gastos da divisão naval brasileira em seus primeiros meses de permanência no litoral africano, além de fornecerem suprimentos necessários. Os negociantes receberam em troca letras de câmbio em nome do Tesouro Público do Império do Brasil para que fossem ressarcidos na Intendência de Marinha do Rio de Janeiro. Ambos eram representantes da elite mercantil estabelecida em Angola, que, em função da insegurança provocada por corsários e piratas, passara a ter grande interesse na permanência de navios de guerra brasileiros no litoral da região congo-angolana para proteger o comércio da escravatura. O simples fato de homens de negócio realizarem o adiantamento de “trez mezes dos respectivos soldos” da tripulação da fragata *D. Francisca*, *navio capitânea*¹⁸⁵ da esquadra com guarnição de 360 homens, indica a dimensão do poder e da influência do grupo mercantil que conectava as duas margens do Atlântico Sul em torno do interesse do *tráfico de almas*.

A princípio a presença de navios de guerra brasileiros em águas territoriais portuguesas na África não gerou embaraços diplomáticos e o governador e capitão general de Angola, Nicolau de Abreu Castello Branco, parecia querer cooperar com o agente consular brasileiro no atendimento das necessidades da *Divisão Naval da Costa do Leste*, pelo menos é o que podemos depreender a partir da leitura do último trecho do ofício citado acima em que Possolo registrou 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 agradei em o Sagrado Nome de Sua Magestade o Imperador”.

Cabe ressaltar que Castello Branco não foi surpreendido por ocasião da presença da fragata *D. Francisca* em Luanda, pois desde que o agente consular brasileiro chegara à capital de Angola, em fevereiro de 1827, e assumira o cargo provisoriamente até que houvesse um parecer definitivo de Lisboa, informara ao governador sobre a vinda de navios de guerra do Brasil para o litoral africano com a missão de promover a segurança do comércio de escravos.¹⁸⁶ Porém, ainda no princípio do ano de 1827, as relações que pareciam ser cordiais entre o governante dos domínios portuguesas em Angola e o diplomata brasileiro, encarregado de

¹⁸⁴ Joaquim Martins Mourão era um traficante de escravos que durante a década de 1820 atuou em Molembo, Cabinda e Ambriz e forneceu africanos cativos 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).

¹⁸⁵ O navio capitânea era comandado pelo comandante da *Divisão Naval da Costa do Leste*, coordenava a ação dos demais navios que constituíam a pequena esquadra.

¹⁸⁶ Cf. 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.

promover a proteção dos navegantes e interesses dos comerciantes de sua nação, logo se desgastaram. Conforme apontou Gilberto da Silva Guizelin, “os atritos entre Germack Possolo e Castelo Branco foram constantes e se deram cedo, com menos de um mês do estabelecimento do cônsul do Brasil em Angola”.¹⁸⁷ Os primeiros desentendimentos se deram em função da atitude dos “carregadores de navios negreiros”, responsáveis pelo transporte de escravos do interior para o porto de Luanda, estes visando sobretaxar os negros a serem vendidos aos comerciantes brasileiros alegavam haver “falta de novas remessas de escravos”, causando assim especulação no mercado negreiro. Porém, segundo o cônsul Possolo o que na realidade estava ocorrendo era o acúmulo de “cativos recém-chegados do sertão africano nos armazéns na capital angolana” com o lesivo propósito de elevar o seu preço.¹⁸⁸ Esta situação certamente tornava ainda mais atrativos, no contexto em questão, os portos escravistas das regiões em que existiam poderes independentes de autoridades africanas que exerciam o controle do trato negreiro, onde uma divisão naval da Armada Imperial do Brasil realizava a missão de promover a segurança do *comércio da escravatura*. Ainda segundo o referido autor:

As questões, porém, que mais inflamaram os ânimos da convivência de Germack Possolo e Castelo Branco diziam respeito à arrecadação e liquidação das heranças dos negociantes brasileiros falecidos em Angola, enquanto aguardavam o carregamento de suas embarcações, e ao abastecimento da esquadra da Marinha Imperial Brasileira estacionada em Luanda a fim de proteger o tráfico transatlântico de escravos da ação de corsários.¹⁸⁹

No decorrer do ano de 1827 o governador-geral de Angola estabeleceu uma série de dificuldades às solicitações do agente consular brasileiro para que os navios da Armada Imperial em serviço na costa ocidental africana tivessem algumas de suas necessidades logísticas supridas pelo governo colonial português estabelecido em Luanda.¹⁹⁰ O fato é que a *Divisão Naval da Costa d’Leste* havia provocado suspeitas e temores que levaram Castelo Branco a “querer ver a esquadra enviada por D. Pedro longe dos portos sob sua jurisdição.”¹⁹¹ Motivos existiam, haja vista que havia em Angola “grupos vinculados aos interesses mercantis enraizados no Brasil, somada a enorme distância marítima entre a colônia e a metrópole e à penúria material e financeira da Marinha Real portuguesa.”¹⁹² Estes fatores teriam provavelmente intimidado o governante português, que certamente tinha em sua memória os

¹⁸⁷ Cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos Navios Negreiros: A criação do Consulado Brasileiro em Luanda e as relações do Império com a colônia portuguesa de Angola, 1822-1860*. Tese de Doutorado. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, 2016, p.115.

¹⁸⁸ *Ibid.*, p.116.

¹⁸⁹ *Ibid.*, p.120. (grifos nossos).

¹⁹⁰ *Ibid.*, p.126.

¹⁹¹ *Ibid.*, p.125.

¹⁹² *Ibid.*, p.125.

rumores que se espalharam em Angola sobre uma possível invasão de uma esquadra brasileira durante o litígio entre Portugal e Brasil, cujo desfecho foi a assinatura do Tratado de Paz e Aliança de 29 de agosto de 1825, por meio do qual o governo português reconhecia oficialmente a independência de sua ex-colônia, que se comprometera a não promover a anexação de qualquer território pertencente à Coroa de Portugal.¹⁹³

Esta cláusula impeditiva teve um efeito tranquilizador sobre os ânimos de Castelo Branco, que, no início de seu governo (1824-1830), “ordenou a imediata reparação do Forte da Conceição que guardava a entrada do porto de Luanda e reorganizou a infantaria de linha, a artilharia e a cavalaria da cidade”.¹⁹⁴ Porém, em teoria e em termos pragmáticos, o governo brasileiro não estava impedido de manter áreas de influência na África e mesmo pleitear territórios africanos autônomos situados ao norte dos domínios portugueses, que inclusive eram almejados por Portugal desde fins do século XVIII, como, por exemplo, a região de Cabinda, ao norte do rio Zaire.¹⁹⁵ A opção de comerciantes brasileiros fortalecerem redes mercantis com autoridades africanas que controlavam portos escravistas em regiões fora do controle direto português em detrimento dos portos de Luanda e Benguela prejudicava não apenas a economia escravista da Angola portuguesa, mas também os projetos expansionistas lusitanos na região congo-angolana. Tal fato incomodava o governador de Angola, haja vista que conforme destacara Jill Dias, a continuação do comércio atlântico de escravos era fundamental para a preservação da estabilidade política em Luanda e Benguela.¹⁹⁶

Dentro desta perspectiva de análise, considerando as experiências passadas do governador de Angola e buscando explorar suas expectativas futuras, podemos compreender melhor porque a chegada do agente consular brasileiro em Luanda no início de 1827, à revelia do governo de Lisboa¹⁹⁷, e a posterior fixação de uma força naval da Marinha de Guerra do Brasil no litoral africano, por prazo indeterminado, não o agradaram.

¹⁹³ RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.174.

¹⁹⁴ Cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos Navios Negreiros*, 2016, p.124.

¹⁹⁵ Sobre as investidas portuguesas no reino de Cabinda em fins do século XVIII, veja: 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, pp.87-95.

¹⁹⁶ 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.369.

¹⁹⁷ O diplomata brasileiro Rui Germack Possolo assumiu interinamente o cargo de cônsul do Brasil em Luanda por determinação do governador-geral de Angola Castelo Branco que em ofício enviado a Lisboa, então sob a regência de D. Isabel Maria, esperava um posicionamento para regularizar a situação. Cf. AHI – RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 02, 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 1 ao Ofício datado de 24 de fevereiro de 1827, de Germack Possolo para Inhambupe.

O dinheiro que fora emprestado por homens de negócio da praça mercantil de Luanda em atendimento as necessidades da divisão naval brasileira não foi suficiente para cobrir todas as despesas ao longo do ano de 1827, e o orçamento da Marinha estabelecido no ano financeiro anterior era insuficiente para cobrir todos os gastos. Assim, o fato é que a ação corsária da República Argentina no litoral africano aumentou surpreendentemente as despesas com a Guerra da Cisplatina. Foi preciso esperar o provisionamento previsto para o próximo ano tributário, isto é, o ano de 1828, para que efetivamente fosse destinado um orçamento maior para o atendimento da Armada Imperial. Cabe observar que em 1827 ocorreu o maior número de apresamentos de embarcações mercantes brasileiras por corsários argentinos.¹⁹⁸

Em um ofício de 8 de janeiro de 1828, o comandante João Bernardino Gonzaga expôs ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Marquês de Maceió, a situação caótica em que a *Divisão Naval da Costa d’Leste* vinha enfrentando desde fins de 1827. Além da falta de mantimentos suficientes para a alimentação da guarnição, como arroz, feijão e carne salgada, muitos estavam sendo acometidos por doenças como o escorbuto.¹⁹⁹ Ademais, é mencionado que estava ocorrendo em Cabinda uma “grande mortandade da epidemia de bixigas”²⁰⁰, o que dificultava os navios negreiros esperar uns pelos outros, até que todos terminassem “suas compras de cativos” para que fosse feito um único comboio para fora da costa africana. O chefe naval João Bernardino Gonzaga relatou ainda que para atenuar o problema de suprimentos recorreu aos navios de comércio que seriam comboiados, tendo obtido assim o fornecimento de “carne e arroz e alguma bolacha para os doentes, e galinhas”, o que minorou em parte a situação, pois o brigue escuna *Ismenia* que fora enviado a Luanda retornou apenas com pouco arroz, feijão, “má farinha” e aguardente.²⁰¹

Visando socorrer a força naval brasileira, o cônsul Possolo sondou mais uma vez os comerciantes da praça mercantil de Luanda que haviam efetuado um generoso empréstimo no início do ano de 1827, a fim de consultar a possibilidade de uma nova negociação. Porém, estes alegaram que não poderiam realizar um novo financiamento porque desejavam liquidar todas as suas contas em Luanda para se retirarem deste porto.²⁰² Então, a opção do agente consular

¹⁹⁸ Cf. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, p.50.

¹⁹⁹ 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.

²⁰⁰ A *epidemia de bexigas* era a denominação empregada para se referir à varíola, doença provocada por um vírus contagioso e, muitas vezes, mortal.

²⁰¹ 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.

²⁰² Cf. Ofício de 23 de novembro de 1827, de Germack Possolo para Castelo Branco. AHU – CU. Série: Angola, Cx. 159, doc. nº 15. Apud. GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos Navios Negreiros*, 2016, p.127.

brasileiro foi tentar recorrer ao governador Castelo Branco para que este providenciasse o fornecimento de artigos indispensáveis à manutenção da divisão naval em serviço no litoral africano, além do franqueamento do Arsenal de Marinha de Luanda aos navios da divisão que necessitassem de reparos. Pedia-se também o adiantamento de dois contos de réis, assim como de alguma outra quantia a mais para cobrir eventuais despesas enquanto os militares da armada imperial estivessem em Luanda em busca de auxílio logístico e financeiro.²⁰³

A resposta do governador de Angola foi evasiva, porém diplomática, como podemos avaliar a partir de seu ofício de resposta enviado ao cônsul brasileiro, onde alegava que, embora lhe fosse “muito lisonjeiro” atender às necessidades da divisão naval enviada pelo imperador do Brasil, a legislação portuguesa determinava antes levar o assunto do abastecimento da “Divisão Naval de Sua Majestade o Imperador do Brasil” para ser debatido na *Junta da Fazenda do Reino de Angola*, o que no momento não lhe era possível, em função de dois membros da referida instituição estarem impossibilitados por motivo de molestias. Quanto ao reparo de embarcações brasileiras, Castelo Branco se limitou a assegurar que já havia determinado que os serviços necessários fossem prestados no Arsenal de Marinha de Luanda, porém nada informou se os custos seriam ou não abonados pela contadoria do mesmo Arsenal.²⁰⁴

Após receber esta resposta, o representante brasileiro em Angola efetuou um protesto contundente exigindo “uma resolução rápida e definitiva sobre o assunto sob a ameaça de levar aqueles fatos ao conhecimento do seu governo, mais precisamente, à presença do próprio Imperador”.²⁰⁵ Diante da situação, o governador-geral finalmente resolveu reunir a órgão gestor de finanças de Angola para deliberar sobre a questão do abastecimento da divisão naval do Império do Brasil. Com efeito, por meio do ofício de 28 de novembro de 1827, Castelo Branco notificou ao cônsul Possolo que a Junta da Fazenda do Reino de Angola, reunida no dia anterior e por ele presidida, havia decidido por não atender a sua solicitação de prestação de auxílio financeiro à força naval brasileira. O motivo oficial alegado para a recusa era a “escassez de recursos dos cofres públicos da colônia”.²⁰⁶

Na avaliação de Gilberto Guizelin, a justificativa da recusa em promover a prestação de auxílio à *Divisão Naval da Costa do Leste*, assim como a garantia de que em circunstâncias financeiras favoráveis o governo de Angola não teria empecilhos em realizar o efetivo apoio

²⁰³ Idem.

²⁰⁴ Resposta de 24 de novembro de 1827, de Castelo Branco ao ofício do dia de Germack Possolo. AHU – CU. Série: Angola, Cx. 159, doc. nº 15. Apud. GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos Navios Negreiros*, 2016, pp.128-129.

²⁰⁵ Ibid., p.129.

²⁰⁶ Ofício de 28 de novembro de 1827, de Castelo Branco para Germack Possolo. AHU – CU. Série: Angola, cx. 159, doc. nº 15. Apud. GUIZELIN, Gilberto da Silva. op. cit., pp.129-130.

financeiro, apresentada por Castelo Branco em seu ofício de 28 de novembro de 1827, devem ser tomadas com certo ceticismo, haja vista que:

[...] por mais que as dificuldades enfrentadas pelos cofres públicos de Angola ao longo da década de 1820 fossem uma realidade, com base no histórico de aversão nutrido pelo governador-geral em relação ao regime brasileiro e na sua conhecida posição miguelista (...), não é exagero cogitar que o governador-geral tenha utilizado do óbice financeiro como instrumento da sua política de objeção velada à presença do cônsul brasileiro em Angola.²⁰⁷

Seja como for, após a aclamação de D. Miguel no Senado da capital de Angola em 26 de outubro de 1828 e o acirramento da guerra civil portuguesa (1828-1834), o destacamento da Armada Imperial do Brasil em serviço de proteção do comércio negreiro entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, já não poderia esperar nenhum tipo de auxílio vindo dos domínios portugueses em Angola. Desta forma, se tornou fundamental e providencial o envio de suprimentos, a partir do início ano de 1828 conforme já observamos, por parte de navios mercantes brasileiros destinados à costa africana.

Por ofício de 11 de março de 1828 expedido pelo conde de Bastos, ministro da Marinha e do Ultramar de D. Miguel, que assumira a regência da monarquia portuguesa em fevereiro de 1828, foi determinado que o governador Castelo Branco suspendesse formalmente o reconhecimento do cônsul Ruy Germack Possolo, devendo intimá-lo a deixar Angola.²⁰⁸ Porém, o agente consular brasileiro, antes mesmo de ser notificado, já havia antecipado o regresso a sua nação, por orientação do Marquês de Aracati, Ministro da Secretaria dos Negócios Estrangeiros do Brasil.²⁰⁹ Vale ressaltar que neste mesmo contexto o embaixador brasileiro em Lisboa foi orientado a deixar a capital portuguesa e retornar ao Brasil.²¹⁰

Segundo Alberto da Costa e Silva, o argumento usado pelo governo de Portugal para expulsar o agente consular brasileiro de Angola fora a alegação de que segundo a legislação ultramarina portuguesa era “rigorosamente vedada a residência de estrangeiros nas colônias portuguesas.”²¹¹ A convergência dos interesses brasileiros e africanos em torno do tráfico atlântico de escravos foi, na visão do referido autor, um dos fatores que contribuíram para que representações diplomáticas do Brasil em Angola fossem restringidas por Portugal, na tentativa de vedar a influência política de sua antiga colônia americana em suas possessões africanas.²¹²

²⁰⁷ Cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos Navios Negreiros*, 2016, p.130.

²⁰⁸ Ofício de 11 de março de 1828, do Secretário de Estado e Ministro do Reino e da Marinha, o conde de Bastos, ao Governador-Geral de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco. AHU – CU. Série: Angola, códice 542, p. 171. Apud. GUIZELIN, Gilberto da Silva. op.cit., p.119.

²⁰⁹ Ibid., pp.132-133.

²¹⁰ BN-RJ, *Diário Fluminense*, edição de 20 de dezembro de 1828, n.º 144, Vol.12, p.579. (Consulta on line).

²¹¹ SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/Ed. UFRJ, 2003, p.31.

²¹² Ibid., p.32.

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.”²¹³

O desfecho da primeira experiência consular do Brasil em Angola ocorreu não apenas em um contexto de deterioração da relação entre o cônsul brasileiro e o chefe do governo português em Angola, mas também dentro de uma conjuntura política marcada por um novo litígio entre o governo português e o brasileiro, o que acabara contribuindo para Castelo Branco reacender o seu velho temor de uma possível invasão da Marinha de Guerra do Brasil ao território angolano sob sua jurisdição. Conforme escrevera Gilberto Guizelin: “O receio de Castelo Branco era que D. Pedro, em sua campanha internacional em prol do reconhecimento da soberania sobre Portugal de sua filha D. Maria II, se voltasse contra o seu governo que era de conhecimento geral pró-miguelita”.²¹⁴

Por fim, resta afirmar que seguramente a Marinha de Guerra do Império do Brasil, via *Divisão Naval da Costa do Leste*, atendeu as expectativas de amplos setores da sociedade escravista brasileira e africana, pois desempenhou um papel indispensável no processo de preservação de redes mercantis que haviam sido construídas por traficantes de escravos residentes no Brasil em regiões africanas em torno do rio Zaire, que se converteram em áreas de influência brasileira, sobretudo após o surgimento do Império do Brasil. Além disso, a ação naval da Armada Imperial certamente minimizou os prejuízos sofridos em função de ataques corsários e piratas sobre os negreiros no litoral africano.²¹⁵

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. Efetivamente, a força naval brasileira realizou um duplo papel entre 1827 e 1830: promoveu a segurança de navios negreiros no litoral africano entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, zona de desgoverno da coroa portuguesa e prevalência de poderes africanos, além de assegurar a manutenção de áreas estratégicas na costa ocidental da África que seriam de fundamental importância para o

²¹³ REBELO, Manuel dos Anjos da Silva. *Relações entre Angola e Brasil*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1970. pp. 300-301. Apud. SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado Atlântico*, 2003, pp.31-32.

²¹⁴ Cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Depois dos Navios Negreiros*, 2016, p.133. Vale ressaltar que o referido autor baseou a sua análise no seguinte documento: Ofício de 26 de agosto de 1829, do Governador-Geral de Angola ao Secretário de Estado e Ministro da Marinha e do Ultramar. AHU – CU. Série: Angola, Cx. 162, doc. nº 37.

²¹⁵ Sobre a atuação da Armada Imperial do Brasil no confronto com corsários e piratas na costa africana, ver: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, pp.147-153.

fornecimento contínuo de braços escravos ao Império do Brasil até o fim da primeira metade do século XIX.

O último comandante da *Divisão Naval da Costa do Leste*, capitão-tenente Jozé Lamego Costa, retirou-se da costa africana com todos os navios 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.²¹⁶ Em 16 de abril de 1830, já na capital do Império do Brasil, o referido oficial recebeu ordem de desembarque da corveta *Ânimo Grande*, navio capitânea da força naval brasileira que esteve sob o seu comando ao norte do litoral de Angola.²¹⁷ Neste contexto específico, parece pouco provável que houvesse um interesse real por parte do governo brasileiro em cooperar com a *Royal Navy* na sua cruzada atlântica contra o tráfico de africanos, pois de acordo com as estipulações da convenção anglo-brasileira de 1826 a marinha de guerra brasileira poderia agir conjuntamente com a britânica no combate ao comércio ilícito de africanos nas duas margens do Atlântico.

A retirada da divisão naval brasileira da costa da África, após o comércio de africanos se tornar uma atividade completamente ilegal, demonstra, em grande medida, que o Império do Brasil não estava disposto a empregar elevados recursos financeiros para promover um esforço bélico e logístico que visasse combater a traficância ilícita no litoral africano, tal qual havia feito para proteger os negócios negreiros, enquanto esses ainda eram lícitos. Porém, cabe observar que navios de guerra da Armada Nacional e Imperial brasileira estiveram na costa Oriental e Ocidental da África para participarem formalmente a negociantes de escravos a proximidade do fim do prazo em que poderiam permanecer no litoral africano com os seus negreiros para adquirirem cativos destinados ao Brasil.

Com efeito, o capitão de fragata Guilherme James Ingles, comandante do brigue barca *Vinte Nove de Agosto*, recebeu a incumbência do ministro da marinha brasileira, Miguel de Souza Mello e Alvim, em setembro de 1829, de “correr a Costa Oriental d’Africa desde o Cabo de Boa Esperança até Mossambique (sic) para intimar as Embarcações (sic) Brasileiras empregadas no commercio da d’Escravatura o dia fixo em que devem recolher-se (...)”.²¹⁸ No

²¹⁶ 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. Aviso de 5 de novembro de 1829 do Ministro da Marinha Miguel de Souza Mello e Alvim a Jozé Lamego Costa, Folha 191 (frente e verso).

²¹⁷ Ibid., Aviso de 16 de abril de 1830 do Ministro da Marinha Francisco Vilela Barbosa, o Marquês de Paranaguá, a Jozé Lamego Costa, Folha 219.

²¹⁸ 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. Aviso de 25 de setembro de 1829 do Ministro da Marinha Miguel de Souza Mello e Alvim a Guilherme James Ingles, Folha 183 (frente e verso).

mês seguinte, James Ingles recebeu um novo Aviso do ministro da Marinha, contendo instruções detalhadas para a execução de sua comissão no litoral da África Oriental. Reproduziremos abaixo um trecho deste documento:

Para Guilherme James Ingles

Sua Majestade Imperial ordena q. Vm ce. siga com toda aforça (sic) de Vella dirigindo a sua Derrota a montar o Cabo de Boa Esperança, e hirá (sic) successivamente (sic) aportando em todos os Portos da Costa Oriental d'África, onde os Navios do commercio Brasileiros costumão hir fazer negocio de Escravatura, como são Bahia de Lourenço Marques, Inhambane, Guilimane Mossambique e alguns outros onde possa ter noticia que existem Navios Mercantes Brasileiros. A todos os Navios avizará Vm ce. e intimaré por escrito que o termo fixo até o qual pode demorar-se em qualquer dos portos d'África, he o dia 10 de fevereiro de 1830, devendo elles (sic) ficar na certeza de que todo o Navio que sahir (sic) depois d'este dia, e for encontrado pelas Forças de Sua Majestade Britanica, será por ellas apresado, na forma do Tratado de 23 de novembro de 1826. De todos os Navios que avizar exigirá Vm ce. um certificado por escrito assignado pelos respectivos Capitães ou Mestres, por onde conste que se derão por avizados e a todos intimaré que passem avizo aquelles que chegarem depois, ou que por qualquer outro motivo não possam ser directamente avizados por Vm ce. Logo que tenha concluido a vizita dos Portos da Costa, regressará a esta Corte, devendo refazer-se em Mossambique dos Mantimentos que caricer (sic) para a torna viagem (...)

Deos Guarde a Vm. Paço em 15 de outubro de 1829 / Miguel de Souza Mello e Alvim
219

Em novembro de 1829, Guilherme James Ingles foi informado por um novo documento do ministro da Marinha que o prazo prescrito para a retirada da costa africana de todas as embarcações empregadas no comércio lícito da escravos seria o dia 13 de março de 1830, ao invés do prazo que fora dado no Aviso anterior, 10 de fevereiro.²²⁰ A nova orientação provavelmente chegara nas mãos de James Ingles no litoral africano através de uma embarcação mercante, conforme era previsto nas instruções dadas em setembro por Miguel de Souza Mello e Alvim.²²¹

Para o litoral da África Central Atlântica foi enviado o tenente Francisco Pires de Carvalho, comandante da barca escuna *Despique Paulistano*. Este oficial recebera instruções semelhantes às de Guilherme James Ingles, porém a sua área de atuação seriam os portos “desde Benguella até á Equinocial”, ou seja, todos os portos da costa ocidental africana abaixo da linha do Equador até Benguela. Além da incumbência de notificar por escrito aos mestres

²¹⁹ 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. Aviso de 15 de outubro de 1829 do Ministro da Marinha Miguel de Souza Mello e Alvim a Guilherme James Ingles, Folhas 186 (verso) e 187. [grifos nossos].

²²⁰ Ibid., Aviso de 14 de novembro de 1829 do Ministro da Marinha Miguel de Souza Mello e Alvim a Guilherme James Ingles, Folhas 194 e 195.

²²¹ Ibid., Aviso de 25 de setembro de 1829 do Ministro da Marinha Miguel de Souza Mello e Alvim a Guilherme James Ingles, Folha 183 (frente e verso).

ou capitães dos navios negreiros brasileiros sobre o prazo previsto para a permanência do comércio lícito de cativos no litoral africano, Pires de Carvalho deveria também participar o mesmo ao comandante da divisão naval brasileira estacionada na costa ocidental africana e entregar-lhe ofícios com ordens do ministro da marinha. Após realizar a missão para a qual havia sido designado, o referido oficial fora instruído para obter mantimentos que lhe faltassem junto ao comandante da Divisão *Naval da Costa do Leste* e regressar ao porto do Rio de Janeiro.²²²

Ao que tudo indica estas ações navais antitráfico efetuadas por navios de guerra brasileiros no litoral oriental e ocidental africano, meses antes do prazo inicial previsto para o fim definitivo da traficância, tiveram pouco efeito pragmático e ao fim e ao cabo podem ser interpretadas como apenas ações diplomáticas “para inglês ver”, mesmo que no contexto em questão houvesse, em certa medida, a intenção real de obliterar o comércio de cativos para o Brasil em atendimento aos compromissos assumidos com o governo inglês. Afinal, neste período as ações antitráfico da política externa do recém-formado governo brasileiro não foram acompanhadas de atitudes eficazes por parte da Armada Nacional e Imperial, esta foi eficiente apenas para proteger o comércio de cativos no litoral africano, enquanto este negócio ainda era uma atividade juridicamente lícita. Embora o prazo inicial previsto para a continuidade do comércio lícito de escravos no litoral africano, 13 de março de 1830, fosse ampliado por mais seis meses em decorrência de uma concessão do governo britânico a solicitação do governo brasileiro²²³, provavelmente pressionado pelos interesses dos negociantes de escravos, não observamos na documentação examinada do Ministério da Marinha, Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada, qualquer nova determinação para navios de guerra da Armada Imperial se direcionarem a costa da África com o objetivo de intimar os negreiros brasileiros sobre o novo prazo estabelecido para regressarem definitivamente ao Brasil após as atividades de aquisição de cativos. Acreditamos que a ausência desta ação por parte de autoridades brasileiras tenha um significado, acomodação ou

²²² Ibid., Aviso de 17 de outubro de 1829 do Ministro da Marinha Miguel de Souza Mello e Alvim a Francisco Pires de Carvalho, Folha 187 (verso).

²²³ De acordo com a convenção antitráfico anglo-brasileira realizada em 23 de novembro de 1826, ratificada pelo governo inglês em 13 de março de 1827, após três anos decorridos desta última data o comércio de escravos africanos seria considerado ilegal para os súditos do imperador brasileiro, ou seja, 13 de março de 1830 seria o fim do prazo previsto para navios negreiros destinados ao Brasil adquirirem escravos no litoral africano. Porém, esta data limite foi ampliada para mais seis meses, por meio de uma concessão britânica ao governo brasileiro. Desta forma, os negreiros brasileiros que por acaso estivessem atuando no litoral africano, em 13 de março de 1830, deveriam regressar definitivamente ao Brasil até 13 de setembro de 1830, quando então os portos brasileiros se fechariam para o desembarque de cativos em função da vigência do acordo assumido pelo Brasil com a Grã-Bretanha. Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.74-75 ; FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 43.

simplesmente complacência com algo que seria altamente previsível, considerando a força da escravidão no Brasil e as sólidas redes mercantis que conectavam as sociedades escravistas do Atlântico Sul, a permanência do comércio atlântico de africanos de forma ilícita. Perspectiva esta que fora prevista, ainda em 1826, com bastante clareza pelo embaixador britânico enviado ao Rio de Janeiro, Robert Gordon, que alertara ao então secretário do exterior britânico, George Canning, autor do Tratado antitráfico, de que o comércio atlântico de escravos para o Brasil “seria exercido com dez vezes mais força durante o prazo de três anos até 1830 e que depois continuaria ilicitamente, com a conivência do governo brasileiro”.²²⁴ De forma semelhante, em 1828, o comerciante inglês W.A.Kentish, que vivera doze anos na Bahia, preveniu ao Primeiro Ministro britânico, Duque de Wellington, de que a convenção anglo-brasileira realizada em 1826 era:

[...] um acordo que o governo [brasileiro] nunca poderia cumprir, mesmo que fosse sincero nas suas declarações, coisa que, posso garantir, não acontece (...) O governo pode proibir [a] importação [de escravos] nos portos principais (...) mas estou certo de que deixará subentender, quando for a altura, que haverá liberdade para desembarcá-los em qualquer ponto contíguo da costa, porque a nação inteira (...) não consentiria em nada menos. (...) nunca enquanto os Brasis dependerem dos frutos da agricultura para o seu sustento, haverá qualquer diminuição desse tráfico.²²⁵

Durante a maior parte da fase da ilegalidade, ao longo das décadas de 1830 e 1840, conforme analisaremos no capítulo quatro deste trabalho, prevaleceu uma certa contemporização de autoridades brasileiras com a traficância ilícita, mesmo considerando que ocasionalmente a Marinha de Guerra brasileira tenha apresado alguns negreiros próximos ao litoral do Brasil.²²⁶ Somente após o decreto inglês do *Bill Aberdeen* de 1845²²⁷, quando todas as ações diplomáticas bilaterais entre o Brasil e a Grã-Bretanha já haviam demonstrado serem ineficazes para varrer do Atlântico os negreiros, é que poderemos observar o início de uma mudança de atitude do governo brasileiro. Esta questão será tratada com mais vagar no último capítulo desta tese.

²²⁴ Robert Gordon para George Canning, ofício nº 2, 27 de novembro de 1826, *Foreign Office* 84/56. Apud. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.75.

²²⁵ W.A.Kentish para Wellington, 13 de abril de 1828, publicada em Wellington, *Despatches*, IV, pp.370-371. Apud. BETHELL, op.cit., p.75. (grifos nossos).

²²⁶ Sobre esta questão veja: BETHELL, op.cit., pp.70-94; SOUSA, Gustavo Pinto de. *Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira*. In: Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 6, nº 12, 2010, pp.46-55.

²²⁷ Em 9 de agosto de 1845, o Parlamento britânico aprovou o *Slave Trade Suppression Act* que no Brasil passou a ser conhecido como Bill Aberdeen, em alusão ao secretário britânico do *Foreign Office*, Lorde Aberdeen.

1.5 A convenção de paz da Guerra da Cisplatina e a dimensão atlântica do primeiro conflito bélico entre duas nações independentes da América do Sul

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 1828.²²⁸ Os artigos 15 e 16 previam o seguinte:

Art. 15 - Logo que a troca das ratificações da presente Convenção se effectuar, 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 immediatamente que a mesma Convenção, e suas ratificações forem notificadas aos exercitos; e por mar dentro de dous dias até Santa Maria; em oito até Santa Catharina; em quinze até Cabo Frio; em vinte e dous até Pernambuco; em quarenta até a linha; em sessenta até a Costa de Leste²²⁹; e em oitenta até os mares da Europa. Todas as tomadias, que se fizeram por mar, ou por terra, passado o tempo que fica aprazado, serão julgadas más presas, e reciprocamente indemnizadas.

Art. 16 – Todos os prisioneiros de uma e outra parte, que tiverem sido feitos durante a guerra, no mar ou na terra, serão postos em liberdade, logo que a presente Convenção fôr raticada, e as ratificações trocadas; com unica condição de que não poderão sahir, sem que tenham segurado o pagamento das dividas, que tiverem contrahido no paiz , aonde se acharem.²³⁰

As ratificações da convenção de paz foram realizadas em 30 de agosto de 1828, 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.²³¹

Por meio de um Aviso da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha datado de 15 de dezembro de 1828²³², publicado no periódico *Diário Fluminense*, podemos constatar que apenas 33 escravos “que se achavão prisioneiros em Buenos Ayres” foram remetidos ao Rio de Janeiro para serem devolvidos aos seus respectivos proprietários. Desta forma, constatamos que entre os prisioneiros de guerra não se encontravam apenas militares dos países beligerantes, mas também escravos apresados em navios de comércio brasileiros que não foram “libertos”

²²⁸ Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha Naval na Guerra Cisplatina*, 2002, p.361.

²²⁹ Costa Leste era a expressão utilizada para se referir ao litoral Ocidental da África.

²³⁰ Cf. Carta de Lei de 30 de agosto de 1828 que ratificou a convenção preliminar de paz entre o Império do Brasil e República das Províncias Unidas do Rio da Prata realizada no Rio de Janeiro em 27 de agosto de 1828. In: BRASIL. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1828*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Parte 1, 1878, pp.128-129.

²³¹ BN-RJ, *A Aurora Fluminense*, edição de 26 de novembro de 1828, n.º 122. pp.506-507. (Consulta on line).

²³² BN-RJ, *Diário Fluminense*, edição de 18 de dezembro de 1828, n.º 142, Vol.12, pp.-569-570. (Consulta on line).

para trabalharem sob o sistema de patronato, estes conforme já analisamos no item 1.3, acabaram sujeitos a um regime de semi-escravidão por muitos anos que mascarava a pretensa filantropia abolicionista da República Argentina. Reproduzimos o referido documento abaixo.

Repartição dos Negócios da Marinha

Tendo chegado ultimamente do Rio da Prata e existindo em deposito a bordo da Náo Pedro I, os escravos constantes da relação junta, que se achavão prisioneiros em Buenos Ayres; Ordena Sua Magestade o Imperador, que Vm. faça constar isto mesmo onde convier, para que se verifique a entrega dos ditos escravos, logo que seus Senhores provem legalmente o domínio, que sobre elles tem, e a sua identidade. O que participo a Vm. para sua intelligencia, e execução. Deos Guarde a Vm. Paço em 15 de Dezembro de 1828 – Miguel de Souza Mello e Alvim. – Sr. Caetano Maria Lopes Gama.

Quadro 1.5 - Relação dos escravos que se achavam prisioneiros em Buenos Ayres, e a quem se refere o Aviso da data de hoje

Nomes dos escravos	Nações	Nomes dos Senhores	Observações
Luiz Antonio.	Mina	Antonio Gomes Barrozo	Prisioneiro na Sumaca <i>Guia</i>
Joaquim José.	Congo	José de Campos	Dito na dita <i>Flor do Porto</i>
Francisco de Lima.	Benguella	Antonio Ferreira Lima Fogaça	Dito na dita <i>Nova Flora</i>
Pedro Antonio.	Angola	Idem.	Idem.
João Antonio.	Libollo	Idem.	Idem.
Thomaz da Silva.	Congo	José da Silva Marques	Dito na dita <i>Ignes Maria</i>
Manuel José da Costa.	Mina	Bento José da Costa	D.º no B. S. <i>Ant.º e Conceição</i>
Antonio José da Costa.	Dito	Dito	Dito
Francisco Antonio.	Cabinda	Manoel Affonso Gomes	Dito na Sumaca <i>Nova Flora</i>
Luiz Venancio.	Mina	Valerio dos Santos Cunha	Dito na dita <i>Boa Sorte</i>
Fellipe Santiago.	Angola	Dito	Dito
Antonio Luiz.	Cabinda	João Froes	Dito na dita <i>Nova Europa</i>
Duarte Mina.	Mina	José de Souza Lobo	Dito no Patacho <i>Conceição</i>
Manoel Joaquim.	Benguella	D. Maria da Conceição	Dito na Sumaca <i>Boa Fé</i>
Antonio de Carvalho.	Moçambique	Manoel Ant.º da Cruz Guimar	Dito na Escuna <i>Nova Firmeza</i>
Albino José.	Angola	José Marianno	D.º no B. S. <i>Ant.º e Conceição</i>
José Francisco.	Mina	João Manoel	Dito na Sumaca <i>Jesus Maria</i>
Agostinho Preto.	”	Manoel Joaquim da Fonseca Sz. ^a	O Sr. he Cap. do Berg. <i>Golfinho</i>
Santiago Preto.	”	Manoel Joaquim da Fonseca Sz. ^a	Prisioneiro no Brigue <i>Negro</i> vindo da Costa de Leste
Paulo Preto.	”	Francisco Carvalho Candido	O Sr. he Cap. da Gal. <i>Henriqueta</i>
Raimundo Adão.	”	Francisco Ignacio da Silva	Idem da Sumaca <i>Esperança da Fortuna</i>
Rafael Ignacio.	”	Dito	Dito
João.	Quilimane	Antonio de d’Abreu Guimarães	O Sr. mora na rua da Quitanda
João Antonio Preto.	”	Antonio José dos Santos	O Sr. he Cap. da S. <i>Vencedora</i>
Caetano Domingos.	”	Miguel Lino de Moraes	O Sr. he Cap. da S. <i>Vencedora</i>
Roque.	”	O Capitão D. Luiz	O Sr. mora nesta Corte

Secretaria de Estado em 15 de Dezembro de 1828. – Joaquim Francisco Leal.

A edição do *Diário Fluminense* de 20 de dezembro de 1828²³³ publicou a continuação da relação de escravos que foram enviados de Buenos Aires para o Rio de Janeiro com o propósito de serem devolvidos aos seus senhores conforme fora determinado pelo Aviso da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha de 15 de dezembro de 1828:

Repartição dos Negócios da Marinha

Transmitto Vm. a relação inclusa de mais sete escravos que se achavão prisioneiros em Buenos Ayres, e vierão ultimamente remetidos do Rio da Prata para esta Corte, onde existem em deposito a bordo da Náo Pedro I. , a fim de se praticar a seu respeito, o mesmo que se determinou em Aviso de 15 do corrente, ácerca d’outros escravos em idênticas circunstancias; prevenindo a Vm. por esta ocasião de que prestada nessa Auditoria a justificação legal, de que trata o referido Aviso, poderá Vm. passar Mandado para a entrega do escravo, que for reclamado pelo respectivo Sr., a qual se veriicará em consequencia de tal Mandado, conforme as Ordens nesta data dirigidas ao Inspector do Arsenal de Marinha.

Deos Guarde a Vm. Paço em 17 de Dezembro de 1828 – Miguel de Souza Mello e Alvim. – Sr. Caetano Maria Lopes Gama.

Quadro 1.6 - Relação dos escravos que se achavam prisioneiros em Buenos Ayres, e ora existem em deposito da Nau D. Pedro I.

Nomes dos escravos	Nações	Nomes dos Senhores	Observações
Francisco da Silva.	”	F. Leite.	O Sr. existe em Porto Alegre.
Vicente.	”	Manoel Gomes Moreira.	Dito n’esta Corte.
Romão.	”	F. Braga.	Dito no Rio Grande.
Antonio José.	”	José Moreira.	Dito no Rio Grande do Norte.
Antonio Pedro.	”	Capitão Luiz da França.	Dito nas Alagoas.
Caetano Ventura.	”	F. Braga.	Dito no Rio Grande do Sul.
José Dias	”	Luiz Mendes.	Dito n’esta Corte.

Secretaria de Estado em 17 de Dezembro de 1828. – Joaquim Francisco Leal.

Pelo exposto, concluímos que apenas pouco mais de três dezenas de escravos, exclusivamente os enquadrados como prisioneiros, apresados em navios brasileiros, foram devolvidos pelo governo de Buenos Aires após a convenção de paz, o que nem de longe se aproxima da estimativa de mais de 6.700 escravos roubados. Dessa forma, a imensa maioria dos escravos capturados por corsários foram julgados como “boas presas”, da mesma forma que as demais mercadorias e embarcações brasileiras apresadas durante a Guerra da Cisplatina.

Constatamos assim que o conflito entre o Império do Brasil e a República Argentina teve um caráter não apenas político, mas também altamente mercantil, e se tornou um grande

²³³ BN-RJ, *Diário Fluminense*, edição de 20 de dezembro de 1828, n.º 144, Vol.12, pp.-578-579. (Consulta on line).

negócio para armadores de corsários, muitos dos quais acabaram reativando o comércio de escravos africanos que havia sido abolido nas Províncias Unidas do Rio da Prata em 1812. Estes, conforme já analisamos, negociaram muitos escravos roubados de embarcações brasileiras em ilhas do mar do Caribe, onde a demanda por cativos ainda era muito grande, em função das autoridades argentinas terem perdido o controle das atividades corsárias no decorrer da guerra.

Certamente, a ação naval da Armada Imperial no litoral brasileiro e africano na primeira guerra internacional em que o Brasil se envolveu após a emancipação política atenuou ou mesmo talvez tenha evitado 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 no plano interno os resultados da Guerra da Cisplatina contribuíram sobremaneira para a decadência do reinado do Imperador D. Pedro I.²³⁴ Porém, em termos pragmáticos, até certo ponto, podemos afirmar que a política externa brasileira concernente à projeção de interesses nacionais nas margens opostas do Atlântico Sul obteve ganhos políticos significativos em curto prazo, posto que garantiu-se a livre navegação no estuário do Rio da Prata, e ainda foi preservada áreas de influência brasileira na costa africana entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Queremos ressaltar também que a Guerra da Cisplatina, além de ser um recrudescimento das rivalidades advindas da colonização Ibérica na região do Rio da Prata²³⁵, representou igualmente um momento de esgotamento da diplomacia diante dos interesses conflitantes das duas maiores praças mercantis do Atlântico Sul: Rio de Janeiro e Buenos Aires. No entanto, entendemos que o conceito de guerra deve ser interpretado não apenas pela concepção de Clausewitz²³⁶, *a continuação da política por outros meios*, após o encerramento da diplomacia. Essencialmente, o fenômeno da guerra pode ser compreendido 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. Dentro desta perspectiva de análise, a decisão da República Argentina em apresiar escravos africanos a bordo de navios brasileiros por meio da atividade corsária significou, em grande medida, uma

²³⁴ Cf. 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 de Doutorado. Rio de Janeiro: UFF, 2012, pp. 269-277; NEVES, Lúcia M. B. P. das.; MACHADO, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999, p.114.

²³⁵ 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*, 3^o v. – *O processo de emancipação*. 9^a edição, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil Ltda, 2003, pp.341-374.

²³⁶ Cf. CLAUSEWITZ, Carl Von. *Da Guerra*. 1^a edição, Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1979, passim.

estratégia de guerra que visava atacar o que representava um bem material essencial para o funcionamento da formação econômico-social inimiga. Em contrapartida, o Império do Brasil buscou impedir que a República Argentina obtivesse o monopólio das rotas do estuário do Prata.

A Guerra da Cisplatina colocou em campos opostos duas formações econômico-sociais distintas que disputavam a supremacia 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 uma invasão, 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.²³⁷ 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 pela República Argentina poderia alterar a balança de poder na América do Sul em detrimento dos interesses brasileiros.

Além dos projetos geopolíticos estratégicos de dois países que disputavam a hegemonia na América do Sul, devemos compreender a Guerra da Cisplatina em uma perspectiva Atlântica mais ampla, na medida em que colocava em jogo também os interesses ingleses na região.

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 Montevideu 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.²³⁸

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.”²³⁹ Invariavelmente a intenção dos

²³⁷Cf. 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, pp.83; 85-86.

²³⁸ Ibid., p.89.

²³⁹ Ibid., p.90.

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 Montevideu.

Aline Pinto Pereira rompeu também com a perspectiva de que a Guerra da Cisplatina envolvia apenas interesses do plano regional da América do Sul, ou ainda de que simplesmente tenha sido fruto de 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.²⁴⁰

Com efeito, o grande desafio internacional do Brasil na campanha da Cisplatina não foi apenas sustentar uma guerra extremamente dispendiosa contra a Argentina, mas também ter conseguido manter a neutralidade da Grã-Bretanha no conflito em que esta efetivamente teve os seus interesses afetados, haja vista que aos ingleses interessava a liberdade mercantil e a livre navegação no estuário do Rio da Prata, o que fora sumariamente interrompido em função do bloqueio naval empreendido pela Armada Imperial brasileira desde o início de 1826, paralisando assim o comércio marítimo na região. A convenção antitráfico anglo-brasileira de 1826, em que o governo brasileiro se comprometeu a abolir o comércio atlântico de escravos após três anos decorridos da ratificação do acordo diplomático, certamente foi um fator determinante que contribuiu para a neutralidade inglesa e sua “tolerância” em relação à paralização das atividades mercantis na região do Rio da Prata. Em curto prazo a diplomacia ou a “barganha” brasileira, em certa medida, gerou resultados favoráveis para amplos setores da sociedade escravista brasileira, haja vista que o tráfico ilícito de cativos africanos prosperou até o fim da primeira metade do século XIX desafiando a cruzada britânica em prol da abolição total do comércio negreiro. Ao fim do conflito na região platina, porém, a diplomacia britânica de forma “neutra” foi determinante para garantir a livre navegação no Prata e arquitetar a

²⁴⁰ Cf. PEREIRA, Aline P. *A monarquia constitucional representativa*, 2012, p.93.

criação da República Oriental do Uruguai, que funcionaria como um Estado tampão entre o Brasil e a Argentina.

A manutenção da neutralidade dos Estados Unidos da América no conflito da Cisplatina foi menos diplomática, tendo em vista que o apresamento de navios mercantes norte americanos na foz do Rio da Prata por navios de guerra do Brasil que faziam o bloqueio naval na região acabou gerando o rompimento das relações diplomáticas entre os dois países em março de 1827. A situação refletia o ápice de uma espiral de animosidades que vinha crescendo em função de acusações de que navios dos EUA eram suspeitos de servir como corsários de Buenos Aires, e também do fato da Marinha de Guerra do Brasil efetuar o recrutamento à força de alguns marinheiros norte-americanos.²⁴¹ Somente por meio do tratado de amizade, navegação e comércio entre o Império do Brasil e a República dos Estados Unidos da América celebrado em 12 de dezembro de 1828, é que as relações diplomáticas entre estes dois países foram reatadas efetivamente.²⁴² Moniz Bandeira sintetizou a questão com as seguintes palavras:

Os americanos não se conformavam com o bloqueio do Prata e a intervenção militar dos Estados Unidos, para rompê-lo, esteve tão seriamente nas cogitações dos seus agentes e governantes que William Tudor, ao substituir Condy Raguet como Encarregado de Negócios, a ela se opôs, diante das repercussões que teria sobre o comércio entre os dois países. O intercâmbio dos Estados Unidos com o Brasil, não obstante a predominância da Inglaterra, era bem maior que com a Argentina.²⁴³

Enfim, analisando os interesses internacionais que estiveram em jogo no primeiro conflito envolvendo dois países recém-independentes da América Meridional, e dentro de uma perspectiva que considere também a margem africana do Atlântico Sul, haja vista que o teatro de operações da Guerra da Cisplatina foi estendido para uma área específica do litoral africano, entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, devemos considerar que não estiveram em jogo apenas os projetos geopolíticos estratégicos regionais da América do Sul, mas também, por parte do Brasil, a manutenção da conexão secular das duas margens do Atlântico Sul escravista. A neutralidade da Grã-Bretanha e dos Estados Unidos da América no conflito do Brasil com a República Argentina significou, em certa medida, uma vitória política da diplomacia brasileira. Dentro deste contexto, a Armada Imperial desempenhou um papel fundamental atuando como um braço da política externa brasileira, tendo em vista que as operações navais acabaram garantindo a livre navegação no estuário do Rio da Prata, e ainda a

²⁴¹ Cf. BANDEIRA, Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*, 1978, pp.61-62.

²⁴² Cf. BRASIL. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1828*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Parte 1, 1878, pp.175-200.

²⁴³ Cf. BANDEIRA, op. cit., p.64.

preservação de áreas de influência de negociantes de escravos residentes no Brasil que possuíam redes mercantis em regiões africanas autônomas, situadas ao norte das possessões angolanas de Portugal.

Contudo, considerando que a Guerra da Cisplatina se estendeu à África, não se pode desprezar a atuação de sociedades africanas no conflito e, muito menos, reduzir todas as questões políticas e mercantis em torno do tráfico às esferas da diplomacia e das políticas britânicas, portuguesas, brasileiras, argentinas e norte-americanas. Cabe, em suma, considerar, também, as sociedades africanas e seus interesses na manutenção do tráfico de cativos.

CAPÍTULO II

Mambuco Canga e Manelambe Miguel no Rio de Janeiro em 1830. Como príncipes africanos cruzaram o Atlântico no porão de um navio negreiro e retornaram à África a bordo de um navio de guerra da Armada Imperial brasileira?

A Humanidade me obriga a não deixar no silencio uma acção atroz, commettida (sic) em Cabinda, pelo Mestre da embarcação * * * (sic), pertencente a **** (sic), e ultimamente chegada a este porto. Esse homem (se he que tal nome ainda merece) convidou em boa paz a dous príncipes do paiz, e a outros pretos, alli gozando de certa autoridade, e graduação, para irem jantar a seu bordo. Vierão estes, mas em vez de banquete, lhes estavam preparados ferros, aonde forão postos, depois de fechada a escotilha da Camara, e conduzidos ao Rio de Janeiro, para serem aqui vendidos! Lançados no Lazareto, alguns, que sabião a lingua, mormente os dous Principes, clamavão que ninguem os comprasse, que erão livres, e tomavão por testemunhas de sua verdade os Mestres de outras embarcações do trafico, que casualmente alli apparecerão. Que vergonha para hum povo civilizado! [...]

O coração se me aperta de indignação e de dor: o nome Brasileiro foi deshonrado (sic) por huma infamia que reclama severos castigos. O Mestre que praticou traição semelhante; que violou as leis da hospitalidade; que no mar se levantou com o que não lhe pertencia, e ultrajou do modo que pôde a especie humana, deve ser tratado como pirata, que rouba sem bandeira, ou se vale de huma bandeira qualquer, para saltar amigos e inimigos. [...]

Hum Cidadão.

(*Aurora Fluminense*, edição de 14 de Abril de 1830, n.º 324, p. 1362-1363, BN-RJ, consulta on line).

2.1 Um problema diplomático entre o Império do Brasil e o Reino de Cabinda

Qualquer horizonte de expectativa escravista da sociedade brasileira precisava manter vínculos sociais, políticos e econômicos com sociedades africanas sócias no trato atlântico de cativos. Em 1830, em pleno frenesi do desembarque de milhares de africanos cativos no porto do Rio de Janeiro em função da real possibilidade do fim da era do comércio transatlântico de cativos, um navio negreiro em especial, proveniente de Cabinda e do rio Zaire²⁴⁴, desencadeou uma situação singular e inusitada. O episódio envolveu diversas autoridades brasileiras, gerando troca de correspondências entre a Intendência de Polícia do Rio de Janeiro, os Ministérios da Marinha e da Justiça até chegar à ciência do Imperador para que houvesse uma solução para um problema diplomático que envolvia diretamente os interesses do tráfico atlântico de escravos. O negreiro em questão era o *Feliz União*, pertencente ao negociante José Antônio de Oliveira e Silva que havia feito sociedade com Antonio José Moreira Pinto para aquisição de escravos. Não se tratava de comércio ilícito de escravos adquiridos na zona proibida ao norte do hemisfério do Equador, mas de um grupo específico de homens apresados em solo africano, entre os quais estavam dois régulos, que compuseram a carga dos 268 escravos que desembarcaram no porto da capital do Império do Brasil, em 10 de abril de 1830.²⁴⁵

Os dois régulos africanos eram Mambuco Canga e Manelambe Miguel²⁴⁶, que segundo dois periódicos que circulavam na província do Rio de Janeiro, *Luz Brasileira* e *Aurora Fluminense*, eram “filhos de alguns dos grandes”²⁴⁷ do porto de Cabinda, sendo reconhecidos como príncipes na região.²⁴⁸ Tratava-se de lideranças africanas conhecidas entre o círculo de alguns mestres de embarcações negreiras e negociantes de cativos que atuavam no eixo mercantil entre o Rio de Janeiro e regiões em torno da foz do rio Zaire, fato que colaborou para o reconhecimento dos mesmos e a intervenção imediata do governo brasileiro na solução do caso, que, até certo ponto, se tratou de um incidente diplomático entre o império escravista do Brasil e autoridades africanas que exerciam poder na área entre a baía de Cabinda e a foz do Zaire, onde o trato negreiro era realizado diretamente com régulos que controlavam as rotas mercantis entre o interior africano e o litoral.

²⁴⁴ No século XIX “Zaire” era a forma corrente para denominar o rio Congo.

²⁴⁵ Cf. website Voyages: the trans-atlantic slave trade database, (www.slavevoyages.org).

²⁴⁶ *Diário Fluminense*, edição de 24 de maio de 1830, n.º 114, Vol.15, Notícias Marítimas, p.456. (BN-RJ, consulta on line).

²⁴⁷ Cf. *Luz brasileira*, edição de 17 de abril de 1830, n.º 47, pp. 185-186. (BN-RJ, consulta on line).

²⁴⁸ Cf. *Aurora Fluminense*, edição de 14 de Abril de 1830, n.º 324, pp. 1362-1363. (BN-RJ, consulta on line).

Quatro dias após a chegada do negreiro *Feliz União*, o desembargador de justiça do crime dos bairros de Santa Rita e Candelária, Antonio Augusto Monteiro de Barros, enviou ao então ministro da justiça João Inácio da Cunha, Visconde de Alcântara²⁴⁹, o ofício que transcrevemos abaixo:

III^{mo} e Ex^{mo} S^{nr}.

Constando-me, que no Brigue Felis União (sic), chegado proxivamente de Cabinda, tinhão vindo trinta e três pretos livres, e entre elles alguns Regulos, sendo os mesmos convidados pelo Piloto Herculano para hum jantar, onde faltando este a fé da hospitalidade, ensediadamente os fes carregar de ferros, e os conduzio a este Porto, julguei do meo dever expedir ao Juis (sic) do Crime do Bairro da Candelaria, onde rezide o proprietário, ou socio do refferido Brigue o officio de copia n° 1º, de cuja deligencia rezultou a resposta n° 2º²⁵⁰, que tenho a honra de levar as mãos de V.Ex.^a, para que haja de apresentar a Sua Magestade o Imperador para o Mesmo Augusto Senhor rezolver segundo a consideração que lhe merecer.

Deos Guarde a V.Ex.^a Rio 14 de Abril de 1830.

III^{mo} e Ex^{mo} S^{nr}. Visconde de Alcantara

Antonio Augusto Monteiro de Barros²⁵¹

O referido officio n° 1º foi expedido a 10 de abril de 1830, ou seja, no mesmo dia em que os africanos indevidamente cativados desembarcaram no Rio de Janeiro, e destinado ao juiz do crime do bairro da Candelária, João Jose de Oliveira Junqueira, este recebera ordens expressas para proceder a uma minuciosa averiguação e interrogar os proprietários, mestres e tripulações do brigue *Feliz União*. Destarte, havia a determinação para ouvir “primeiramente os proprios pretos”, haja vista que, além dos dois príncipes, outros falavam a língua portuguesa. Desta forma, os africanos assumiram o papel de protagonistas dos testemunhos pois foi determinado que fossem interrogados primeiro, fato que revela o grau de relevância atribuído ao caso pelas autoridades brasileiras. Os pretos deveriam ser conservados no depósito em que estivessem alojados, tendo os responsáveis pelo local que assinar termo de responsabilidade de guarda dos africanos.²⁵²

Antes de tudo, cabe realçar que o officio se refere a pontos importantíssimos sobre as condições de continuidade do Estado imperial escravista, nomeadamente das possibilidades de atuação de traficantes brasileiros em praias africanas sem jurisdição portuguesa e relacionadas

²⁴⁹ João Inácio da Cunha, Visconde de Alcântara, foi ministro da justiça entre 1826 e 1834.

²⁵⁰ A referida resposta n° 2 consiste no depoimento do Piloto Herculano datado de 13 de abril de 1830, este será analisado mais adiante.

²⁵¹ Arquivo Nacional - (AN-RJ), Processo de 1830 da Secretaria de Polícia da Corte, Fundo/Coleção: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 164, Seção de guarda: CODES. Officio do Desembargador de Justiça do Crime dos Bairros da Candelária e Santa Rita, Antonio Augusto Monteiro de Barros, ao Ministério da Justiça, Visconde de Alcantara, datado de 14 de Abril de 1830. [grifos nossos].

²⁵² Arquivo Nacional - (AN-RJ), Processo de 1830 da Secretaria de Polícia da Corte, Fundo/Coleção: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 164, Seção de guarda: CODES. Officio do Desembargador de Justiça do Crime dos Bairros da Candelária e Santa Rita, Antonio Augusto Monteiro de Barros, ao Juiz do Crime do bairro da Candelária, João Jose de Oliveira Junqueira, datado de 10 de abril de 1830.

ao reconhecimento de poderes africanos. Por tudo isso, o caso teve ampla repercussão na imprensa fluminense. Antes de nos reportarmos a ela, todavia, cumpre um pequeno histórico da região de Cabinda.

Portos da região de Cabinda tinham larga experiência na lida com traficantes europeus e brasileiros. No último quartel do século XVIII, a região assistiu a uma grande tentativa de investidas portuguesas, que pretendiam construir um forte na região, expulsar “estrangeiros”, especialmente ingleses, holandeses e, sobretudo, franceses, e monopolizar o comércio de escravos nos portos próximos à embocadura do Zaire. As investidas portuguesas na região fizeram eclodir uma guerra em 1783-1784, na qual povos de Cabinda comandados por sua liderança litorânea, o Mambuco, se aliaram aos franceses e impuseram uma dura derrota às pretensões portuguesas. O fracasso luso ficou gravado na memória a ponto de o Barão de Moçâmedes, governador português de Angola (1784-1790), de onde partiram as tropas lusitanas, aludir, à “grande derrota de Cabinda”. Depois desta guerra, sentenciou o governador, o número de soldados se tornou “muito diminuto”, “sendo insignificante (...) para recrutar aos três corpos de infantaria, cavalaria e artilharia”.²⁵³

Na ocasião de fins do século XVIII, como asseveram Roberto Guedes e Ariane Carvalho, Cabinda se pautava no que também se chamava de livre comércio. Em meio ao estado de guerra, as tratativas de acordos entre povos de Cabinda, franceses e portugueses revelam as perspectivas político-mercantis do Mambuco e do rei de Cabinda, Mamangoy. Segundo os autores, os comandantes lusos da campanha militar foram convidados por Mambuco a uma visita em sua casa, de onde escolheriam, junto com sua corte, um local apropriado à edificação de um forte. Porém, o que não estava resolvido era a questão da presença francesa na região. Ao tentarem impor sua soberania para sanar o problema, os militares portugueses em campanha acusaram os franceses de incivilidade por não terem ido cumprimentar o comandante de uma fragata lusitana. Nesta tensa relação com os franceses na baía cabindense, quando o cumprimento finalmente aconteceu, os “estrangeiros” informaram aos lusos que acordos com o Mambuco não seriam fáceis, posto que, segundo os franceses, o “Mambuco não entraria jamais em um negócio que lhe tirava a liberdade” comercial. Como relatou um comandante português, os franceses estavam certos de que na baía de Cabinda:

²⁵³ Cf. GUEDES, Roberto; CARVALHO, Ariane. *A “grande derrota de Cabinda”*. Mambuco, Mamangoy, franceses, portugueses e muxiluandas (1781-1790). In: NEVES, Lúcia M. Bastos P.; RODRIGUES, José Damião; SANTOS, Fabiano Vilaça dos (orgs.). *Revoltas no mundo atlântico: identidades, conflitos e protestos (séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Contracapa/Faperj, 2022, pp.47-82.

os negros que os adoram nunca conviriam no nosso projeto [português] até ao fim de sua vida. E muito bem se pode dizer que Cabinda é uma província francesa, mas muitos a falam [francês] bem corretamente, o que me tem sido de uma grande comodidade. Eles comem, trincham de faca e garfo, bebem, sentam-se e têm todas as mais ações domésticas inteiramente francesas.²⁵⁴

Como atestaram Guedes e Carvalho, a influência francesa não era só mercantil, mas também nos costumes locais, pois suas elites falavam francês, comiam e se portavam à sua moda. Na perspectiva portuguesa, Cabinda seria, em suma, uma província francesa. Além disso, o próprio filho do rei de Cabinda já tinha ido à França, como disse um capitão de mar e guerra português.²⁵⁵ Como se nota, na percepção de autoridades portuguesas, os franceses e o Mambuco não interromperiam o comércio e os vínculos políticos e culturais entre si. Como concluem os autores, quaisquer “pretensões da governadoria em Luanda e/ou do comando da expedição portuguesa sofreriam fortes resistências na baía de Cabinda”. Esta situação perdurou, pelo menos, até a Revolta de São Domingos e os eventos da Revolução Francesa, quando franceses se esvaíram da baía de Cabinda.²⁵⁶

Ao que tudo indica, a presença portuguesa em Cabinda era inexistente, em termos de soberania política, quando no início do ano de 1830 os príncipes e súditos da região chegaram ao porto do Rio de Janeiro como cativos.

Com efeito, parte significativa da soberania de autoridades africanas vinculadas ao Brasil se efetivou em torno do tráfico de cativos, mas, como salientaram Guedes e Carvalho, os portugueses, como a contragosto disse um comandante da expedição, se submetiam a autoridades africanas para comerciar. Naquelas tratativas de 1783-1784, o Mambuco não admitia o desembarque em suas praias se lhe não conviesse. Certa ocasião, ele ordenara a retirada de uma “fragata”, logo, uma nau de guerra, “e mais navios voltassem, podendo ficar só um para fazer o negócio na maneira do país (...)”.²⁵⁷

Em fins do século XVIII, convinha aos partidários do Mambuco falar francês para negociar com traficantes franceses à *maneira do seu país*, mas os oriundos de Cabinda que chegaram no Rio de Janeiro em 1830 falavam português. Continuavam conduzindo o comércio de cativos a seu modo, ainda que usando a língua de outros. Cientes dos poderes soberanos africanos na área em torno do rio Zaire, restou ao império brasileiro a retratação da escravização, ainda que momentânea, indevida das autoridades africanas. É muito provável que,

²⁵⁴ Cf. GUEDES, Roberto; CARVALHO, Ariane. *A “grande derrota de Cabinda”*, 2022, pp.53-54. (grifos do autor).

²⁵⁵ Ibid., p.54.

²⁵⁶ Ibid., p.54.

²⁵⁷ Ibid., p.56. (grifos do autor).

considerando a experiência, a memória e a circulação de informações entre autoridades governativas desde que o Brasil fazia parte do império português²⁵⁸, a fama do Mambuco fosse pública e notória fora do continente africano. Ao fim e ao cabo, em francês, português ou quicongo, Mambuco e seus partidários impuseram suas línguas ao tráfico e aos traficantes de cativos, inclusive ao nascente Estado imperial brasileiro.²⁵⁹

2.2 A repercussão do caso dos régulos africanos na imprensa do Rio de Janeiro

Em português, a edição de 14 de abril de 1830 do influente periódico de caráter literário e político que circulava na província do Rio de Janeiro, *Aurora Fluminense*, publicou na seção *Variedades* uma denúncia anônima repleta de indignação sobre o caso dos dois príncipes africanos e seus súditos aprisionados de forma traiçoeira e transportados violentamente em um navio negreiro para o Rio de Janeiro, onde seriam vendidos em um mercado de escravos.

VARIÉDADES

Correspondencia.

Sr. Redactor

A Humanidade me obriga a não deixar no silêncio huma acção atroz, commettida (sic) em Cabinda pelo Mestre da embarcação *** (sic) pertencente a **** (sic), e ultimamente chegada a este porto. Esse homem (se he que tal nome ainda merece) convidou em boa paz a dous príncipes do paiz, e a outros pretos, alli gozando de certa authority, e graduação, para irem jantar a seu bordo. Vieram estes, mas em vez de banquete, lhes estavam preparados ferros, aonde foram postos, depois de fechada a escotilha da Camara, e conduzidos ao Rio de Janeiro, para serem aqui vendidos! Lançados no Lazareto, alguns, que sabião a língua, mormente os dous Principes, clamavam que ninguem os comprasse, que erão livres, e tomavão por testemunha de sua verdade os Mestres de outras embarcações do trafico, que casualmente alli apparecerão. Que vergonha para hum povo civilisado! Consta-me Sr. Redactor, que 33 forão os homens que a perfidia daquelle miseravel roubou á sua terra, e liberdade natural e civil, tendo destes morrido hum durante a viagem, e havendo outro sido açoitado cruelmente.

[...] Olhe o Governo attentamente para este negocio; pois dizem-me que se pertende (sic) vender a maior parte dos desgraçados, escondendo o crime com a remessa de alguns, que fallando a nossa lingua, podem assim reivindicar os seus direitos, e fazer condemnar os que trocão por dinheiro o sangue e a liberdade de quem nasceo e he tão livre como elles. Alguns dos pretos fallão, como disse, a nossa língua, e convêm que a authority os oiça, quando já estiverem fora do dominio em que se achão retidos; pois esses dirão quantos e quaes seião os individuos que forão atraçoadamente apanhados em Cabinda, que destino se lhes deu, & e., para que todos seião restituídos

²⁵⁸ GOUVÊA, Maria de Fátima; FRAGOSO, João. Nas rotas da governação portuguesa. Rio de Janeiro e Costa da Mina (Séculos XVII e XVIII). In: CAMPOS, Adriana P. et al. *Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no império português*. Vitória: Edufes, 2ª. ed, 2014, pp. 23-66.

²⁵⁹ Sobre a ideia de livre comércio de cativos na segunda metade do século XVIII em Angola, veja: MIGUEL, Gabriel de Souza. *Que se abram os sertões*. Um projeto político de centralização e livre comércio para o tráfico de cativos e a escravização em Angola (1753-1772). Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro: Seropédica, 2021.

ao estado, em que existião, antes da sua atraçoada captura, pagando-se-lhes outrosim as indemnisações, que se julgarem proporcionadas ao encommodo, e afronta que soffrerão, tudo á custa do Mestre da embarcação, ou dos commerciantes, por cuja conta a negociação foi feita. [...] Sr. Redactor, este negocio he de grande monta, nelle está envolvida até a honra nacional: bem nos basta soffrermos (sic) tanto na nossa prosperidade; não se ajunte a isso o labeo de sermos olhados á face do mundo como piratas. E nós o seremos, se hum tal delicto ficar impune, se ficar sem satisfação publica, que desaggrave (sic) a humanidade ultrajada.

Hum Cidadão.²⁶⁰

O referido redator era o jornalista e político de tendência liberal moderada Evaristo Ferreira da Veiga, que desde 1828 havia se tornado o diretor e redator da *Aurora Fluminense*, tendo permanecido na função até 1835.²⁶¹ Além de publicar a carta anônima, omitindo apenas o nome da embarcação e o respectivo proprietário, Veiga logo abaixo, em resposta ao correspondente, redigiu o seguinte:

Declaramos ao nosso correspondente que passando a informar-nos do acontecimento que expõe, foi nos dito que os Negociantes, a quem a sua carta se refere, pertendiam fazer repor todos os individuos arrestados, no paiz, donde os havia trazido a mais vil traição. Por esse motivo nós omittimos os seus nomes, e esperamos que elles mostrem por semelhante modo, unico que está ao seu alcance, que não tiverão parte na conducta indigna do Mestre da sua embarcação. A correrem as cousas de outra sorte, não faltaremos áquillo, a que a honra da patria, e a tarefa que tomámos, de defender a verdade e a justiça, indefectivelmente nos obrigão. Nem cessaremos de chamar a attenção da authority sobre hum factio de tal natureza; caso este pareça estar a semelhante respeito em culpável apathia.²⁶²

Conforme fora exposto pelo redator do periódico, a omissão da denominação da embarcação e dos respectivos negociantes envolvidos no caso ocorrera em função de uma promessa de que os mesmos haviam se comprometido a reparar o mau feito e reconduzir os africanos ao seu “paiz”. Fica claro neste esclarecimento o fato de que a região africana de origem dos régulos, localizada ao norte do rio Zaire, era percebida como unidade política independente controlada pelos africanos segundo suas próprias hierarquias, não existindo nenhuma gerência por parte da Coroa portuguesa. Em certa medida, tinha razão o denunciante anônimo ao afirmar de que se tratava de um negócio de “*grande monta*” e de que “*nelle está envolvida até a honra nacional*”, pois a situação afetava a boa-fé de toda a comunidade de negociantes de escravos brasileiros envolvidos no eixo mercantil entre os portos escravistas da África Central Atlântica e o Brasil. Além disso, houve uma quebra de hierarquia em áreas africanas autônomas e de fundamental importância para o comércio negreiro destinado ao

²⁶⁰ *Aurora Fluminense*, edição de 14 de Abril de 1830, n.º 324, p. 1362-1363. (BN-RJ, consulta on line), (grifos nossos).

²⁶¹ Cf. ANDRADE, Marcos Ferreira de. *Imprensa moderna e escravidão: o debate sobre o fim do tráfico e o temor do haitianismo no Brasil Regencial (1831-1835)*. Artigo apresentado no 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba, 2009, pp.3-4.

²⁶² *Aurora Fluminense*, edição de 14 de Abril de 1830, n.º 324, p.1363. (BN-RJ, consulta on line).

Brasil, na medida em que os dois príncipes e outros africanos que faziam parte do grupo conforme escrevera o denunciante gozavam “*de certa autoridade, e graduação*”. Não sanar o problema poderia colocar em risco a reprodução da escravidão às vésperas do fim iminente do período legal do tráfico em plena pressão inglesa.

De acordo com Manolo Florentino, o comércio de escravos era um fator gerador de interesses em ambas as margens do Atlântico Sul, pois criava e reproduzia elites sociais na América e na África, já que no continente africano “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.”²⁶³ A escravidão e o comércio de cativos eram mecanismos de reiteração de hierarquias sociais no Brasil e na África e desta forma não se poderia pôr em xeque as hierarquias e os interesses de autoridades africanas da região congo-angolana.

Cabe ressaltar que, de acordo com Marcello Basile, a década de 1820 foi marcada pela proliferação de jornais e panfletos, ocasião em que ocorreu a formação de duas correntes políticas, os liberais *moderados* e os liberais *exaltados*, que procuraram defender suas ideias e projetos de nação.²⁶⁴ Sobre o caso dos régulos africanos em questão é importante mencionar que estas tendências liberais se posicionaram por meio da imprensa quanto ao comércio atlântico de escravos e aos negociantes de cativos.

O redator do periódico *Luz Brasileira*, Silverio Marianno Quevédo de Lacerda, que em sua primeira edição de 1829 defendera uma posição de tendência liberal moderada²⁶⁵, ao denunciar o caso do sequestro das autoridades africanas como um “ultrage a nação brasileira”, levantou uma bandeira de alguns liberais *exaltados*, na medida em que condenou o “doloroso trânsito de escravos na costa de Africa”, também caracterizado como um “barbaro commercio de carne humana” ou mesmo “commercio infernal”²⁶⁶, sendo os negociantes envolvidos com o

²⁶³ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, p. 85.

²⁶⁴ Os liberais *moderados* eram favoráveis a reformas político-institucionais que dessem maiores prerrogativas ao Parlamento e autonomia ao Poder Judiciário, além de propugnarem a soberania nacional. Porém, eram contrários às revoluções e às reformas sociais profundas, na medida em que acreditavam que agitações políticas e mudanças na estrutura social poderiam resultar em anarquia e dissolução da nação. Em geral, eram favoráveis a uma monarquia constitucional representativa. Quanto aos liberais *exaltados*, diferentemente dos *moderados*, quase todos os seus membros estavam afastados do exercício do poder político, eram defensores do liberalismo radical com a soberania do povo e da implementação do sistema federativo no Brasil por meio de reformas parlamentares. Além disso, defendiam o direito de revolução de amplo caráter popular contra o despotismo e a aristocracia. Assumiam também, por meio de alguns de seus periódicos, posições contrárias ao comércio de escravos e a escravidão. Cf. BASILE, Marcello. *O Império em construção: projetos de Brasil e ação política na Corte Regencial*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, I.F.C.S., Rio de Janeiro, 2004, pp.39-82; 130-140; 149-152; 228-250. Veja também: MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na Cidade Imperial (1820-1840)*. São Paulo: Hucitec, 2005, pp.99-127.

²⁶⁵ Cf. *Luz brasileira*, edição de 11 de setembro de 1829, n.º 1, pp. 1-4. (BN-RJ, consulta on line).

²⁶⁶ Cf. *Luz brasileira*, edição de 17 de abril de 1830, n.º 47, p. 185. (BN-RJ, consulta on line).

comércio de escravos definidos como “tyrannos, cruéis, desmoralizados, ambiciosos, usurarios e rapinas”.²⁶⁷ Em contrapartida, o redator do periódico *Aurora Fluminense* de orientação liberal *moderada* colocou em foco apenas a denúncia anônima da “captura” de africanos livres, entre os quais estavam príncipes da região de Cabinda, e procurou preservar a identidade dos negociantes do negreiro *Feliz União* ao omitir os seus nomes e a própria denominação da embarcação que transportou para o Rio de Janeiro os régulos africanos com seus súditos na condição de escravos.

Na edição de 19 de abril de 1830, o *Aurora Fluminense* publicou uma nova correspondência feita pelo mesmo “Hum Cidadão”, na qual o autor anônimo faz uma retificação referente ao local onde ocorrera o sequestro das autoridades africanas e seus súditos. “Inexactamente disse eu que o roubo dos pretos fora perpetrado em Cabinda: foi no Zaire que o Mestre do Bergantim Feliz União commetteu o attentado”.²⁶⁸ Ora, cabe sublinhar que o detalhamento das informações por parte do autor anônimo revela aspectos considerados importantes. O anônimo, de algum modo, era ligado direta ou indiretamente ao tráfico de cativos. Em primeiro lugar, o conhecimento sobre a geografia da região do Zaire, bem como sobre as estruturas de poder de sociedades africanas com as quais os traficantes brasileiros mantinham negócio. Em segundo, a caracterização da ação como roubo e atentado, evidentemente com todas as conotações políticas que os termos carregavam, a ponto de ferir a *honra nacional* e moldar o país, aos olhos internacionais, como promotor de “piratas”. No fim das contas, a atitude dos traficantes raptores tiraria o Brasil imperial dos rumos da civilização. Frise-se bem, todavia, que em momento algum o tráfico de cativos foi posto em causa, apenas a escravização indevida de autoridades africanas, que eram indispensáveis a comerciantes de gente residentes no Brasil. Neste último aspecto, tal como todo o tom denunciante do teor da matéria, estava em causa a possibilidade de ruptura da “herança portuguesa” de paz e amizade.

Efetivamente, paz e amizade eram parte de uma política portuguesa que o Brasil imperial e a comunidade traficante carioca tentavam reatualizar, com o objetivo de preservar as rotas interioranas que abasteciam o tráfico de cativos ao norte de Angola e ter acesso aos cativos nos portos africanos, mas nada disso impedia guerras entre autoridades portuguesas e poderes africanos. Sempre que os lusos viram seus objetivos obstaculizados empreenderam campanhas na região congo-angolana. Ao norte de Angola, houve importantes guerras no último quartel do

²⁶⁷ Idem.

²⁶⁸ *Aurora Fluminense*, edição de 19 de Abril de 1830, n.º 326, p.1371. (BN-RJ, consulta on line), (grifos nossos).

século XVIII, sobretudo contra Mossulo, Naboangongo e Mambuco.²⁶⁹ Como vimos, no caso de Cabinda, esta política de paz e amizade talvez fosse muito mais uma perspectiva brasileira voltada à sua principal área fornecedora de cativos do que uma realidade da atuação lusa na região. Efetivamente, em 1782-1783, fora uma área de confronto bélico entre portugueses e o Mambuco. Decerto, as autoridades africanas prolongaram sua perspectiva de impedir que portugueses monopolizassem o tráfico na região ao Norte de Angola, mesmo depois da saída de seus principais aliados, os franceses, pós-Revolução Francesa e Revolta de São Domingos. Com efeito, também, autoridades africanas sabiam que a comunidade traficante brasileira, sobretudo a carioca, atuava na região a contragosto dos portugueses, e dos ingleses. Não há razão para supor que as autoridades africanas não soubessem das questões geopolíticas derivadas do pós-independência do Brasil. Logo, para manterem sua soberania na região e sua perspectiva de portos abertos, sem monopólio, que levaria à dependência, de qualquer nação traficante, convia-lhes abrir o trato de cativos com brasileiros. Seria, portanto, uma aliança de interesses que unia traficantes brasileiros, o Estado imperial e autoridades africanas.²⁷⁰

Por essa razão, naquela mesma matéria de autoria anônima de 19 de abril de 1830 se cobrou um maior desempenho do governo brasileiro por meio da intervenção de seus ministros no caso do crime cometido contra as autoridades africanas, em função de o denunciante acreditar ser insuficiente apenas a intervenção do juiz do crime do bairro da Candelária, tendo em vista que segundo afirmava tinha informações de que os negociantes de escravos já teriam vendido alguns cativos com o propósito de eliminar provas.

[...] Consta-me que dos pretos amarrados (expressão technica e, que na phrase dos negociantes de carne humana significa o mesmo que – roubados) 15 já foram vendidos, e dizem-me que o Caixa daquela negociação, o Sr..... (sic) não mostra temer-se das indagações mandadas fazer pelo governo e está muito satisfeito com o Sr. Juiz Junqueira. Para que accultou Vm. os nomes dos proprietarios daquela partida de escravos ? não se lembra do adagio – quem o seu inimigo poupa, nas mãos lhe morre? (...) Porque não são trazidos á prezença do Magistrado, do illustre Sr. Junqueira, os pretos amarrados, que fallam a nossa língua; os homens da equipagem da embarcação que os trouxe, os Capitães que estavam em Cabinda, e se achão muito ao alcance de tudo quanto se passou? (...) Não feche o Governo os olhos neste negocio, pois me parece que vai nisso da sua honra. Se he certo o que me contão, algum dos donos da negociação não he innocent no caso; pois varios dos pretos em questão

²⁶⁹ Efetivamente, aliança e amizade eram parte de uma política portuguesa que visava preservar as rotas que abasteciam o tráfico de cativos, mas nada disso impedia guerras entre autoridades portuguesas e poderes africanos. Sempre que os lusos vinham seus objetivos obstaculizados, empreendiam guerras nos sertões de Angola. Ao norte de Angola, houve importantes guerras no último quartel do século XVIII, sobretudo contra Mossulo, Naboangongo e Mambuco. Vide CARVALHO, Ariane. *Guerras nos sertões de Angola: sobas, guerra preta e escravização (1749-1797)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2020.

²⁷⁰ Cabe ressaltar que a região de Cabinda também fornecia cativos para Cuba. Logo, o Brasil não tinha monopólio do trato na região. Cf. MARTIN, Phyllis M. *The external trade of the Loango coast*, 1972, pp.117-135; Cf. CURTIN, Philip D. *The Atlantic slave trade: a census*. Madison, 1969, pp. 251-264.

forão vendidos, depois de dada a denuncia á Authority, depois do comparecimento do Juiz do bairro, e facil era então revindicar mesmo os outros, que paravão em mão do Commendador José Francisco de Mesquita. Nada disso se fez (...) Invoco tantas vezes os Ministros, porque estou muito certo que se elles não tomarem a peito a reivindicção da afronta que foi lançada sobre o nome Brasileiro, da injuria feita á humanidade, nós veremos não só impune o criminoso, ou criminosos, mas até os infelizes roubados arrastrando os ferros da escravidão. (...) Eis o que me conduz a escrever-lhe novamente, chamando as vistas das authorities, e as dos escriptores públicos, sobre hum objecto, que deve interessar a todos os que tem alma.

Hum Cidadão²⁷¹

Não pode passar despercebido o fato de o *Aurora Fluminense* omitir o nome do Caixa, mas explicitar o do comendador José Francisco de Mesquita. Tratava-se do futuro Marquês do Bonfim, natural de Congonhas do Campo, em Minas Gerais, e responsável, ao longo da década de 1820, pela descida de grandes rebanhos de gado das Gerais para o abastecimento da Corte. Mais importante, ele estava entre os maiores vendedores de cativos que saíram do Rio de Janeiro para as províncias do próprio Rio de Janeiro, São Paulo e, sobretudo, de Minas Gerais.²⁷² Morador na Corte, e especializado no trato interno de cativos no circuito Rio de Janeiro-Minas Gerais, associou-se a Domingos Custódio Guimarães para fundar a empresa “Mesquita e Guimarães e Cia”, que, além de atuar no comércio interno de cativos, abastecia a corte com alimentos. Mesquita também foi fiador ou abonador de 17 negociantes que a partir da praça carioca vendiam escravos novos (africanos recém-desembarcados) no tráfico interno, negociantes que alienaram 294 cativos novos para Minas Gerais, entre 1826 e 1832.²⁷³

Mesquista era um dos maiores traficantes do tráfico interno de cativos. Entre os anos de 1828 e 1831, por si ou associado a outros comerciantes de escravos, ele vendeu 1.025 escravos novos para Minas Gerais. No entanto, um ano foi especialmente promissor para Mesquita. Perante a iminência do fim do tráfico legal, em 1830 Mesquita comercializou mais de 800 africanos, 715 (87%) para sua província natal mineira. Neste mesmo ano, conforme Ana Paula Bôscaro, que se valeu de registros de despachos e passaportes da Polícia da Corte, 8.861 escravos *novos* foram remetidos para Minas Gerais, o que implica em dizer, como salientou a autora, que “Mesquita contribuiu com cerca de 8% do total”. Ainda segundo Bôscaro, embora o nome dos vendedores não fosse anotado com frequência pelos funcionários da Polícia da Corte, órgão responsável pelos assentos de despachos e passaportes, se levarmos em conta apenas os registros em que os vendedores de escravos foram identificados, 4.414 cativos novos teriam

²⁷¹ *Aurora Fluminense*, edição de 19 de abril de 1830, n.º 326, pp.1371-1372. (BN-RJ, consulta on line), (grifos nossos).

²⁷² FRAGOSO, João Luís ; GUEDES, Roberto. Alegrias e artimanhas, 2001, passim.

²⁷³ BÔSCARO, Ana Paula. *Sociedade Traficante*, 2021, pp. 93 e segs.

sido vendidos para as Gerais em 1830. Sendo assim, aqueles 800 remetidos por Mesquita neste mesmo ano correspondem a 16,2% do total remetido para a mesma província de Minas Gerais.²⁷⁴

Mesquita não demorou para se tornar membro da elite mercantil da praça carioca. Mais ainda, futuro banqueiro, ele era amigo do imperador Dom Pedro II.²⁷⁵ Logo, a explicitação do seu nome e a omissão dos nomes do caixa e dos donos dos navios que raptaram pretos livres em Cabinda visava, não só atingir Mesquita, talvez devido a rivalidades internas entre traficantes, mas também cobrar uma atitude mais enérgica do imperador a respeito do assunto.

Em contrapartida, a edição de 21 de abril de 1830 do *Aurora Fluminense* novamente na seção denominada *Variedades*, onde eram publicadas correspondências anônimas, há uma espécie de depoimento de partes interessadas e envolvidas direta ou indiretamente no caso jurídico que acabou assumindo grandes proporções.

VARIEDADES

Correspondencia.

Sr. Redactor

[...] Senhor Redactor, conheceu que fossem quaes fossem os acontecimentos, **os Proprietarios**, o unico modo que tinham ao seu alcance de mostrar que não tiverão parte no acontecido, era fazer repôr no seu paiz todos os individuos arrestados (...) Diremos pois que he falso: que 15 dos negros amarrados (seja ou não technica a expressão) ja fossem vendidos: que he falso que depois do comparecimento do Juiz do Bairro fosse vendida parte dos negros, ainda que esta parte fosse a minima, isto he, o numero hum: he falso que não tenham sido reivindicados os vendidos ao Sr. Commendador Mesquita: he falso que algum dos donos alardee que tudo se ha-de accomodar; se a palavra accomodar tem a interpretação, que do contexto se collige, de que **os Proprietarios** contão dispor do valor dos negros. (...) Não será desmentido o Sr. – Hum Cidadão – quando diz que **o Caixa** está muito satisfeito com o Sr. Juiz Junqueira. Esta asserção despida do fel que a envolve, he verdadeira, e de facto **o Caixa** só tem a louvar-se do Ill^{mo} Sr. Desembargador Junqueira. Este Magistrado com a dignidade que lhe cumpria, fez o exame que lhe estava encarregado, soube apreciar a boa-fé e franqueza com que **o Caixa** lhe fallou, indagou dos proprios negros, que fallavam a nossa língua, e ficou inteirado de que nada se procurava occultar-lhe. He pena que ao Sr. – Hum Cidadão – não fosse encarregada (sic) pela Authoridade a indagação do negocio, porque o methodo seria sem duvida as ciladas, as masmorras, e talvez a tortura e tudo isto, já se sabe, a bem da Humanidade, da Civilização, dos direitos do Homem, da Philosophia e do Governo Constitucional (...)

Rogamos lhe a inserção e somos, Sr. Redactor

Alguns dos interessados.²⁷⁶

Dando voz a uma coletividade autodesignada de *alguns dos interessados*, provavelmente traficantes de escravos e homens de governo, o *Aurora Fluminense*, como se

²⁷⁴ Idem.

²⁷⁵ A família de Mesquita investiu no setor financeiro durante a segunda metade do século XIX, senão antes. Idem.

²⁷⁶ *Aurora Fluminense*, edição de 21 de Abril de 1830, n.º 327, p.1377-1378. (BN-RJ, consulta on line), (grifos nossos).

vê, isentou de culpa o comendador Francisco Mesquita e os proprietários das embarcações. Logo, indiretamente, isentou a figura do imperador de responsabilidade do episódio, além de salientar as medidas que estavam sendo tomadas pela justiça brasileira. Os proprietários da negociação eram os comerciantes de escravos que haviam se associado, Antonio José Moreira Pinto e José Antônio de Oliveira e Silva, sendo este último o referido caixa²⁷⁷ e também o proprietário de dois negreiros que chegaram ao porto do Rio de Janeiro no início de abril de 1830, *Feliz União* e *Velha de Deus*, provenientes de Cabinda.²⁷⁸ Provavelmente, o anônimo autodenominado “Hum Cidadão” seria um porta voz dos interesses de outros negociantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro e não um adepto do movimento abolicionista internacional captaneado pela Grã-Bretanha²⁷⁹, haja vista que suas correspondências não condenavam a escravidão e o comércio de escravos e sim o “ato criminoso” praticado no Rio Zaire contra “distintas autoridades africanas”, o que poderia romper os laços de amizade e negócios que os traficantes brasileiros tentavam construir com autoridades africanas, elos que uniam em torno de interesses comuns reinos africanos independentes da África Central Atlântica e o Brasil.

Antes de prosseguir, devemos dar relevo ao fato de que o tráfico interno de cativos a partir da Corte do Rio de Janeiro dava continuidade ao trato atlântico de cativos e à etapa africana do negócio. Tratava-se, na expressão de Roberto Martins, das “três pernas do tráfico”. Por isso, os donos dos navios, Antonio José Moreira Pinto e o “Caixa”, José Antônio de Oliveira e Silva, também atuavam na distribuição interna de cativos. Em 23 remessas, Moreira Pinto despachou 91 cativos a partir da Corte do Rio de Janeiro, entre 11 de novembro de 1830 e 1 de agosto de 1830, 89 deles para Minas Gerais. Mas é imprescindível atentar às formas de nomear os cativos. Dos 91, 30 foram remetidos como “escravos novos” até 26 de maio de 1831. Os demais 61 foram chamados de ladinos, já com nomes cristãos, 51 dos quais alienados a partir de 17 de agosto de 1831.²⁸⁰ Efetivamente, os traficantes internos, entre os quais havia

²⁷⁷ Arquivo Nacional - (AN-RJ), Processo de 1830 da Secretaria de Polícia da Corte, Fundo/Coleção: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 164, Seção de guarda: CODES. Ofício do Desembargador de Justiça do Crime dos Bairros da Candelária e Santa Rita, Antonio Augusto Monteiro de Barros, ao Juíz do Crime do bairro da Candelária, João Jose de Oliveira Junqueira, datado de 10 de abril de 1830.

²⁷⁸ Cf. website Voyages: the trans-atlantic slave trade database, (www.slavevoyages.org).

²⁷⁹ Sobre o movimento abolicionista internacional desenvolvido desde meados do século XVIII, ver: DAVIS, David Brion. *Slavery and Human Progress*. Nova York: Oxford University Press, 1984.

²⁸⁰ AN-RJ, Coleção Polícia da Corte, Código 421, Vol 23, fls. 131, 136v; Código 424, Vol 1, fl. 125; Código 424, Vol 4, fl. 125; Código 424, Vol 5, fls. 75, 142, 174, 178; Código 427, Vol 7, fls. 50, 53, 134, 166; Código 424, Vol 8, Fls. 25, 44, 52, 53, 88, 111 e 112; Código 411, Vol 15, fl. 64, 145v; Código 411, Vol 18, fl. 35v; Código 411, Vol 18, fl. 83V; Código 411, Vol 19, fl. 14. Agradecemos ao Grupo de Pesquisa Antigo Regime nos Trópicos por ceder estas informações inseridas em banco de dados. Desconsideramos o caso de José Antônio de Oliviera e Silva, com apenas quatro remessas com este nome completo no banco de dados, porque há vários despachos de um certo José Antônio de Oliviera, sem o Silva. Além disso, há outros negociantes do tráfico interno com o nome José

traficantes atlânticos, burlavam a lei de 1831²⁸¹, tal como outros milhares de vendedores de gente do mercado interno de cativos. Ademais, Moreira Pinto abonou oito comerciantes internos que, em oito viagens, remeteram 330 cativos novos entre 4 de novembro de 1826 e 11 de janeiro de 1828, uma das vendas com 100 cativos para São Paulo.²⁸²

Um dos despachos de Moreira Pinto a partir da Corte do Rio de Janeiro para Minas mereceu atenção especial de Francisco Antônio da Gama, um funcionário da Polícia da Corte, ao aludir, em 24 de novembro de 1831, a uma escrava ladina. Gama disse “que se responsabiliza pela sisa da escrava Clemência Cabinda, pertencente a Antônio José Moreira Pinto”. Gama acrescentou que a cativa era de “antiga propriedade” de Moreira Pinto, logo, havia isenção do pagamento de sisa.²⁸³ Como se vê, essa era mais uma artimanha para burlar o tráfico, além de, oficialmente, se encerrar, na Polícia da Corte, os registros de despachos de escravos no ano de 1833 e de nomear os cativos como ladinos desde 1831.²⁸⁴ Por isso mesmo autoridades imperiais não deixavam de defender o tráfico e, quando convinha, os traficantes, a depender dos interesses e dos afetos. O episódio dos pretos de Cabinda, de mesma procedência da escrava de Moreira Pinto, precisava ser defendido pelos seus afins e por autoridades imperiais.

Nesse sentido, importa mencionar que o próprio juiz Junqueira também se posicionara naquela contenda de 1830 por meio da imprensa. Ele redigiu uma correspondência publicada na mesma edição do *Aurora Fluminense* de 21 de abril e mencionou todo o seu trabalho diligente realizado no domingo, 11 de abril de 1830, no mercado de escravos do Valongo, e em um “armasem de fazendas”, localizado na Rua da Quitanda, de propriedade de Antonio José Moreira Pinto, um dos donos do carregamento de escravos do *Feliz União*. Ele alegou seguir as ordens superiores que recebera no mesmo dia para proceder a uma minuciosa averiguação do caso, interrogando todas as partes envolvidas, “primeiramente os próprios pretos”, “os Proprietários, Mestre, Tripulação e pessoas da vizinhança do dito armazem” onde estavam alojados alguns “pretos livres”. Acrescentara ainda que a correspondência assinada por “Hum Cidadão” publicada no dia 19 seria caluniosa e “fructo de odios particulares”, tendo em vista que o “Caixa ou dono da negociação” colaborara e as diligências deste último localizaram um grupo separado de “19 pretos livres”. Por causa desta colaboração, o juiz Junqueira também

Antônio de Oliveira, cujos nomes completos terminam em Oliveira Guimarães e Oliveira Figueiredo. Em suma, José Antônio de Oliviera podia ser três pessoas distintas.

²⁸¹ FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto, *Alegrias e artimanhas*, 2001, passim; BÔSCARO, Ana Paula. *Sociedade traficante*, 2021, passim.

²⁸² AN-RJ, Coleção Polícia da Corte, Códice 424, Vol 1, fl. 79, 122, 144; Códice 424, Vol 2, fl 44, 46, 114.

²⁸³ AN-RJ, Coleção Polícia da Corte, Códice 411, vol 15, fl. 64.

²⁸⁴ FRAGOSO, João; GUEDES, Roberto, *Alegrias e artimanhas*, 2001.

havia “descoberto mais quatorze, que todos prefazem o numero de trinta e trez”, o que provava a “boa-fé” do Caixa da negociação.²⁸⁵

Com efeito, as partes diretamente envolvidas no caso do negreiro *Feliz União* procuraram se defender, ainda mais, na imprensa, por meio da publicação de um novo artigo, também de autoria anônima, porém em um outro periódico, denominado “O Brasileiro Imparcial”, redigido pelo português Joaquim José da Silva Maia, que se enquadrava na vertente política *áulica*²⁸⁶ na medida em que alinhava os seus posicionamentos políticos em conformidade com a estrutura governamental, embora adotasse como estratégia uma suposta imparcialidade em suas notícias, o que em realidade se traduzia em uma vertente conservadora do liberalismo, haja vista que tecia críticas aos publicistas liberais moderados e exaltados.²⁸⁷ Os áulicos procuravam defender ideias e projetos políticos que coadunavam com os preceitos da política imperial, ou seja, funcionavam como porta vozes da Monarquia Constitucional centralizada e adotavam um posicionamento conservador que refletia, em certa medida, preceitos políticos e morais que orientavam a elite política imperial que ocupava posições destacadas no governo.²⁸⁸ Dentro desta perspectiva, a edição de 4 de maio de 1830 do jornal *O Brasileiro Imparcial*, publicou o artigo anônimo. Este, além de procurar justificar as ações ocorridas no litoral africano envolvendo “concidadãos encarregados das negociações de escravatura”, antes, em uma espécie de preâmbulo, fez uma defesa aberta do comércio atlântico de escravos, visto como meio eficaz de resgatar os africanos de “nações selvagens” para aprenderem a “doutrina Christã”, com a intenção de dar uma resposta à edição do periódico *Luz Brasileira*, que, como vimos anteriormente, caracterizara o comércio de cativos como “barbaro commercio de carne humana” ou “commercio infernal” e os negociantes de escravos como “tyrannos, cruéis, desmoralizados, ambiciósos, usurarios e rapinas”. Embora a publicação seja extensa, transcreveremos abaixo trechos do referido artigo que julgamos pertinentes para uma análise acurada da situação:

Artigo Comunicado.

²⁸⁵ *Aurora Fluminense*, edição de 21 de Abril de 1830, n.º 327, p.1378. (BN-RJ, consulta on line).

²⁸⁶ Para uma análise sobre a imprensa áulica no Rio de Janeiro durante o primeiro reinado, veja: BASILE, Marcello. Governo, nação e soberania no Primeiro Reinado: a imprensa áulica do Rio de Janeiro, In: José Murilo de Carvalho, Miriam Halpern Pereira, Gladys Ribeiro, Maria João Vaz (orgs.), *Linguagens e fronteiras do poder*, Rio de Janeiro, FGV, 2011.

²⁸⁷ Cf. PEREIRA, Christiane Peres. Um jornal doutrinário: a cultura política de 1830 sob o olhar de um áulico. In: *Revista de História*, nº 5, 2013, p.141.

²⁸⁸ Cf. JÚNIOR, Nelson Ferreira Marques. “*Os verdadeiros Constitucionais, amigos do Rei e da Nação*”: áulicos, ideias, imprensa e cultura política no primeiro reinado. Artigo apresentado na Associação Nacional de História (ANPUH) – XXVI Simpósio Nacional de História, São Paulo, 2011, pp.1-8.

A odiosa denuncia que appareceu em o N.324 da Aurora, contra os nossos concidadãos encarregados das negociações de escravatura nos vazos – Feliz União e Velha de Dio – recém chegados de Cabinda, e Zaire, sem que ao mesmo tempo o Redactor tivesse o espirito de justiça de admittir o presente artigo, que não quiz transcrever, na sua folha, aonde primeiro appareceu tal denuncia nos obrigou a dirigirmo-nos ao Brasileiro Imparcial, não só para refutarmos aquelle artigo calumnioso, mas principalmente outro que veio sobre o mesmo assumpto no insidioso papeluxo – Luz Brasileira N. 47. –

Diz este nojento e reprehensivel escrevinhador. – Está concluido o doloroso tranzito de escravos da Costa d’Africa; esse barbaro commercio de carne humana; que fazia desventurados a infinitos homens, que, nascidos livres em seu paiz vinhão soffrer o pezado jugo do cativo em poder de homens tyranos, crueis, e desmoralizados. – Taes são as formaes palavras com que este energumeno insulta, e avilta os Brasileiros, considerando-nos tyranos, crueis, e desmoralizados; ignorando, ou fingindo ignorar nossas leis protectoras a esta classe de gente [escravos]; e que os pretos transportados d’Africa para o Brasil, senão melhorão de condição, pelo menos não peorão, o que se prova por milhares de negros libertos que existem em todas as Provincias, e até muitos sendo marinheiros das mesmas embarcações, que se empregão nesta permuta, e escravos dos proprietarios, nem por isso voltão para a sua patria, ou os marujos desamparão os navios em que se empregão fugindo para terra; porque preferem seu estado de libertos, ou mesmo de escravos no Brasil, ao que tinhão em Africa.

(...) Todos os que tem visitado as diversas regiões d’Africa, e conhecem bem este paiz, sabem que as pequenas nações que o povoão existem em continuas guerras: os escravos que comprão nossos negociantes deste trafico são commumente prizioneiros, a quem os vencedores darião a morte senão houvesse quem lhos comprasse; arrancar aquellas victimas ao furor de seus inimigos e transporta-los para o Brasil para se empregarem em diversos misteres não he de certo torna-los mais desgraçados; quando vemos que muitos que são mais industriosos e economicos em poucos annos se libertão, cazão, e fazem estabelecimentos; e finalmente a prova mais convincente he, como já dissemos, que nem estes libertos, nem os mesmos escravos que guarnecem as embarcações que navegam para Africa, querem mais hir para a sua terra, porque preferem o Brasil. Dizer-se que os negociantes de escravatura he que fumentão as guerras para os vencedores lhe venderem os escravos, he ignorar os costumes de todas as nações selvagens que vivem em continuas dissensões por causa da caça, dos pastos, e dos odios inveterados nas diversas tribus.

As nossas Leis favorecem o mais que he possivel os escravos ; os senhores não lhes podem fazer civicias, te-los em carceres privados, e castiga los barbaramente, e menos dar-lhe a morte, como praticavão os antigos Gregos, e os Romanos; pelo contrario, o senhor que faz qualquer daquelles damnos no Brasil a seu escravo, he punido como se o fizesse a hum homem livre: he mesmo obrigado a mandar ensinar-lhe a doutrina Christã, e milhares d’elles estão no gremio da Igreja, que não estarião se existissem em Africa em seu primitivo estado.

(...) Quanto ao facto de virem esses Regulos como escravos, que tanto acendeo a ira do correspondente da Aurora, e do Redactor da Luz, posto que não approvamos; não he tão feia como a queirem pintar; até seria huma justa represália dos males que muitos d’elles fizeram em Africa a nossos Capitães, se houvesse Lei que o autorizasse: contaremos alguns factos. Achando-se a Galera Julia em Cabinda, sendo-lhe necessario mandar ao Zaire huma lancha com fasendas; esta lancha foi atacada pelos negros, tomada, e assassinada a tripulação com a maior crueldade. O Brigue Rainha dos Anjos encalhando na ponte do Patrão²⁸⁹ (embocadura do Zaire) veio a ser preza dos negros, e só livre pelo soccorro de outros navios, depois de soffrer muitas violencias. Estando fundeada na enseada do Galego a Escuna Carlota, e mandando huma lancha com fasendas para Bomma, teve a mesma sorte que tiverão os da Galera Julia. A Escuna ... (sic) de J. Ribeiro,

²⁸⁹ A expressão “ponte do Patrão” provavelmente se refere a “Ponta do Padrão”, que era um dos mercados de escravos ribeirinhos nas proximidades do estuário do rio Zaire, assim como Boma, Ponta da Lenha, Ponta da banana e Santo Antônio do Zaire. Cf. WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Dinâmicas históricas de um porto centro-africano: Ambriz e o baixo Congo nos finais do tráfico atlântico de escravos (1840-1870). In: *Revista de História*, nº 172, São Paulo, 2015, pp.167;171.

que sahio de Loanda para o Zaire, foi atacada pelos negros, matarão a tripulação, e roubarão tudo. Outra Escuna mandando a terra conduzir o restante de sua agoada foi atacada na enseada do Galego, prizioneira a guarnição da lancha com o sobrinho do Capitão Lobo; barbaramente o queimarão depois de lhe fazer as maiores civissias²⁹⁰. Seria hum nunca acabar se quizessemos contar mais factos da mesma natureza. Eisqui as virtudes dos protegidos do papeluxo – Luz Brasileira –, e o mais he, que entre esses negros de que são accusado de raptar os officiaes da Feliz União, e da Velha de Dio, consta-nos que quatro são dos assassinos daquelle jovem queimado; e que aquelles dous navios forão acommettidos por partidas de negros para os roubar e assassinar, e que talvez fosse huma justa represalia a escravidão daquelles negros, que já antes havião feito varios roubos aos mesmos navios; quando he uso em Africa, que o negro que rouba, por esse facto se constitue escravo do roubado, se este o pode pilhar; e esta Lei, usada naquelle paiz, diminue o horror do crime que cá pertendem agravar, porque o facto foi lá praticado, e não no Brasil.

(...) Não queremos ser mais extensos em produzir outras muitas provas; o que fica expellido assaz demonstra quanto são calumniosas as asserções de semelhantes escrevinhadores, que escandalosamente abusão da liberdade da imprensa para insultar nosso Governo, os particulares, a Nação Brasileira; e fazendo apparecer-nos crueis, e deshumanos; quando eles são os mais tyranos para algum infeliz escravo que possuem.

S.N.²⁹¹

A se dar crédito às palavras acima, elas fazem parecer que a perspectiva de paz e amizade almejada pelos traficantes e pelo Estado imperial dava o tom das relações políticas entre súditos brasileiros e súditos africanos. Entretanto, as sevícias, de um lado, e as prisões e escravização indevidas, de outro, por parte de súditos, não invalidam a política de paz e amizade entre entidades políticas, no caso, o Estado brasileiro e as organizações políticas africanas – doravante chamadas de Estados sem conotação de organização estatal, no entanto. Efetivamente, alianças entre súditos podem afetar pactos políticos entre Estados, se seus interesses forem feridos. Por isso mesmo, tendo em vista os interesses escravistas do Estado Imperial brasileiro, dos traficantes que compunham parte do aparelho estatal e de amplos segmentos da sociedade traficante, o governo brasileiro tomou todas as medidas cabíveis para apaziguar a situação. Ao que tudo indica, foi esse partido da paz que o *Aurora Fluminense* tomou.

Conforme o autor anônimo mencionara acima, o redator do *Aurora Fluminense* se recusara a publicar o seu artigo, que invariavelmente procurava justificar a ação praticada pelos encarregados dos negreiros *Feliz União* e *Velha de Deus*, que haviam realizado *negociações da escravatura* em Cabinda e no rio Zaire. Porém, a publicação feita no periódico áulico *O Brasileiro Imparcial* não passara despercebida ao redator da *Aurora Fluminense*, Evaristo Ferreira da Veiga. Em edição do dia 7 de maio de 1830 mencionara enfaticamente que a

²⁹⁰ A expressão “civissias” cuja grafia na língua portuguesa atual é “sevícias” se refere a maus-tratos, castigos cruéis ou torturas que podem levar alguém à morte.

²⁹¹ *O Brasileiro Imparcial*, edição de 4 de maio de 1830, n.º 36, p.145-146. (BN-RJ, consulta on line), (grifos nossos).

reparação da ação de perfídia atroz perpetrada no Zaire pelo Mestre da *Feliz União* contra “os governadores da terra” estava sendo acompanhada pelas autoridades brasileiras e que restava apenas “a punição do criminoso” pelo “insulto feito á humanidade, e ao direito das gentes”. Concluiu afirmando: que “nós cremos que o não salvará a evasiva de allegar que o delicto fora commettido na Africa, e em porto que não pertence aos nossos domínios. He Brasil o lugar, em que tremula o pavilhão Brasileiro: foi por tanto no nosso paiz que se commetteu o attentado (...)”.²⁹²

Aparentemente, o *Aurora Fluminense*, ao responsabilizar os comerciantes brasileiros, visava respaldar a perspectiva de paz e amizade com as sociedades africanas. Assim procedendo, o periódico resguardava os interesses maiores da sociedade traficante, sobretudo o acesso dos traficantes brasileiros às costas de Cabinda.

Diante do exposto, podemos perceber que a ação contra autoridades africanas praticada pelo mestre do negreiro *Feliz União*, durante o processo de aquisição de escravos na região localizada entre o porto de Cabinda e as enseadas da foz norte do rio Zaire, se polarizou na imprensa do Rio de Janeiro, a um nível elevado, de tal forma que se tornou necessária a intervenção do governo brasileiro para dar cabo de uma questão que assumira caráter de Estado e feições diplomáticas, considerando que incidentes com autoridades africanas afetariam as relações do Brasil para com elas, laços que há séculos supriam a demanda brasileira por braços escravos.

2.3 Molembo, Cabinda, Ambriz e os portos fluviais do rio Zaire: áreas africanas autônomas de interesse estratégico para o Império escravista brasileiro surgido em 1822

A manutenção da ordem nacional escravista no Brasil dependia em determinadas circunstâncias excepcionais da intervenção de instituições do Estado não apenas no “governo dos escravos” que viviam sob a ordem de seus senhores²⁹³, mas também poderia ocorrer em negócios que envolviam cativos recém-chegados da África à espera de serem vendidos em mercados de cativos. Foi exatamente esta realidade que observamos no caso do mercado de cativos do Valongo localizado na praça mercantil do Rio de Janeiro, onde foi crucial a

²⁹² Cf. *Aurora Fluminense*, edição de 7 de maio de 1830, n.º 334, p.1405. (BN-RJ, consulta on line).

²⁹³ Para uma análise aprofundada sobre a intervenção da Intendência Geral da Polícia da Corte no *Governo dos escravos* por meio da mediação de conflitos entre senhores e escravos, visando manter a ordem escravista, ver: GUEDES, Roberto. Autonomia escrava e (des) governo senhorial na cidade do Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX. In: FLORENTINO, Manolo. (org.). *Tráfico, cativo e liberdade – Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp. 229-283.

intervenção estatal por meio da Intendência Geral da Polícia, subordinada ao Ministério da Justiça, para garantir a liberdade e o traslado dos príncipes africanos, Mambuco Canga e Manelambe Miguel, para a África, juntamente com seus súditos. Asseguravam-se assim os interesses da comunidade de mercadores de escravos em solo brasileiro que dependiam da manutenção de relações amigáveis com autoridades africanas vitais para o fluxo constante de cativos entre a costa leste e oeste do Atlântico Sul.

Para compreendermos melhor por que o caso do negreiro *Feliz União* aportado no Rio de Janeiro em 1830, proveniente do porto de Cabinda e do rio Zaire, trazendo a bordo dois régulos africanos e seus súditos na condição de escravos, gerou um problema diplomático de grande dimensão envolvendo diretamente os interesses do tráfico atlântico de escravos, devemos elaborar outras perguntas: qual era a importância estratégica dos portos atlânticos de Molembo, Cabinda, Ambriz e das enseadas do rio Zaire na dinâmica do comércio transatlântico de escravos após o surgimento do Império escravista brasileiro? Quais reinos africanos exerciam influência política e econômica sobre estas regiões africanas?

Molembo ou Malemba, ao norte de Cabinda, era um porto escravista situado no reino de Kakongo, unidade política ligada ao reino Loango na medida em que era controlada por líderes vassallos do rei de Loango, o Maloango. Próxima à foz norte do rio Zaire, destacava-se a cidade portuária de Cabinda do reino Ngoyo, que, na primeira metade do século XIX, também era uma área de influência do reino Loango.²⁹⁴ De acordo com Carlos Serrano, o reino Ngoyo, chamado pelos portugueses de reino de Cabinda, manteve certa autonomia em relação ao reino Loango em função de sua situação geopolítica estratégica, localizado entre os dois maiores reinos da África Central Atlântica: o Congo e o Loango.²⁹⁵ (Apêndice 5) Mas, o porto de Ambriz, localizado ao sul da foz do rio Zaire e ao norte de Luanda, era uma área que pertencia nominalmente ao antigo reino do Congo, cujas autoridades locais exerciam forte autonomia em relação ao rei do Congo.²⁹⁶ Segundo Phyllis Martin, um dos grandes atrativos da chamada costa do Loango era a proximidade dos três principais portos escravistas desta região: Loango, Malemba e Cabinda. Os dois critérios mais importantes para as negociações negreiras eram encontrados nesta faixa atlântica controlada por africanos: a qualidade dos escravos disponíveis, fator que afetava diretamente o valor da revenda dos cativos na América, e a oferta de escravos, pois a compra rápida da carga viva era de fundamental importância para os navios negreiros.

²⁹⁴ Cf. FERREIRA, Frederico Antonio. O tráfico brasileiro de cativos na foz do rio Congo 1780 a 1830: entre velhos e novos paradigmas. In: *Revista Territórios & Fronteiras*, nº 1, vol. 10, Cuiabá, jan.-jul. 2017, pp.32; 38.

²⁹⁵ Cf. SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar: antropologia política de um reino africano*. São Paulo, FFLCH-USP, 1983, pp.41-42.

²⁹⁶Cf. WISSENBACH, Maria Cristina C. *Dinâmicas históricas de um porto centro-africano*, 2015, p.187.

Cabinda possuía ainda um fator adicional, era a maior baía e comportava mais navios em seus atracadouros, que ofereciam excelentes condições para se efetuar eventuais reparos nas embarcações.²⁹⁷

Com efeito, apesar da região em torno da baía de Cabinda abrigar os reinos do Loango, Kakongo e Ngoyo, estas unidades políticas contavam com um ordenamento administrativo político próprio, sendo estruturadas e independentes, na medida em que possuíam os seus próprios reis, respectivamente, o Maloango, o Macongo e o Mangoyo.²⁹⁸ No início do século XIX, as “relações entre os três reinos eram feitas por uma coabitação harmônica desde o norte ao sul, num entrosamento de princípios, a exemplo de um território único e federado”.²⁹⁹

No final da década de 1830, as costas atlânticas dos reinos do Congo e do Loango, Ambriz e Cabinda, eram os principais portos de embarque de escravos da África Central Atlântica.³⁰⁰ Devemos considerar também a importância fundamental dos portos fluviais existentes na região próxima ao estuário do rio Zaire que interconectavam os centros fornecedores de cativos do interior do continente africano e servia também de base de abastecimento para os portos atlânticos situados próximos a foz do rio.³⁰¹

No contexto do processo de emancipação política brasileira, o extenso litoral africano entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz se consolidou como principal área fornecedora de escravos para o Brasil. Contribuíra para isso a possibilidade de nestes portos Atlânticos da África Central e também nas enseadas do rio Zaire, os negociantes de escravos obterem uma maior margem de lucro em relação aos portos onde prevaleciam as medidas de controle de Portugal sobre as atividades mercantis, notadamente Luanda e Benguela, devendo os comerciantes envolvidos com o tráfico atlântico de africanos pagarem tributos ao Real Erário da Coroa portuguesa, não apenas referentes aos cativos adquiridos, mas também os que

²⁹⁷ MARTIN, Phyllis M. *The external trade of the Loango coast*, 1972, pp. 93-94;97.

²⁹⁸ Cf. LUÍS, João Baptista Gime. *O comércio de marfim e o poder nos territórios do Kongo, Kakongo, Ngoyo e Loango: 1796-1825*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016.

²⁹⁹ *Ibid.*, p.36.

³⁰⁰ Cf. FERREIRA, Frederico Antonio. *O Imperador e o Príncipe: a participação do governo imperial brasileiro na questão da crise dinástica no Reino do Congo (1857-1860)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015, pp. 88; 108.

³⁰¹ Segundo Maria Cristina Cortez Wissenbach havia um complexo comercial regulado por padrões próprios na zona conhecida como Baixo Congo que articulava os principais mercados africanos da região interligando os portos localizados na costa Atlântica e os que se situavam no extenso estuário do rio. “A essa rede mercantil encontravam-se interconectados centros como Malebo Pool (atual Kinshasa) e São Salvador (Mbanza Kongo), capital do reino do Congo, aos mercados do estuário – Boma e outras localidades ribeirinhas como Ponta da Lenha, Banana, Santo Antônio do Zaire e Ponta do Padrão –, e, depois, aos portos marítimos – ao norte, Loango, Cabinda, Molembo e, ao sul, Ambriz, Quissembo, Ambrizete, Mossul.” Cf. WISSENBACH, Maria Cristina C. *Dinâmicas históricas de um porto centro-africano*, 2015, pp.167; 171.

incidiam sobre as mercadorias que entravam nos domínios lusitanos para serem utilizadas no escambo por africanos.³⁰²

Sendo a região entre Molembo, Cabinda e Ambriz uma área de livre comércio onde era possível negociar a aquisição de cativos diretamente com os régulos africanos sem qualquer intermediação de metrópoles europeias, podemos compreender o deslocamento de navios negreiros brasileiros para estes portos. Nesta região congo-angolana em torno do rio Zaire, o Império do Brasil podia tentar estabelecer áreas de influência sem ferir tratados internacionais realizados com nações europeias, marcadamente com Portugal e Grã-Bretanha, no contexto do reconhecimento da independência brasileira. Política e economia eram faces de uma mesma moeda.³⁰³

No início do século XIX, Cabinda permanecia sendo uma “zona de livre comércio”, em função da prevalência dos interesses africanos em detrimento da pretensa soberania portuguesa ou de qualquer país estrangeiro. Funcionava como uma base de traficantes de escravos, envolvidos tanto com o mercado brasileiro quanto com o cubano, interessados em escapar às medidas de controle da Coroa portuguesa sobre as atividades comerciais em portos angolanos situados mais ao sul, como Luanda e Benguela.³⁰⁴ De acordo com Robert Edgard Conrad, o porto de Cabinda havia se tornado desde a proibição do comércio atlântico de cativos ao norte da linha do Equador em 1815, uma área estratégica para o comércio ilícito de escravos porque ficava localizado um pouco ao sul deste hemisfério, porém em uma área contígua ao distrito proibido localizado ao norte. Havia facilidade de trazer escravos da zona proibida até Cabinda onde eles embarcavam em negreiros de forma lícita.³⁰⁵ Herbert Klein e Stanley Engerman, fazendo referência ao trabalho de Joseph Miller, 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.³⁰⁶

Ao analisar o comércio de escravos na região congo-angolana, Roquinaldo Ferreira destacou que desde 1810 já vinha ocorrendo um redirecionamento dos negreiros para portos

³⁰² Cf. MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*. In: *The Journal of African history*, vol.28, nº1, 1987, p.73; FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Dos Sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 1996, p.9, veja nota n.º12.

³⁰³ Cf. POLANYI, Karl. *A grande Transformação – as origens de nossa época*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Editora Campus, 2000.

³⁰⁴ Cf. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, pp.13; 15; 30.

³⁰⁵ Cf. CONRAD, Robert Edgard. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Editora brasiliense, 1985, p.73.

³⁰⁶ Cf. KLEIN, Herbert; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M. & BUESCU, Mircea. (orgs.). *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 102.

localizados ao norte da região angolana controlada por Portugal, porém foi na fase do comércio ilícito após 1830 que ocorreu uma intensificação da dispersão dos negreiros para regiões do Congo-Angola onde prevaleciam poderes africanos autônomos, como Ambriz, rio Zaire e Cabinda, visando superar a repressão e montar bases de atuação que efetivamente fizeram o tráfico sobreviver durante a primeira metade do século XIX.³⁰⁷ No entanto, ressaltamos que durante o processo de independência política do Brasil e, portanto, antes mesmo de o comércio de cativos africanos ao sul do Equador se tornar uma atividade ilícita, já ocorria um movimento intenso de dispersão de tumbeiros brasileiros para os portos localizados na região em torno do rio Zaire, onde prevalecia a autoridade de régulos africanos.

A percepção da decadência do tradicional porto escravista de Luanda após o surgimento do Império do Brasil em 1822 e o deslocamento do comércio negreiro para os portos situados na região ao norte dos domínios portugueses em Angola, sobretudo Ambriz e Cabinda, foi explicitamente mencionada no primeiro ofício que o cônsul brasileiro estabelecido em Luanda no início de 1827 enviou ao ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros do Império do Brasil, Marquês de Inhambupe, Antônio Luís Pereira da Cunha³⁰⁸:

[...] 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 arquições, 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 Negricia, 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 11. ella aqui está nas praias dessa Cidade a procuralos.

Ora isto Excelentissimo Senhor não aterraria (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 a sua esterilidade he indizivel.

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

De Vossa Excelência

³⁰⁷Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.2; 81- 86.

³⁰⁸ 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.

Ilustríssimo e Excelentíssimo Senhor Marquez de Inhambupe

O mais reverente, e fiel subdito,

Ruy Germack Possolo

Consul³⁰⁹

A importância estratégica dos portos africanos da zona congo-angolana em torno do rio Zaire para o modelo de economia arcaico herdado pelo império escravista brasileiro fica patente neste documento consular de fevereiro de 1827, portanto, aproximadamente três anos antes do desembarque dos príncipes africanos no porto do Rio de Janeiro a bordo do brigue *Feliz União*.

Como mencionado no documento consular citado acima, além de uma diminuição drástica na arrecadação dos direitos de saída de cativos que se despachavam na alfândega, o deslocamento de grande parte dos navios negreiros brasileiros para os portos de Cabinda e Ambriz estava provocando também uma crise de abastecimento de determinados artigos em Luanda que antes eram adquiridos via escambo do comércio negreiro.

Segundo Leslie Bethell, desde meados do século XVIII, as exportações angolanas tinham sido quase que exclusivamente de escravos, assim o tráfico de cativos convertera-se na principal atividade de importância comercial e o imposto de exportação sobre os escravos propiciava 4/5 da receita pública dos domínios portugueses em Angola.³¹⁰ Esta situação foi sensivelmente alterada após a emancipação política do Brasil, tendo em vista que os comerciantes de escravos estabelecidos em solo brasileiro deslocaram com maior intensidade as negociações de aquisição de cativos para portos africanos situados ao norte de Luanda, sobretudo Cabinda e Ambriz, onde de acordo com o cônsul Possolo o embarque de cativos era feito sem direitos de saída.

Efetivamente, após o contexto político do início da década de 1820 marcado pelo declínio dos tradicionais portos escravistas de Luanda e Benguela, houve segundo João Pedro Marques um abandono gradual do chamado “abolicionismo de retaliação” adotado pela Coroa portuguesa em relação a sua ex-colônia americana e o desenvolvimento de um “abolicionismo toleracionista” por parte das autoridades portuguesas em Angola, o que fez crescer novamente o número de cativos enviados ao Brasil oriundos das possessões lusitanas.³¹¹ Na era da ilegalidade após 1830, a cidade de Luanda perdera definitivamente a expressão como grande porto exportador de cativos, porém reservou-se o papel estratégico, embora limitado, de

³⁰⁹ AHI-RJ, Repartições consulares brasileiras em Angola 1827-1864, estante 238, prateleira 02, maço 01. Ofício datado de 24 de fevereiro de 1827. Folhas 2-3. (grifos nossos).

³¹⁰ Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.15.

³¹¹ Cf. MARQUES, João Pedro. *Os Sons do Silêncio*, 1999, pp. 117-140; 182-186.

depósito e entreposto de escravos que eram embarcados em vários pontos da costa de Angola, ou seja, o tráfico se dispersara pelo litoral angolano para escapar da repressão britânica que era mais forte no porto de Luanda.³¹²

A ideologia *toleracionista* predominante em Portugal em relação ao comércio atlântico de escravos nas décadas de 1820 e 1830 e, sobretudo, o desenvolvimento de áreas de influência brasileiras em regiões africanas autônomas em torno do rio Zaire, contribuíram sobremaneira para o desenvolvimento da *política atlântico-africana escravista* do Império do Brasil que buscava então adaptar à nova conjuntura a tarefa de construir um Estado Nacional capaz de reatualizar uma herança do Império português: as rotas político-mercantis que conectavam as duas margens do Atlântico Sul.

Com efeito, durante o contencioso político-militar entre o auto proclamado Império do Brasil e sua ex-metrópole, ou seja, antes de Portugal reconhecer oficialmente a emancipação política brasileira por meio da intermediação da Grã-Bretanha pelo Tratado de Paz e Aliança efetuado em 29 de agosto 1825, em resposta ao decreto de 11 de dezembro de 1822 em que o aclamado imperador D. Pedro estabeleceu o sequestro de bens dos súditos do Reino de Portugal, as autoridades coloniais portuguesas de Benguela e Luanda de forma unilateral, sem prévia consulta às autoridades metropolitanas, estabeleceram em 1823 o sequestro de bens dos súditos do “rebelde governo do Rio de Janeiro” e simpatizantes da causa brasileira residentes em Angola. As medidas retaliativas atingiram em cheio a elite mercantil envolvida com o lucrativo negócio negreiro e foram deliberadas inicialmente pelo governador da província de Benguela, João Antonio Pussich, a 5 de maio de 1823. Reproduzimos abaixo o referido documento que invariavelmente visava obliterar o fluxo comercial com o Brasil.

Havendo o rebelde governo do Rio de Janeiro mandado proceder o sequestro, por Decreto de 11 de dezembro de mil oito centos e vinte dois, em todos os bens seião de que natureza forem contanto que pertenção a proprietários que seião subditos do Reino de Portugal, e sendo consequente obrar debaixo dos mesmos principios para com os rebeldes subditos do fantastico Imperio Brasileiro: Ordeno 1.º que se ponha effectivo sequestro a todas as mercadorias existentes nas cazas de Arrecadação publica desta Provincia que pertencerem aos subditos do Rebelde governo do Rio de Janeiro : 2.º = Todas as mercadorias ou sua importancia que existirem em poder de Negociantes desta Provincia, e cujos proprietarios seião subditos do Rebelde governo do Rio de Janeiro : 3.º As Embarcações, ou parte d’ellas que pertencerem aos Negociantes do Rio de Janeiro : 4.º Que se faça Publica esta minha ordem para que chegando aos ouvidos de todos elles se venhão denunciar perante o juizo desta cidade de São Felippe de Benguella debaixo das penas de ficarem considerados como espias dos rebeldes e seus interessados na cauza de Rebeldia se assim não fizerem : 5.º = E que depois de feito o sequestro tudo se ponha em bõa arrecadação, ou o seu valor equivalente para ficar em depozito até que sua Mag.e Mande significar a este respeito as suas ordens . -- O que communico a V. S.^a para que nesta intelligencia faça executar esta minha ordem debaixo dos requizitos que a Ley manda ficando responsavel perante as Cortes,

³¹² Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.8-9.

e perante El Rey de qualquer ommissão que haja no dezerpenho desta minha Ordem. – (...) Governo de Benguella em 5 de maio de 1823 ./. João Antonio Pussich. – Gov.or da Prov.^a de Benguella = S.r Alexandre Joze da Silva. = Está conforme o original.= Bernardo Antonio Soares Barboza. Secret.^o do Gov.^o da Prov.^a de Benguella.³¹³

As referidas ordens do governador de Benguela foram estendidas a todas as possessões angolanas de Portugal pelo então governador-geral do Reino de Angola, Cristovão Avelino Dias (1823-1824), por meio de uma portaria de 2 de junho de 1823, que agravou ainda mais a situação ao determinar a proibição de navios partirem do litoral angolano com destino aos portos da América considerados dissidentes e rebeldes, até que a Coroa portuguesa determinasse a revogação das sanções estabelecidas.³¹⁴ Afetavam-se assim diretamente os interesses das elites mercantis em ambas as margens do Atlântico Sul escravista, e é digno de nota que o documento aluda ao governo do Rio de Janeiro, certamente referido, não só pela capitalidade da cidade Corte, mas também pelo poder dos traficantes de cativos.

Embora tais determinações que vedavam o comércio do eixo Angola-Brasil tenham sido revogadas pela Coroa portuguesa por Aviso régio de 4 de setembro de 1823³¹⁵, um grande mal estar já havia sido gerado no seio da comunidade mercantil angolana e brasileira uma vez que ficava patente a situação de incerteza e falta de segurança nas relações políticas e comerciais entre as possessões de Portugal na África e o Império do Brasil que então estava se consolidando como nação independente, sobretudo após a derrota do último foco de resistência portuguesa na Bahia em 2 de julho de 1823. Este acontecimento, em certa medida, reforçou a necessidade dos comerciantes de escravos brasileiros redirecionarem seus navios para portos africanos localizados ao norte das possessões portuguesas em Angola, movimento este que já vinha ocorrendo antes conforme mencionamos.³¹⁶ Porém, esta demanda após o surgimento do Império do Brasil parece ter se convertido em uma política estratégica de Estado, haja vista que consolidar áreas de influência na região entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz por meio do fortalecimento de alianças mercantis com autoridades africanas era uma garantia da manutenção do fluxo de cativos para o Brasil. Como vimos no primeiro capítulo, o

³¹³ “Ordens de sequestro de bens de súditos rebeldes do chamado Império do Brasil em Benguela”, 5/5/1823, Biblioteca Nacional-RJ (BN-RJ), Divisão de Manuscritos; II – 31,2,11. [grifos nossos].

³¹⁴ “Ordens de sequestro de bens dos vassallos do chamado Império Brasilico em toda colônia angolana”, 2/6/1823”, Biblioteca Nacional-RJ (BN-RJ), Divisão de Manuscritos; II – 31,2,11.

³¹⁵ Aviso Régio de 04/09/1823, *Livro de Registro de Ordens Régias e Avisos para Angola da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar (1821-1830)*, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, *Ordens e Avisos para Angola*, códice 542, fl. 11-12.

³¹⁶ Sobre o efetivo sequestro de bens de negociantes brasileiros ocorrido em 1823 nos portos africanos sob soberania portuguesa ver: GUIZELIN, Gilberto da Silva. “Província (de) um grande partido brasileiro, e mui pequeno europeu”: A repercussão da Independência do Brasil em Angola (1822-1825). In: *Revista Afro-Ásia*, nº 51, 2015, pp. 81-106.

destacamento de uma Divisão Naval da Marinha de Guerra do Brasil atuando nestas áreas africanas no final da década de 1820 teria contribuído invariavelmente para este fim. Ademais, após a expulsão do cônsul brasileiro de Luanda, Rui Germack Possolo, em 1828, o entrelaçamento entre os interesses de brasileiros e de potentados africanos tendeu a se fortalecer.

De acordo com Jill Dias, tanto Cabinda quanto o Ambriz permaneceram fora do domínio direto português na primeira metade do século XIX, apesar das investidas lusitanas.³¹⁷ Cabinda funcionava como um porto central da região ao norte da foz do Zaire, onde se encontravam régulos e traficantes de escravos durante as negociações. O porto de Ambriz, ao sul do Zaire, permanecia ligado ao reino do Congo, porém, conforme já mencionamos, no início do século XIX, as autoridades locais africanas possuíam grande autonomia em relação ao poder central.

Em síntese, dentro da geopolítica da África Central Atlântica na primeira metade do século XIX, os portos exportadores de escravos de Cabinda e Ambriz eram regiões de grande interesse do império escravista brasileiro surgido em 1822. Este necessitava, em larga medida, manter relações cordiais com as autoridades africanas autônomas responsáveis diretamente pelo comércio atlântico de cativos.

Tendo por base os dados coligidos por Manolo Florentino, referentes ao período de 1811 a 1830, são notáveis a importância dos portos de Ambriz e, sobretudo Cabinda, como principais fornecedores de cativos para os maiores negociantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro que monopolizavam o negócio. Considerando o mesmo período e os principais portos da África Central Atlântica e Oriental, os números levantados por Florentino indicam que foi para Cabinda que rumaram a maior parte dos negreiros consignados aos grandes traficantes da capital do Império do Brasil.³¹⁸ Em grande parte, isto explica os números do quadro abaixo, referente ao segundo lustro da década de 1820, pois podemos fazer uma análise comparativa entre o número de navios negreiros brasileiros que adquiriram escravos em portos sob o controle de africanos e os que tiveram como destino os portos sob jurisdição portuguesa.

³¹⁷ Cf. DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, p.431.

³¹⁸ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras*, 1997, pp.243-244.

Quadro 2.1 - 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. Vide: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. 1ª edição, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2023, p.120.

No cômputo geral de navios brasileiros que se dirigiram para todos aos portos relacionados acima e desembarcaram cativos no Brasil aproximadamente 63% saíram de áreas sob controle de africanos e 37 % de áreas portuguesas. Estes dados revelam claramente o peso e a importância das regiões africanas soberanas para a elite do capital mercantil estabelecida no Brasil e envolvida no lucrativo negócio negreiro. No mesmo sentido, de acordo com os dados levantados por Herbert Klein e Stanley Engerman, entre 1825 e 1830, o porto de Cabinda se tornou o principal supridor de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro, superando o papel antes desempenhado por Luanda e o porto de Ambriz adquiriu importância semelhante ao porto de Benguela, como fornecedor de escravos para a capital do Império do Brasil.³¹⁹ Para o governo brasileiro era urgente resolver as questões em torno dos príncipes de Cabinda.

De acordo com os dados da tabela abaixo, a grande importância de Cabinda e demais portos sob controle de africanos da África Centro-Ocidental, como fornecedores de cativos para as áreas escravocratas da América era muito anterior ao século XIX.

³¹⁹ Cf. KLEIN, Herbert; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro, 1976, pp.102;109.

Quadro 2.2 - Partidas de escravos de portos da África Centro-Occidental 1676-1832

Porto	Escravos	Percentual
Cabinda	272.800	25,3
Luanda	213.500	19,8
Benguela	205.500	19,1
Molembo	116.000	10,8
Congo (rio Zaire)	100.800	9,3
Ambriz	80.500	7,5
Loango	77.900	7,2
Outros	11.100	1

Fonte: ELTIS, D. ; LOVEJOY, P. & RICHARDSON, D. Slave-trading ports: an Atlantic-wide perspective, In.: LAW, Robin & STRICKRODT, Silke (eds.), *Ports of the Slave Trade (Bights of Benin and Biafra)*, Stirling: Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling, 1999, p.21.

Os autores dos números do quadro acima comentaram que “a importância relativa do comércio de Luanda e possivelmente de Benguela é quase certamente subestimada nesta tabela (...)”³²⁰. Porém, os dados coligidos foram mantidos, o que nos leva a considerá-los mesmo que relativizando-os. Conforme as informações da tabela acima os portos sob controle português, Luanda e Benguela, teriam exportado entre 1676 e 1832 cerca de 38,9 % de cativos para a América e os portos sob controle de africanos no mesmo período teriam exportado 61,1%. No entanto, no decorrer das décadas de 1830 e 1840, os domínios portugueses em Angola voltaram a ter posição de destaque no fornecimento de africanos para o Brasil³²¹, o que certamente era o resultado da *política toleracionista*³²² adotada por autoridades portuguesas na África. A tabela a seguir demonstra como o toleracionismo lusitano funcionou muito bem em seus domínios de Angola.

Quadro 2.3 - 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
Loango	3
Cabinda	127
rio Zaire	48
Ambriz	76
Total	262
Portos sob controle português	Número de navios
Luanda	320
Benguela	197
Total	517

Fonte: www.slavevoyages.org, consultado em 14/07/2017. Vide: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. 1ª edição, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2023, p.121.

³²⁰ ELTIS, D.; LOVEJOY, P. & RICHARDSON, D. Slave-trading ports: an Atlantic-wide perspective, In.: LAW, Robin & STRICKRODT, Silke (eds.), *Ports of the Slave Trade (Bights of Benin and Biafra)*, Stirling: Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling, 1999, p.21. [Tradução nossa].

³²¹ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, capítulos 1; 4 e 8.

³²² No tópico 5.1 deste trabalho abordaremos a *política abolicionista toleracionista* desenvolvida por autoridades lusitanas em seus domínios africanos, tendo por base o já citado trabalho de João Pedro Marques.

Acreditamos que os dados do web site *slave voyages*, principalmente a partir do início da década de 1830, devem ser analisados apenas como estimativas visto que provavelmente muitos navios não foram contabilizados por se tratar de comércio clandestino para o Brasil. Se considerarmos apenas o último lustro da década de 1840, quando o cerco britânico sob os domínios lusitanos aumentou, observaremos que os portos sob controle de africanos voltaram a ter predomínio nas transações mercantis negreiras.

Quadro 2.4 - Número total de navios negreiros brasileiros destinados a portos da região congo-angolana entre 1845-1850

Portos sob controle de africanos	Número de navios
Molembo	0
Loango	3
Cabinda	20
rio Zaire	6
Ambriz	20
Total	49
Portos sob controle português	Número de navios
Luanda	21
Benguela	26
Total	47

Fonte: www.slavevoyages.org, consultado em 14/11/2023.

Embora tenha prevalecido o livre comércio nos portos sob domínio de africanos, ou seja, sem que houvesse exclusividade mercantil com negociantes de nações específicas, entre 1830 e 1850 havia uma considerável preponderância de negociantes de cativos do Brasil na região da África Centro-Occidental onde o poder efetivo pertencia a chefes ou potentados africanos locais, da mesma forma que na área colonial portuguesa. Mesmo considerando que a demanda por cativos no mercado cubano era menor do que no Brasil, é pertinente estabelecermos uma comparação entre os dados apresentados no quadro 2.3 com os números do quadro a seguir referentes aos negreiros provenientes da região congo-angolana que desembarcaram africanos em Cuba no mesmo período. Enquanto mais de 250 navios buscaram cativos nos portos dominados por africanos em torno do rio Zaire para abastecer o maior sugadouro de escravos das Américas, apenas três dezenas de tumbeiros se dirigiram a mesma região para suprir o mercado de escravos da maior ilha do Caribe.

Quadro 2.5 – Número total de navios negreiros provenientes de portos da região congolana que desembarcaram cativos em Cuba entre 1830-1850

Portos sob controle de africanos	Número de navios
Molembo	0
Loango	3
Cabinda	12
rio Zaire	10
Ambriz	5
Total	30
Portos sob controle português	Número de navios
Luanda	6
Benguela	4
Total	10

Fonte: www.slavevoyages.org, consultado em 14/11/2023.

Acreditamos que no Brasil o “toleracionismo” de autoridades do governo imperial em relação ao tráfico ilícito de africanos nas décadas de 1830 e 1840, ou se preferirmos a chamada “política do contrabando negreiro”, pode ser interpretada como uma forma velada de “política da escravidão”, tendo em vista que era o tráfico que alimentava e fortalecia o cativo, ou seja, a passividade ou ausência de ação efetiva do governo brasileiro no combate ao comércio ilegal de escravos, em certa medida, acabou se tornando uma “política de Estado”.

2.4 Um processo jurídico da intendência de polícia do Rio de Janeiro que tramitou das mais elevadas autoridades judiciárias até ao Imperador do Brasil

Efetivamente, o processo que foi aberto na Intendência de Polícia da Corte envolvendo o brigue *Feliz União* foi concluído de forma rápida e eficiente, na medida em que o juiz do crime do bairro da Candelária, João Jose de Oliveira Junqueira, conforme o próprio relatara, contou com a cooperação dos traficantes de escravos responsáveis pela negociação, tendo estes se comprometido a conservar em depósito os africanos até que fossem requisitados pelas autoridades.³²³ Certamente, contribuiu para isso o fato de o juiz Junqueira ter ouvido os africanos que falavam o português logo no início da investigação, um dia após terem desembarcado no Rio de Janeiro. Além disso, a repercussão do caso na imprensa e entre a comunidade de negociantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro certamente contribuiu para a intervenção das autoridades brasileiras em benefício dos africanos.

³²³ Cf. *Aurora Fluminense*, edição de 21 de abril de 1830, n.º 327, p.1378. (BN-RJ, consulta on line).

Pelo que se colige da investigação do juiz e do desfecho do processo, a comunidade mercantil do Rio de Janeiro compartilhava a ideia de que os africanos, sobretudo os príncipes, não deveriam ter sido trazidos da África para o Brasil. Havia o reconhecimento de que as autoridades africanas que remetiam cativos para o Atlântico deviam ter suas prerrogativas de mando preservadas. Tratava-se de um pacto político fundamental para a continuidade da reprodução da própria sociedade escravista brasileira. Dito de outro modo, a sociedade escravista brasileira dependia, para sua reprodução, da soberania de sociedades africanas parceiras no trato atlântico de cativos. Fora isto que o mestre de uma embarcação pôs em causa.

Quanto ao mestre do *Feliz União*, descrito na documentação consultada como “piloto Herculano”, ele declarou em depoimento que os “donos do navio nenhuma parte tiveram no facto”. Segundo ele, o ocorrido teria sido fruto de uma represália sua em função de um episódio acontecido há cerca de dois anos, quando então esteve envolvido em outra negociação de escravos no rio Zaire. Na ocasião testemunhou uma atrocidade cometida por “negros” contra o praticante de um navio negreiro pertencente a um homem conhecido pela alcunha de “Lobo da Prainha”. Ao descer a terra o tripulante foi agarrado, estrangulado e queimado na praia por “trívolos pretextos”, “à vista de toda a tripulação do navio que debalde o procuro (sic) salvar”. Ainda segundo o mestre do negreiro, entre os “pretos” que se declaravam livres ao chegarem ao Rio de Janeiro estavam os que “concorrerão para o assassinato do praticante” e que na “ocasião que vierão á bordo para venderem outros negros” foram agarrados e incluídos assim ao total de escravos já negociados.³²⁴

Em fins de abril de 1830, exatamente duas semanas após o desembarque dos régulos africanos e seus súditos no porto do Rio de Janeiro na condição de cativos, uma portaria da repartição dos negócios da justiça, assinada pelo ministro Visconde de Alcantara, comunicava ao Ministro da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, o Marquês de Paranaguá, a decisão do Imperador D. Pedro I a respeito do caso ocorrido no negreiro *Feliz União*.

Repartição dos Negócios da Justiça

Havendo Sua Magestade o Imperador Resolvido, que pela Repartição da Marinha se apromptasse huma embarcação para conduzir ao Porto de Cabinda os 33 africanos, que dalli forão conduzidos insidiosamente a bordo do Brigue Feliz União, o communico a V. Ex. para fazer expedir as ordens para esse fim necessarias, ficando V. Ex. na intelligencia que ao Desembargador encarregado do expediente da Intendência Geral da Policia se tem ordenado, que faça pôr em depósito os sobreditos

³²⁴ Arquivo Nacional - (AN-RJ), Processo de 1830 da Secretaria de Polícia da Corte, Fundo/Coleção: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 164, Seção de guarda: CODES. Ofício do Juiz do Crime do bairro da Candelária, João Jose de Oliveira Junqueira, ao Desembargador de Justiça do Crime dos Bairros da Candelária e Santa Rita, Antonio Augusto Monteiro de Barros, datado de 13 de abril de 1830.

Africanos, e que haja de fiscalisar que elles sejam todos sustentados, tratados, e soccorridos de todo o necessario por conta do Proprietario do sobredito Brigue, não só emquanto aqui se demorarem, como durante a viagem para seu paiz. Deos Guarde a V. Ex. Paço em 24 de abril de 1830. – Visconde de Alcantara. – Sr. Marquez de Paranagua.³²⁵

Nessa mesma direção, outra portaria também datada em 24 de abril de 1830 foi expedida pelo ministro da justiça determinando os procedimentos a serem seguidos pelo desembargador de justiça do crime da Intendência Geral de Polícia do Rio de Janeiro para o desfecho do caso dos régulos africanos e de seus súditos. Além de comunicar a resolução do imperador em realizar a viagem de retorno dos africanos para Cabinda em um navio de guerra da Marinha Imperial, foi determinado que o desembargador procedesse a uma averiguação minuciosa a fim de descobrir se, além dos 33 africanos indevidamente trazidos no brigue *Feliz União*, existiriam mais alguns sob a mesma condição para que também fossem embarcados no navio que realizaria a viagem de retorno à África. Recomendava ainda que se fiscalizasse o tratamento dispensado aos africanos libertos, “tanto em terra, como de tudo que for necessário para o seu commodo transporte durante a viagem.”³²⁶

Após a conclusão do processo, o desembargador de justiça do crime, Antonio Augusto Monteiro de Barros, enviou ao ministro da justiça um ofício informando sobre o embarque dos africanos em um navio de guerra da Armada Imperial brasileira que tinha como missão realizar, até certo ponto, uma viagem diplomática que reconduziria à África as autoridades africanas e suas comitivas.

III^{mo} e Ex^{mo} S^{nr}.

Tenho a honra de certificar a V. E. que hontem 17 do corrente mez ficarão embarcados os trinta e cinco pretos, constantes da relação nominal junta afim de voltarem para o seu Paiz na Barca Escuna *Despique Paulistano* de que he commandante o 2º tenente E.G.Ruyton: ficando assim cumpridas inteiramente as ordens de Sua Magestade O Imperador, que me forão dirigidas por V. E.

Deos Guarde a V.Ex.^a Rio 18 de Maio de 1830.

III^{mo} e Ex^{mo} S^{nr}. Visconde de Alcantara

Antonio Augusto Monteiro de Barros³²⁷

³²⁵ Portaria de 24 de abril de 1830 do Ministro da Justiça João Inácio da Cunha, Visconde de Alcantara, ao Ministro da Marinha Francisco Vilela Barbosa, Marquez de Paranagua, publicada no *Diário Fluminense*, edição de 29 de abril de 1830, n.º 94, Vol.15, p.374. (BN-RJ,consulta on line), [grifos nossos].

³²⁶ Portaria de 24 de abril de 1830 do Ministro da Justiça João Inácio da Cunha, Visconde de Alcantara, ao Desembargador de Justiça do Crime da Intendência Geral da Polícia do Rio de Janeiro, Antonio Augusto Monteiro de Barros, publicada no *Diário Fluminense*, edição de 29 de abril de 1830, n.º 94, Vol.15, p.374. (BN-RJ,consulta on line), (grifos nossos).

³²⁷ Arquivo Nacional - (AN-RJ), Processo de 1830 da Secretaria de Polícia da Corte, Fundo/Coleção: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 164, Seção de guarda:CODES. Ofício do Desembargador de Justiça do Crime dos Bairros da Candelária e Santa Rita, Antonio Augusto Monteiro de Barros, ao Ministério da Justiça datado de 18 de Maio de 1830. (grifos nossos).

Quanto ao desfecho do caso referente às partes envolvidas no crime praticado contra os africanos, a documentação consultada³²⁸ permite afirmar apenas que os traficantes de escravos responsáveis pela negociação, José Antônio de Oliveira e Silva e seu sócio Antonio José Moreira Pinto, tiveram que arcar com todas as despesas dos africanos libertos enquanto permaneceram no Rio de Janeiro, e também com a viagem de retorno a Cabinda, que é mencionada nas fontes como um “paiz”, uma unidade política independente controlada por africanos. Possivelmente, os negociantes de escravos citados não sofreram maiores penalidades em função de terem colaborado com as autoridades brasileiras responsáveis pelo processo judicial e serem inocentados pelo mestre da embarcação, o “piloto Herculano”, que assumira toda a responsabilidade pelo ocorrido, alegando ter agido por conta própria em represália a uma ação de violência extrema cometida anos antes em outra negociação de escravos no rio Zaire contra o praticante de um navio negreiro brasileiro, ocasião em que tiveram parte alguns dos africanos que se declararam livres ao chegarem ao Rio de Janeiro no negreiro *Feliz União*. Supomos que o mestre Herculano agira de forma traiçoeira contra as autoridades africanas por acreditar que o comércio atlântico de escravos realmente chegaria ao fim no ano de 1830, desta forma não regressaria mais à África para novas negociações e os “negros” indevidamente apresados poderiam ser imediatamente vendidos ao chegarem ao Rio de Janeiro sem que houvesse chance de protestarem contra a escravização. Nos últimos meses de legalidade do comércio de escravos, a demanda crescera muito e provocou dificuldades para completar a lotação dos negreiros no litoral africano.³²⁹

Todavia, a alegação de maus tratos por parte dos africanos aos tripulantes dos negreiros, incluindo raptos e mortes, também não é desprovida de fundamento. Era prática na região, pelo menos no contexto das guerras de 1782-1783, capturar tripulantes livres ou forros e vendê-los a outros negociantes, bem como matar brancos, mesmo que estes brancos fossem brancos angolenses, isto é, nascidos no Reino de Angola.³³⁰ Portanto, querer lotar os navios na iminência do fim do tráfico legal e vingar-se de autoridades africanas não são hipóteses excludentes. O tráfico de cativos também podia funcionar como vingança, eufemisticamente

³²⁸ Refiro-me especificamente as duas portarias citadas anteriormente do Ministério da Justiça expedidas em 24 de abril de 1830.

³²⁹ Esta constatação pode ser coligida a partir dos números superiores de escravos que foram embarcados no litoral africano nos negreiros *Feliz União* e *Velha de Deus* em viagens realizadas antes de 1830. Cf. website *Voyages: the trans-atlantic slave trade database*, (www.slavevoyages.org).

³³⁰ GUEDES, Roberto; CARVALHO, Ariane. *A “grande derrota de Cabinda”*, 2022, passim.

caracterizada como *uma justa represália dos males que muitos d'elles fizeram em África a nossos Capitães*.

Seja como for, muito provavelmente a balança de poderes econômico e político teriam favorecido os negociantes de escravos em detrimento do mestre da embarcação negreira que estivera diretamente envolvido no caso levado a alçada das mais elevadas autoridades brasileiras. Porém, ressaltamos ainda que consultando o website *voyages: the trans-atlantic slave trade database*, www.slavevoyages.org, podemos constatar que os negociantes de escravos mencionados parecem não ter prosseguido no comércio atlântico de escravos após 1830 na “era da ilegalidade”. Pode ser, no entanto, que essa ausência se deva ao não registro das viagens durante a fase do comércio ilícito de cativos ao longo das décadas de 1830 e 1840. Pelo menos, os traficantes continuaram atuando no tráfico interno de escravos no eixo Sul-Sudeste de Brasil.

2.5 O retorno à África dos príncipes de Cabinda na Armada Imperial do Brasil sob ordens de D. Pedro I

Por meio do Aviso de 15 de maio de 1830, o tenente Eduardo Guilherme Ruyton recebera ordens expressas diretamente do Ministro da Marinha com a recomendação do Imperador D. Pedro I para que “os pretos” fossem bem tratados até o desembarque em solo africano.

Para Eduardo Guilherme Ruyton

Logo a que Vm.^{ce} tiver recebido a seu bordo os Pretos que se mandão regressar para a Costa d'África, e que pelo Inspector do Arsenal da Marinha lhe for indicado o dia da sua sahida, se fará Vella, e dirigirá ao Porto da dita Costa, d'onde forão violentamente trazidos aquelles Pretos; e ali os deixará voltando immediatamente a esta Corte. S. M. O Imperador Recomenda o bom tratamento dos passageiros, e Espera do Reconhecido Zelo, e intelligencia de Vm.ce , o melhor desempenho da prezente comissão. Deos Guarde a Vm.ce

Paço em 15 de Maio de 1830. Marquez de Paranaguá.³³¹

De acordo com as notícias marítimas que foram publicadas no periódico carioca *Diário Fluminense* os dois príncipes africanos juntamente com seus súditos embarcaram no navio de guerra da Marinha Imperial do Brasil denominado *Despique Paulistano* que partira do Rio de

³³¹AN-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. (grifos nossos).

Janeiro em 21 de maio de 1830 rumo à costa da África.³³² Cabe observar que o oficial Eduardo Guilherme Ruyton não foi escolhido aleatoriamente para o desempenho desta importante missão política e diplomática junto às autoridades africanas, haja vista que o tenente Ruyton estivera em Cabinda no ano de 1829 quando comandou o brigue escuna *Feliz*³³³ que fez parte da *Divisão Naval da Costa do Leste*³³⁴, ou seja, ele certamente teve contatos pretéritos com régulos de Cabinda que controlavam o litoral do reino, portanto, possuía experiência no relacionamento com africanos. Em função disso, o Aviso do ministro da marinha esperava o “melhor desempenho” na sua nova “comissão”, e reconhecia o seu “Zelo” e “inteligência”.

Antes de tudo, há que se dar relevo às formas de tratamento dispensadas aos africanos na correspondência oficial e na maior parte das vezes no *Aurora Fluminense*. Neste periódico, diferentemente da matéria veiculada no *Brasileiro Imparcial*, as lideranças africanas foram reconhecidas como príncipes e se silenciou sobre maus tratos dirigidos a brasileiros em Cabinda. Ao contrário, os africanos teriam sido vítimas de violências por parte de mercadores de cativos. Enfaticamente, a documentação oficial recomendava que os africanos tivessem um “bom tratamento” até que regressassem à África. É difícil precisar se os africanos de Cabinda tiveram acesso aos periódicos que noticiaram seu caso na Corte e/ou ao teor das controvérsias e tomadas de posição sobre o assunto, conquanto houvesse leituras públicas de periódicos na cidade. Se não leram, talvez tenham ouvido falar de algo sobre o assunto. No entanto, não se descarta a possibilidade de não apenas falarem, mas também lerem em português. O que não lhes faltava era habilidade para aprender as línguas europeias que operavam no tráfico, fosse francês ou português, e certamente também o inglês, o holandês, o espanhol etc. Eram muitas as línguas do tráfico de cativos. Além disso, a língua portuguesa era relativamente difundida entre autoridades africanas, ao menos no Reino de Angola, que se apropriaram de práticas de escrita para fins de exercício de seu poder, de registro de sua memória e como monopólio de comunicação com autoridades europeias em África.³³⁵

³³² *Diário Fluminense*, edição de 24 de maio de 1830, n.º 114, Vol.15, Notícias Marítimas, p.456. (BN-RJ, consulta on line).

³³³ 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, Avisos de 20 de abril e 25 de abril de 1829, Folha 148 (verso) e Folha 150 (verso), respectivamente, do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, determinando que Eduardo Guilherme Ruyton, comandante do brigue escuna *Feliz*, partisse para Cabinda no dia 27 de abril de 1829, juntamente com o brigue *Três de maio*, comandado por Joze Tropez Boisson, que também iria compor a *Divisão Naval da Costa d’Leste*.

³³⁴ Sobre os navios da Marinha de Guerra do Brasil que compuseram a *Divisão Naval da Costa do Leste*, veja: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, pp.141-142.

³³⁵ Sobre a apropriação da escrita pelos africanos, veja: TAVARES, Ana Paula. A escrita em Angola: comunicação e ruído entre as diferentes. In: HEINTZE, Beatrix; VON OPPEN, Achim (Eds.). *Angola on the move*. Transport Routes, Communications and History. Frankfurt am Main Gesamtherstellung: Druckerei und Verlag Otto

Por todo o exposto, não descartamos as possibilidades de os africanos terem tomado ciência dos debates em torno da escravização ilegal e da reputação política que possuíam entre traficantes e autoridades brasileiras. Nesse sentido, o Estado imperial que lhes mandava dar bom tratamento e punia, ainda que “só para africano ver”, os responsáveis pelo rapto, com o objetivo de promover a política de paz e amizade em torno do tráfico. Talvez isto fosse levado em conta quando os brasileiros traficassem novamente nas praias africanas. A perspectiva de possíveis retaliações a negociantes de escravos brasileiros por parte de autoridades africanas responsáveis diretamente pelo trato negreiro já havia acontecido há alguns anos em um caso em que ocorreu a escravização ilegal do filho do Mambuco Mwe Puna³³⁶ de Cabinda, Manuel José Puna, enviado ao Brasil, por meio de um contrato feito entre seu pai e um capitão de navio negreiro, para receber formação educacional. Com efeito, o destacado negociante cabindense Francisco Franque (1777-1875) que estivera no Brasil no início da década de 1820 para levar um carregamento de cativos acabou libertando seu compatriota José Puna ao tomar ciência de seu infeliz destino.³³⁷ Franque solicitou ao dono da casa onde estivera hospedado para informar ao capitão do navio responsável pelo transporte de Manuel José Puna de Cabinda ao Rio de Janeiro que “o seu procedimento poderia vir a prejudicar os brancos que fossem a Cabinda, pois que José Puna era filho dum grande senhor do Reino”.³³⁸

Manuel José Puna regressou a Cabinda, juntamente com Francisco Franque que já havia sido educado no Rio de Janeiro, pouco tempo depois da independência do Brasil, “tendo aprendido excelentemente a falar, escrever, proceder e trajar à portuguesa”³³⁹ apesar de ter sido escravizado como “criado de mesa”, ou seja, um escravo doméstico.³⁴⁰

Certamente, a não reparação por parte do governo brasileiro do incidente ocorrido em 1830 envolvendo elevadas autoridades de Cabinda poderia efetivamente resultar em um rompimento abrupto das redes de alianças mercantis existentes entre negociantes brasileiros e lideranças africanas que controlavam um verdadeiro celeiro de fornecimento de cativos em uma área de grande interesse geo-político estratégico para o nascente império escravista brasileiro,

Lembeck, 2008, pp.163-172; TAVARES, Ana Paula; SANTOS, Catarina Madeira. *Africae Monumenta: a apropriação da escrita pelos Africanos: volume I – Arquivo Caculo Cacahenda*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002.

³³⁶ Em quicongo o vocábulo “Mwe” ou “Mõe”, também chamado “Mani”, significa “Príncipe” ou “Senhor da terra”. O termo Puna se refere a uma “linhanhem antiga” de grande prestígio na sociedade do Ngoyo. Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas: Domingos José Franque e a história oral das linhagens de Cabinda*. Lisboa: Novo Imbondeiro, 2003, pp.65; 75-76.

³³⁷ FRANQUE, Domingos José. *Nós, os Cabindas*. História, leis, usos e costumes dos povos de N`goio. Lisboa: Editora Argo, 1940, p.62.

³³⁸ Ibid, p.51.

³³⁹ Ibid, p.62.

³⁴⁰ Ibid, pp.50-51.

que, após a independência, não poderia depender exclusivamente do fornecimento de escravos provenientes de portos sob domínio de sua ex-metrópole.

Na documentação produzida pela Secretaria de Polícia da Corte sobre o caso dos africanos ilegalmente cativados na África e transportados para o Rio de Janeiro em 1830, há um detalhe deveras importante. As autoridades brasileiras mandaram que se efetivasse uma relação nominal dos africanos que foram reconduzidos ao porto de Cabinda em uma verdadeira missão militar e diplomática que envolveu como vimos a Marinha de Guerra do Brasil e outras instituições centrais do Estado brasileiro, como o Ministério da Justiça e o próprio mandatário do Império.

Relação nominal dos pretos entregues pelos proprietários dos Brigues Escunas Felis União e Velha de Deus na conformidade das Ordens de Sua Magestade O Imperador forão embarcados abordo da barca escuna Despique Paulistano que segue para Affrica.

1 Mambuco Canga =	19 Chinquela =
2 Manelambe Miguel =	20 Manvorin Bau =
3 Canga Linguester =	21 Lucala Linda enunguá =
4 Mafuca Jinga =	22 Zambe =
5 Pipa Sanda =	23 Lutete =
6 João Mavisso =	24 Chico Cinga =
7 Manoel Meginga =	25 Lembe =
8 Miguel Sabo =	26 Cufo =
9 Canga Bumbo =	27 Bicuta =
10 Madolo Bemba =	28 Chipeba =
11 Camador Canga =	29 Pipa Pequeno =
12 Mangofe Manoel =	30 Zau =
13 Sumde =	31 Jula =
14 Boandq =	32 Mavinga de Boma =
15 Zilla Bexiga =	33 Petra Seba =
16 Impinta Gaelinheiro =	34 Franque Chencoco =
17 Onchamma =	35 Lutete Fisti =
18 Vemba =	

Rio de Janeiro 17 de Maio de 1830.
Procopio Alarno Ribeyro de Rezende³⁴¹

Como se tem salientado, os nomes dizem algo sobre as sociedades escravistas, inclusive as práticas de nomeação.³⁴² Os africanos apresados ilegalmente mantiveram, na Corte do Rio de Janeiro, os seus nomes originais. Isso significa que não foram batizados no cristianismo

³⁴¹ AN-RJ, Processo de 1830 da Secretaria de Polícia da Corte, Fundo/Coleção: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 164, Seção de guarda: CODES. Relação nominal dos pretos embarcados abordo da barca escuna *Despique Paulistano*, 17 de maio de 1830. [grifos nossos].

³⁴² FLORENTINO, Manolo; GÓES, José Roberti Pinto de. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico*. Rio de Janeiro, 1790-1850. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997, capítulo 3; GUEDES, Roberto. *Na pia batismal: família e compadrio entre escravos na freguesia de São José do Rio de Janeiro (Primeira Metade do Século XIX)*. Niterói: UFF-PPGHIS, Dissertação de Mestrado, 2000; FARINATTI, Luis Augusto. Padrinhos preferenciais e hierarquia social na fronteira sul do Brasil (1816-1845). In: GUEDES, Roberto; FRAGOSO, João (org.). *História social em registros paroquiais (Sul-Sudeste do Brasil, séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016. pp. 102-128; MATHEUS, Marcelo dos Santos. *A produção da diferença: escravidão e desigualdade social ao Sul do império brasileiro (Bagé, 1820-1870)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2016, capítulo 4; GUEDES, Roberto; CARVALHO, Ariane. *Muxilundas: memória política, escravidão perpétua, liberdade e parentesco (Luanda, século XVIII)*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2021, capítulo 4.

católico, logo, não foram inseridos na escravidão nas Américas pela porta de entrada desta cerimônia católica, que era um mecanismo importantíssimo para transformar cativos em escravos. Os príncipes nunca foram chamados de escravos, mesmo que fossem denominados como pretos e negros, sempre eram havidos por livres, régulos, príncipes. Nesse sentido, a manutenção e a referência devida aos nomes dos africanos também são repletas de significados para a compreensão das alianças entre brasileiros e africanos. A lista mandada fazer pelo poder imperial ordenou os africanos conforme a sua hierarquia social em África e suas funções sociais, políticas e econômicas. Desta forma, devemos responder primeiro a seguinte questão: os régulos africanos Manelambe Miguel e Mambuco Canga eram efetivamente autoridades de qual reino ou reinos africanos?

O régulo africano Manelambe Miguel é descrito no periódico *Diário Fluminense* como um dos “Príncipes do Zaire”³⁴³, o que atesta o reconhecimento de que se tratava de uma autoridade destacada que negociava escravos nas enseadas da foz deste rio, área de atuação de autoridades de Cabinda envolvidas diretamente com o comércio de cativos. Devemos observar que o primeiro nome “Manelambe” pode ser interpretado como uma aglutinação de dois vocábulos, “Mani”, que significa *Príncipe* ou *Senhor da terra*, com “Lambe”, que pode se referir à linhagem nobre a qual o africano pertencia. Assim, teria ocorrido apenas uma variação linguística de “Mani”, em quicongo, para “Mane”, em português, mantendo-se o sentido ou campo semântico do termo africano, cujo significado também se refere ao chefe de uma linhagem nobre do reino de Cabinda.³⁴⁴ O nome africano “Manelambe” seguido de um segundo nome comum na cultura cristã, “Miguel”, revela a influência do catolicismo português³⁴⁵

³⁴³ Cf. *Diário Fluminense*, edição de 24 de maio de 1830, n.º 114, Vol.15, Notícias Marítimas, p.456. (BN-RJ, consulta on line). Na Seção Notícias Marítimas, onde é mencionada a viagem de retorno à África dos líderes africanos, juntamente com suas comitivas, ambos são denominados como “Príncipes do Zaire”. Além disso, observamos que a grafia do régulo “Manelambe” Miguel aparece no referido periódico como “Molembo” Miguel, e o Mambuco “Canga” é denominado como Mambuco “Conga”. Optamos pelas denominações presentes no documento expedido pela Secretaria de Polícia da Corte, citado acima: Relação nominal dos pretos embarcados abordo da barca escuna *Despique Paulistano* de 17 de maio de 1830. Veja nota 275. Cabe ainda observar que segundo Phyllis Martin, entre c.1820 e 1850, um certo *Mambouk* “Loemba”, da família nobre cabindense Nkata Kalombo, exercia sua autoridade no litoral do reino de Cabinda. Cf. MARTIN, Phyllis M. Family strategies in nineteenth-century Cabinda, 1987, p.72. Tendo em vista que não existia padronização da escrita da língua portuguesa no início do século XIX, e ainda se tratando de nome próprio originário do dialeto africano quicongo, é bastante plausível que a transcrição para o português ou mesmo o inglês, apresente denominações diversas. Além disso, é possível que os escreventes das documentações consultadas em português tenham redigido os nomes africanos da forma como compreenderam a pronúncia. Seja como for o tratamento dispensado pelas autoridades brasileiras aos régulos africanos e a própria repercussão do caso na imprensa do Rio de Janeiro indica que os chefes africanos de fato pertenciam às famílias mais destacadas do reino de Cabinda.

³⁴⁴ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp.65;75.

³⁴⁵ Segundo Linda Heywood, após a conversão ao cristianismo era comum entre os africanos mesclarem seus nomes originais e títulos com um nome em português. Esta prática refletia a interpenetração dos costumes africanos e cristãos, ou seja, a “cultura mista afro-católica” na África Central Atlântica. Cf. HEYWOOD, Linda M. Portuguese into african: the eighteenth-century central african background to Atlantic creole cultures. In:

presente na região da África Central Atlântica desde o final do século XV, quando o primeiro *Manicongo*³⁴⁶, Nizinga Nikuyu, foi convertido ao cristianismo e passou a adotar o nome de Dom João I.³⁴⁷ No auge do reino do Congo, entre os séculos XVI e início do XVII, os reinos Ngoyo e Loango eram áreas tributárias do rei do Congo. Porém, no século XIX o outrora poderoso reino do Congo encontrava-se com o território reduzido, alquebrado e descentralizado de tal forma que os poderes locais grassavam comercializando com o exterior quase que de modo independente do poder central.³⁴⁸

Conforme o periódico *Aurora fluminense*, Manelambe Miguel e o Mambuco Canga foram capturados quando realizavam negociações de venda de cativos a bordo de um navio negreiro no rio Zaire.³⁴⁹ De acordo com Alberto de Oliveira Pinto, somente os chefes das linhagens mercantis da costa do reino Ngoyo podiam pisar o chão do convés de um navio negreiro para resgatar ou negociar escravos com o comandante da embarcação.³⁵⁰ Portanto, o simples fato de as referidas autoridades africanas terem sido convidadas para um suposto jantar a bordo do navio brasileiro *Feliz União* demonstra claramente o pertencimento a linhagens nobres de Cabinda envolvidas diretamente com o comércio atlântico de escravos. Destarte, tendo em vista diferentes fontes consultadas³⁵¹, estes régulos que foram reconhecidos como autoridades africanas no Brasil, certamente eram figuras proeminentes em Cabinda, no reino Ngoyo, que sofria influência do reino Loango, embora houvesse pretensões portuguesas sobre a região.

Por sua vez, o Mambuco Canga seria a principal autoridade cabindense transportada para o Rio de Janeiro no porão do negreiro *Feliz União*, não à toa o seu nome aparece no topo da listagem dos africanos libertados que retornaram a Cabinda em maio de 1830 a bordo de um navio de guerra da Marinha Imperial do Brasil. Tendo por base a historiografia sobre o extinto reino de Cabinda, sabemos que a denominação “Mambuco” se refere a um título de poder empregado para designar os administradores do litoral que eram reconhecidos pelos negociantes de escravos como vice-reis em Cabinda.³⁵² Segundo Carlos Serrano, a política externa estabelecida em termos da soberania deste reino africano era discutida entre o Mambuco

HEYWOOD, Linda M. (Edited) *Central Africans and cultural transformations in the american diaspora*. London: Cambridge University Press, 2002, p.103.

³⁴⁶ Manicongo era a denominação corrente entre os congoleses atribuída ao rei do Congo.

³⁴⁷ Cf. FERREIRA, Frederico Antonio. *O Imperador e o Príncipe*, 2015, p.53.

³⁴⁸ *Ibid.*, pp.46; 68-69.

³⁴⁹ Cf. *Aurora Fluminense*, edição de 19 de abril de 1830, n.º 326, p.1371. (BN-RJ, consulta on line).

³⁵⁰ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp.56-57.

³⁵¹ Além do *Diário Fluminense*, refiro-me também aos periódicos *Luz Brasileira* e *Aurora Fluminense* citados no início deste capítulo, onde respectivamente os régulos africanos são mencionados como “filhos de alguns dos grandes” do porto de Cabinda e Príncipes de Cabinda.

³⁵² Cf. SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, p.70

e os representantes das autoridades dos países interessados.³⁵³ Isto nos remete novamente ao periódico *Diário Fluminense* que especificamente denominara os dois chefes africanos, Manelambe Miguel e Mambuco Canga, como “Príncipes do Zaire”.³⁵⁴ Segundo Maria Cristina Wissenbach a expressão *Príncipes do Zaire*, era uma denominação usual para designar os régulos que possuíam autoridade e poder para realizar tratados de amizade e alianças mercantis na região da Bacia do rio Zaire.³⁵⁵ Isto significa que o poder e autoridade do Mambuco de Cabinda estendia-se até o complexo mercantil da zona do Baixo Congo, tendo em vista que este era também nominalmente reconhecido como um dos *Príncipes do Zaire*. De acordo com representações cartográficas, produzidas nos séculos XVIII e XIX, o litoral do reino Ngoyo se estendia da baía de Cabinda até a foz do rio Zaire, na localidade denominada Ponta da Banana.³⁵⁶ (Apêndices 6 e 7)

Ora, o poder do Mambuco foi reconhecido do outro lado do Atlântico, mesmo sob condições adversas. Assim, a distinção social desses homens proeminentes na sociedade africana era conhecida entre o círculo de traficantes de escravos brasileiros. O Mambuco de Cabinda na hierarquia de poderes africanos só estava subordinado ao rei do Ngoyo, chamado de “Mangoyo”, que além de ser o chefe político de seu povo era também um líder religioso, visto como um representante por excelência dos ancestrais, um elo entre os vivos e os mortos.³⁵⁷ Dentro da cultura *Bawoyo* existiam mitos, ritos e símbolos que fortaleciam o poder do *Mangoyo*, este tradicionalmente usava como veste um símbolo de poder, o *mpu* (barrete), confeccionado com peles de leopardo³⁵⁸ e portava um bastão de comando. Porém, existia uma tradição que limitava o poder do rei de Cabinda dentro do território do seu reino, pois depois de empossado não poderia mais ver o mar, tabu denominado *Kegila*, o que o impedia de se aproximar do litoral. Desta forma, o governante do Ngoyo deveria permanecer no interior de seu território, na capital do reino em Mbanza Ngoyo, e assim deixava o governo do litoral a cargo de outras pessoas. Dentre estas se destacava o *Mambuco* que exercia a função de governador do litoral, e também usava um barrete confeccionado com peles de felinos, que lhe

³⁵³ Ibid, p.127.

³⁵⁴ Cf. *Diário Fluminense*, edição de 24 de maio de 1830, n.º 114, Vol.15, Notícias Marítimas, p.456. (BN-RJ, consulta on line).

³⁵⁵ Cf. WISSENBACH, Maria Cristina C. Dinâmicas históricas de um porto centro-africano, 2015, p.188.

³⁵⁶ Cf. SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, pp. 44; 85.

³⁵⁷ Ibid., pp.58; 69-70; 48-49.

³⁵⁸ Importa observar que a palavra Ngoyo segundo Carlos Serrano expressa a relação existente entre o poder e o sagrado. Com efeito, Ngoyo é composto da palavra *Ngo* que literalmente significa “leopardo” e simbolicamente tem o significado de poder pois só os chefes podiam usar a pele de leopardo, e *oyo* ou *moyo* que significa “alma”, “espírito” ou mais corretamente “força vital”. Ibid., pp.47-48.

conferia a autoridade.³⁵⁹ De acordo com Carlos Serrano, o *Mambuco* se constituía num “duplo do Rei”, pois, em determinadas missões, cabia a ele a dignidade de substituir o *Mangoyo*.³⁶⁰

Sobre o governo no litoral de Cabinda, José Martins Vaz em um trabalho etnográfico pormenorizado sobre a sociedade cabindense, destacou alguns aspectos relevantes: o *Mambuco* possuía a prerrogativa de decidir por si próprio, embora em nome do rei, tendo competências para administrar a justiça nos domínios do reino de Cabinda, com poderes acrescidos sobre a vida e a morte dos súditos. Além disso, como a costa atlântica do reino era extensa, considerando que o *Mangoyo* não podia ocupar-se de todo o espaço e que pela tradição ficava proibido de se aproximar do litoral, onde ocorria o maior volume de comércio e residia a maioria dos seus súditos, “havia vários mambuku, considerados a entidade mais importante depois do rei”.³⁶¹

Resta ressaltar ainda que entre os africanos que regressaram à África estava um africano denominado *Mafuca* Jinga. Dentro da hierarquia administrativa dos funcionários que exerciam suas atribuições na costa do reino de Cabinda, o *Mafuca* ou *Manfuca* exercia uma função de grande relevância, pois se posicionava como intermediário entre o dirigente local e os estrangeiros negociantes de escravos durante as transações mercantis. Com efeito, o *Mafuca* era o auxiliar direto do Mambuco nos assuntos referentes ao comércio e cobrança de impostos³⁶², tendo um papel destacado na operacionalização do tráfico de cativos, pois além de ser responsável por receber os tributos devidos pelos comerciantes que atuavam no reino Ngoyo, também controlava e estabelecia a conexão das redes mercantis do interior com o litoral.³⁶³ De acordo com Phyllis Martin o “Mafouk” por ser um oficial nomeado pelo rei para exercer a função de encarregado da gestão geral do comércio possuía um potencial poder político. Além disso, embora o detentor deste cargo não pertencesse a classe dos príncipes, ele poderia casar-se com uma princesa e assim obter os privilégios da classe principesca.³⁶⁴ A autoridade do *Mafuca* podia ser reconhecida em suas vestes, pois em função dos costumes usava um barrete

³⁵⁹ Ibid., pp. 59; 67; 91-92.

³⁶⁰ Após o falecimento de um Mangoyo ou sua deposição não era o Mambuco que assumia o poder, pois nesta eventualidade o reino passava a ser governado por uma regência composta por três membros próximos do rei, eram eles: o Mangovo, o Mambona e o Moêtele, mas a dignidade de vice-rei ficava a cargo do sobrinho do último Rei até que fosse eleito o próximo Mangoyo. A escolha do rei do Ngoyo e do Mambuco era feita entre os chefes das principais linhagens nobres do reino, seus sobrinhos e netos-sobrinhos. As quatro principais linhagens do reino eram: *Mani Sambo*, *Mani Mankata-Kalombo*, *Mani Simbo* e *Mani Npuna*. Cf. SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, pp.58; 69-70.

³⁶¹ VAZ, José Martins. *No mundo dos Cabindas: estudo etnográfico*. Lisboa: Editorial L.I.A.M, vol. II, 1970, pp. 22-23.

³⁶² Cf. SERRANO, op.cit., pp.70;125-127.

³⁶³ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp.6;11;49;64; FRANQUE, Domingos José. *Nós, os Cabindas*, 1940, pp.37-38.

³⁶⁴ Cf. MARTIN, Phyllis M. *The external trade of the Loango coast*, 1972, p.97.

especial, confeccionado com fibras finas de vegetais, longo que caía sobre o ombro e ainda trajava uma romeira tecida nas mesmas fibras que o cobria do pescoço até à altura dos cotovelos.³⁶⁵

Além de *Mafuca Jinga*, que estava no topo da hierarquia dos agentes africanos intermediários das transações mercantis, encontramos também na relação nominal dos africanos que retornaram para a África em 1830, a bordo de um navio de guerra da marinha imperial do Brasil, *Canga Linguester*. Este provavelmente ocupava a função de intérprete. De acordo com Wissenbach os chamados *linguisters*, eram “uma espécie de comissários viajantes das firmas estrangeiras que faziam contratações e outros negócios a seu mando”. O termo *linguister* se difundiu possivelmente a partir da origem portuguesa da palavra, considerando-a como uma língua franca de comércio costeiro na África.³⁶⁶

Por fim, na relação nominal dos africanos que regressaram à África podemos perceber que alguns nomes combinam a língua portuguesa e banta faladas no reino de Cabinda, um sinal claro da existência de uma língua franca empregada nas atividades mercantis, marcada pela influência dos principais envolvidos no comércio de escravos.³⁶⁷

A origem do reino Ngoyo deriva de migrações de bantus da cultura *Bawoyo*, provenientes do reino do Congo, em direção ao norte da foz do rio Zaire. A presença portuguesa na região de Cabinda remonta ao século XVI quando os reis do Ngoyo realizaram acordos com os portugueses em torno da negociação de escravos.³⁶⁸ Nas palavras de Jaime Rodrigues, em Cabinda existia uma “sociedade produtora de escravos”³⁶⁹, pois, nesta sociedade que ocupava a região entre o porto de Cabinda e a foz norte do rio Zaire, os escravos, segundo a análise antropológica feita por Carlos Serrano, poderiam ter pelo menos seis origens diferenciadas: cativos em guerras contra os povos vizinhos; nascidos de mulheres escravas; provenientes do comércio de longa distância – nesse caso, trocados, sobretudo, por sal; receber a condição de dependente ou servo após um julgamento onde era condenado pela quebra das normas do reino; dependência por dívida – que poderia ser individual ou de toda uma linhagem e por fim, tornar-se cativo pela impossibilidade de garantir sua autossustentação ou sua sobrevivência diante do perigo de vingança de outro membro de seu próprio grupo.³⁷⁰

³⁶⁵ Cf. SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, p.92.

³⁶⁶ Cf. WISSENBACH, Maria Cristina C. *Dinâmicas históricas de um porto centro-africano*, 2015, p.173.

³⁶⁷ Mesclar nomes africanos e portugueses simbolizava reconhecimento mútuo de autoridades, ainda que os portugueses concebesses os africanos como súditos. Porém, isto não se aplica ao caso dos cabindenses durante a primeira metade do século XIX. Cf. CARVALHO, Ariane. *Guerras nos sertões de Angola*, 2020, passim.

³⁶⁸ Cf. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, p.87.

³⁶⁹ *Ibid.*, p.87.

³⁷⁰ Cf. SERRANO, Carlos M. H. *op.cit.*, pp.119-121.

As matérias jornalísticas publicadas em 1830 envolvendo o caso dos régulos africanos e a atuação da Marinha de Guerra Imperial no litoral africano no final da década de 1820 acabaram rendendo frutos, considerando que, nas décadas de 1830 e 1840, mesmo com o comércio atlântico de escravos sendo uma atividade ilícita, os portos da região congo-angolana de soberania africana continuaram a ter importância fundamental no fornecimento anual de milhares de escravos para a lavoura brasileira, contribuindo sobremaneira para a permanência de uma *estrutura econômica arcaica* herdada do período colonial.³⁷¹

Com efeito, observamos neste contexto a materialização de um projeto geopolítico estratégico que fora se definindo após a emancipação política do Brasil em decorrência da naturalização na cultura brasileira da instituição escravidão, onde a disseminação da posse de escravos era uma realidade entre diferentes grupos da sociedade. Nessa direção, o fato de portos escravistas controlados por poderes africanos continuarem fornecendo milhares de braços para o Brasil até o fim da primeira metade do século XIX coaduna com a pretensão brasileira, surgida durante a década de 1820, em manter áreas estratégicas de influência ao norte dos domínios lusitanos, haja vista que existia a possibilidade real de Portugal vedar de forma abrupta o comércio de escravos nos portos africanos sob seu controle em função de pressões inglesas. Longe de uma visão teleológica da história, esta pesquisa busca captar as possibilidades que se apresentaram a amplos setores da sociedade escravista brasileira em um contexto histórico específico, marcado por pressões externas pelo fim do comércio de escravos e por uma ampla rede de interesses que interligavam as duas margens do Atlântico Sul escravista.

Por tudo isso, não foi aleatório que, em deferência aos príncipes, Mambuco Canga e Manelambe Miguel, seus nomes aparecessem no topo da relação dos africanos. Além dos provenientes do *Feliz União*, foram incluídos africanos do negreiro *Velha de Deus*³⁷², cujo proprietário também era o negociante José Antônio de Oliveira e Silva³⁷³. Em função disso, 35 africanos, indevidamente trazidos segundo a decisão da justiça brasileira, embarcaram em um navio de guerra da Armada Imperial do Brasil para serem repatriados, cumprindo assim as “Ordens de Sua Magestade, O Imperador”.

³⁷¹ Cf. FRAGOSO, João Luís R.; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto*, 2001, passim.

³⁷² Dos 35 africanos embarcados no navio de guerra *Despique Paulistano*, 32 eram provenientes do brigue *Feliz União*, haja vista que um morreu durante a travessia atlântica. Portanto, apenas três eram do negreiro *Velha de Deus*, que também escravizara africanos indevidamente na Costa da África, segundo a diligência da Intendência Geral de Polícia do Rio de Janeiro, em atendimento as determinações do Ministério da Justiça de 24 de abril de 1830 direcionada ao desembargador da Justiça do Crime Antonio Augusto Monteiro de Barros. O *Velha de Deus* atuou no tráfico até 1850, conforme o TSTD.

³⁷³ Cf. website *Voyages: the trans-atlantic slave trade database*, (www.slavevoyages.org).

Este episódio, indica como era necessário ao império escravista brasileiro manter boas relações com autoridades de regiões africanas autônomas, mesmo após o fim do comércio lícito de escravos em decorrência da convenção anglo-brasileira de 1826. Isto ajuda a explicar por que a política antitráfico britânica foi incapaz de evitar que a região da África Central Atlântica continuasse fornecendo milhares de cativos para o Brasil durante toda a primeira metade do século XIX. Apenas postular o protagonismo do Império do Brasil e dos traficantes brasileiros na continuidade do tráfico de cativos é minimizar a atuação política de africanos na história, ainda que apenas de suas elites. A permanência da disseminação da propriedade escrava, via comércio atlântico de cativos, entre diferentes grupos da sociedade brasileira em um contexto marcado pela hegemonia do capital mercantil, quando um grupo seletivo de homens de negócio envolvidos com o lucrativo tráfico de escravos ocupava o topo da elite de comerciantes em ambas as margens do Atlântico Sul, foi um *horizonte de expectativa*, um *futuro passado*³⁷⁴, também de régulos africanos.

2.6 A “diplomacia da amizade” afro-brasileira: uma herança colonial portuguesa reatualizada

A chamada “diplomacia da amizade” em relação aos reinos e potentados africanos havia norteado as relações afro-luso-brasileiras desde o século XVIII³⁷⁵ de forma a atender interesses em comum em torno do comércio atlântico de cativos. De acordo com Pierre Verger, as cartas dos reis africanos enviadas aos monarcas portugueses, entre a segunda metade do século XVIII e início do XIX, tinham a intenção em manter relações comerciais estreitas entre seus reinos e a Bahia.³⁷⁶ Sobre esta questão, Mariza de Carvalho Soares afirmou que a “diplomacia da amizade” marcou não apenas as relações entre Portugal/Brasil e Inglaterra, mas

³⁷⁴ Temos por base aqui a 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 em contextos históricos específicos. 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. Cf. KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado*. Contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2006.

³⁷⁵ De acordo com a historiografia dedicada ao tema, ocorreram oito contatos diplomáticos entre reinos africanos localizados na Baía de Benim, região conhecida como Costa da Mina, e a Coroa portuguesa no período em que esta dominava o Brasil. Cinco embaixadas referentes aos reis de Daomé (Porto de Ajudá): as embaixadas dos reis Tegnbesu (1750), Agonglô (1795), Adandozan (1805), Adandozan (1811), e Gezo (1818); uma do rei de Ardra ou Allada (Porto Novo): rei Hypo (1810); e outras duas dos reis de Onim (Porto de Lagos): rei Akinshemoyin (1770) e Príncipe Ajan (1807). Cf. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos*: dos séculos XVII a XIX. São Paulo: Corrupio, 1987, pp.257-283; Cf. ARAÚJO, Ana Lucia. Dahomey, Portugal and Bahia: king Adandozan and the Atlantic Slave Trade. In: *Slavery and abolition: a journal of Slave and Post-Slave studies*, Londres, vol. 33, nº 1, 2011, pp. 1-19.

³⁷⁶ Cf. VERGER, Pierre. op.cit., pp.257-283.

também entre Portugal/Brasil e os reinos africanos exportadores de escravos, mesmo após a assinatura do tratado de Aliança e Amizade com a Inglaterra (1810), que previa a abolição gradual do tráfico de cativos pelos portugueses.³⁷⁷ Em sua análise Soares destaca o então Príncipe Regente D. João apegado à diplomacia e às diretrizes estabelecidas por seus antepassados, revelando assim seus compromissos políticos com a escravidão na ocasião da chegada das embaixadas dos reinos de Ardra e do Daomé na Bahia em fins de 1810 e início de 1811.³⁷⁸ Esses dois reinos africanos eram concorrentes entre si e tinham o interesse em garantir o comércio de escravos com o Brasil. O rei do Daomé oferecia exclusividade de comércio, enquanto o de Ardra propunha um estreitamento das relações mercantis com o Brasil, porém sem que houvesse exclusividade. Destarte, os embaixadores africanos tinham interesses opostos, tendo o conde dos Arcos, então governador da Bahia, recebido ordens do Rio de Janeiro para reter os representantes dos reinos africanos em Salvador, devendo realizar as negociações e dispensar aos embaixadores “toda a atenção que pode merecer seu caráter”.³⁷⁹

Embora o regente do trono português no Rio de Janeiro não houvesse se comprometido com as propostas de exclusividade comercial oferecidas pelo reino de Daomé e com as intenções do rei de Ardra em substituir Daomé no comércio de escravos³⁸⁰, na interpretação de Mariza Soares o príncipe D. João parece ter saído ganhando, considerando que manteve o comércio de escravos não só com Daomé, mas com outros portos da Costa da Mina (Golfo do Benim), e não deixou em risco sua aliança com os ingleses. As preocupações do regente de Portugal “não eram os reis africanos e sim os interesses de seu reino”. Soares conclui afirmando que “o saldo obtido nos meandros diplomáticos teriam agradado os comerciantes de escravos situados de um lado e de outro do Atlântico.”³⁸¹

O jogo diplomático duplo do governo de D. João, por um lado, corroborava com a Inglaterra assinando tratados que previam a abolição gradual do comércio de escravos, mas, em contrapartida, mantinha uma “diplomacia de amizade” com reinos africanos exportadores de

³⁷⁷ Cf. SOARES, Mariza de C. *Trocando galanterias*, 2014, p.233.

³⁷⁸ *Ibid*, p. 271.

³⁷⁹ Cf. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos*, 1987, pp.279-280.

³⁸⁰ De acordo com Pierre Verger a recusa portuguesa pela exclusividade comercial no porto de Ajudá já havia ocorrido em 1795 quando do envio de uma segunda embaixada do Daomé a Bahia, as razões para não aceitarem a proposta foram expostas em um ofício do então governador da Bahia, Fernando José de Portugal, ao secretário de Estado em Lisboa, Luiz Pinto de Souza Coutinho. Na ocasião, alegou-se as seguintes desvantagens: a concentração excessiva de navios e a necessidade de abastecê-los num único porto, além da diminuição da liberdade dos mestres em escolherem os escravos para a compra e a consequente elevação dos preços que um monopólio sob o controle do rei do Daomé acarretaria. Cf. VERGER, Pierre. *op.cit.*, pp.265-266.

³⁸¹ Cf. SOARES, Mariza de C. *op.cit.*, pp. 244-245.

cativos, assumindo compromissos políticos com o prolongamento do comércio negreiro.³⁸² Assim, atendia a amplos setores das sociedades escravistas existentes nas margens opostas do Atlântico. Ademais, neste mesmo contexto a política do governo joanino comprometida com o prosseguimento do comércio de africanos parece ter ampliado o leque de atuação no litoral da África Ocidental, passando a abarcar também regiões onde havia o domínio de régulos ou potentados locais, considerando que segundo Alberto Oliveira Pinto em 1812 uma comitiva de autoridades de Cabinda, inclusive com a possível presença de um membro da família Franque³⁸³, esteve na Corte de D. João com o objetivo de negociar acordos mercantis visando intensificar o comércio de cativos entre o Rio de Janeiro e o porto de Cabinda.³⁸⁴

A postura diplomática da Coroa portuguesa concernente ao comércio atlântico de africanos foi, até certo ponto, mantida pelo governo imperial brasileiro sob o reinado de D. Pedro I. Após o fechamento dos portos de Luanda e Benguela aos mercadores brasileiros em 1823, mesmo que por um breve período de aproximadamente quatro meses³⁸⁵, podemos perceber uma espécie de renovação da “diplomacia da amizade” entre reinos africanos e o Brasil em função da nova conjuntura política que se encontrava a ex-colônia portuguesa da América do Sul. Tratava-se, em suma, de uma herança colonial reatualizada pelo Império do Brasil.

Com efeito, em 1824 após longa retenção em Salvador no ano anterior, foi recebida no Rio de Janeiro a embaixada do Benim, em nome do Obá Osemwede e do rei Ajan, de Onim, atual Lagos.³⁸⁶ Os reis de Onim eram vassalos do Obá do Benim, que elegia e nomeava os reis do Onim.³⁸⁷ De acordo com Verger o embaixador de Onim, Manoel Alves de Lima, provavelmente era um comerciante de escravos amigo do rei Ajan.³⁸⁸ O referido embaixador tivera uma boa acolhida no Rio de Janeiro, sendo dispensado ao mesmo “o mais respeitoso tratamento do imperador e dos demais estadistas do Primeiro Reinado.” O representante de Onim obteria uma “honraria delegada a poucos”, uma vez que foi recebido em uma

³⁸² Ibid., p.241.

³⁸³ No tópico 4.1 deste trabalho abordaremos os laços políticos e redes mercantis existentes entre comerciantes luso-brasileiros estabelecidos no Rio de Janeiro e o mais destacado negociante de cativos da família Franque, Francisco Franque.

³⁸⁴ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Cabinda e as construções de sua história, 1783-1887*. Lisboa: Dinalivro, 2006, p.222.

³⁸⁵ Consideramos aqui o período compreendido entre o fechamento do porto de Benguela aos súditos do Império do Brasil por meio da portaria de 5 de maio de 1823 do governador da referida província, João Antonio Pussich, e a revogação de todas as medidas de fechamento dos portos angolanos aos súditos brasileiros por meio do Aviso régio da Coroa portuguesa de 4 de setembro de 1823.

³⁸⁶ Cf. SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Willams. (orgs.). *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930): a política externa do sistema agroexportador*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes, Coleção Relações Internacionais, 2009, p.171.

³⁸⁷ Cf. VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos*, 1987, p.276.

³⁸⁸ Ibid., p.284.

audiência com D. Pedro I no dia 20 de julho de 1824, no Paço Imperial da Boa Vista, residência oficial da família de Bragança, onde eram realizadas também recepções de caráter íntimo e reservado.³⁸⁹ Na ocasião, segundo José Honório Rodrigues, o emissário africano portando documentos em nome do rei de Onim e de outros reinos africanos reconhecia a independência do Império do Brasil, assim como tratava de assuntos relativos ao tráfico de escravos.³⁹⁰

Conforme ressaltara Gilberto Guizelin, a recepção do embaixador africano da região da Costa da Mina na capital do Império do Brasil não passou despercebida ao Cônsul Geral da Grã-Bretanha no Rio de Janeiro, Henry Chamberlain, que, em ofício de 29 de janeiro de 1825 para George Canning, “deu parte ao ministro do *Foreign Office* sobre as desconfianças em relação à índole pessoal, ao título e à própria missão de Manoel Alves de Lima”.³⁹¹

Embora a missão diplomática do embaixador de Onim não tivesse efetivamente gerado resultados em acordos bilaterais de comércio, “como o de franquear o porto de Onim aos navios brasileiros, o que, em outras palavras, consistiria em converter o reino de Onim em um protetorado do Império do Brasil, ideia acalentada não só pelo rei de Onim, mas também por outros reis da África Ocidental”³⁹² no início do século XIX. Em face à campanha internacional antitráfico aberta pela Grã-Bretanha, o simples fato de um agente diplomático africano de um dos principais portos fornecedores de escravos para a província da Bahia ter sido recepcionado e instalado provisoriamente na Corte do Rio de Janeiro³⁹³, então a maior praça mercantil da América do Sul envolvida com o comércio atlântico de escravos, sinalizava o peso e a influência que ainda desfrutavam os agentes do comércio negreiro nas duas margens do Atlântico. Mesmo que o governo brasileiro não pudesse abertamente “caminhar na contramão da política internacional avessa à escravidão liderada pela Grã-Bretanha” em nome do interesse maior de reconhecimento da independência do Brasil por parte das nações europeias, “na política doméstica do país recém-independente pouco ou nada se alterava na medida em que os comerciantes de escravos continuariam a ser requisitados e celebrados na corte imperial.”³⁹⁴

³⁸⁹ Cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. A última embaixada de um monarca africano no Brasil: Manoel Alves Lima, um embaixador do Reino de Onim na corte de D. Pedro I. In: *Revista Anos 90*, vol. 22, nº 42, dez.2015, pp.343-344.

³⁹⁰ RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.170.

³⁹¹ Cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. op.cit., pp.345-346.

³⁹² Ibid., p.347.

³⁹³ É provável que o embaixador Manoel Alves de Lima tenha permanecido no Rio de Janeiro até o fim do ano de 1825, embora o encerramento oficial de sua missão diplomática tenha ocorrido em agosto de 1824 quando então por decisão do governo brasileiro o agente diplomático do reino de Onim ficou autorizado a resgatar sua bengala, isto é, a insígnia diplomática que os reis da África Ocidental haviam lhe conferido, estando desta forma liberado para se retirar da Corte imperial quando assim o desejasse. Ibid., pp.345-346.

³⁹⁴ Ibid., p.348.

De acordo com Alberto da Costa e Silva, a recepção do embaixador africano no Rio de Janeiro demonstrara o interesse do Império do Brasil em buscar estratégias para a manutenção do fluxo regular de escravos, haja vista que a região do Golfo do Benim ainda era uma das principais fontes de fornecimento de cativos para a província da Bahia. Visava-se com isso tranquilizar os negociantes de escravos demonstrando que, apesar da emancipação política brasileira, o governo imperial buscava meios para evitar que os portos africanos fornecedores de escravos se fechassem de forma imediata.³⁹⁵ Embora as atividades de comércio negreiro fossem proibidas ao norte do hemisfério do Equador desde 1815, em função dos acordos diplomáticos assumidos por Portugal com a Grã-Bretanha, após a emancipação do Brasil nada o obrigava a respeitar o tratado antitráfico de 1815 e a convenção de 1817 que aboliram o comércio de cativos ao norte do hemisfério do Equador. Porém, na contramão das expectativas dos *mercadores de gente* e, após a Grã-Bretanha reconhecer oficialmente a independência do Império do Brasil em 18 de outubro de 1825³⁹⁶, mediante a promessa do governo brasileiro abolir o tráfico de escravos, foi realizada no ano seguinte a convenção antitráfico anglo-brasileira.

A convenção, além de validar os compromissos assumidos anteriormente por Portugal, previa a extinção total do comércio transatlântico de cativos após três anos contados a partir da ratificação do acordo diplomático, que se efetuara em 13 de março de 1827. No âmbito internacional o governo imperial atendera às expectativas dos estadistas britânicos, porém, no contexto em questão, não apenas o interesse do reconhecimento do Estado brasileiro por parte da poderosa *Albion* estava em jogo, mas também a garantia da neutralidade inglesa na Guerra da Cisplatina.

Com efeito, conforme já argumentamos no final do primeiro capítulo, em seu conflito com a República Argentina, o Brasil necessitava da neutralidade e da tolerância do Reino Unido para manter o bloqueio naval que vinha mantendo no Rio da Prata desde o início de 1826, obliterando o comércio internacional na região, 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

³⁹⁵ Cf. SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. Cartas de um embaixador de Onim. In: *Cadernos do CHDD*. Ano IV, n.º 06. Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2005, p. 204.

³⁹⁶ Cf. SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Willams. (orgs.). *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)*, 2009, p.171.

que se refere ao fornecimento de armas e até mesmo de navios de guerra fabricados na Inglaterra que foram comprados e incorporados a Esquadra da Armada Imperial brasileira.³⁹⁷

No entanto, no curto prazo, a convenção antitráfico anglo-brasileira realizada em 23 de novembro de 1826 atendeu mais aos interesses brasileiros do que aos ingleses, posto que o tráfico prosperou durante a fase da ilegalidade nas décadas de 1830 e 1840. Até certo ponto, podemos dizer que a diplomacia do recém-independente Império do Brasil herdara também de Portugal outro aspecto bastante peculiar descrito por José Honório Rodrigues, que era ganhar tempo por meio da contemporização, contemporizar.³⁹⁸

Ao surgir o Império do Brasil em 1822, a costa ocidental africana estava demasiadamente atrelada aos seus interesses políticos e econômicos de tal forma que em plena campanha dispendiosa da Cisplatina, uma enorme operação militar de grande esforço logístico cruzou o Atlântico para promover a segurança de navios negreiros brasileiros na região em torno do rio Zaire.

No contexto do final da década de 1820 interessava mais ao governo brasileiro salvaguardar o comércio de escravos ao sul do hemisfério do Equador fora dos domínios lusitanos do que ter se aventurado em assumir compromissos com reinos africanos localizados no Atlântico Norte, situação surgida por ocasião da passagem do embaixador de Onim na Corte imperial em 1824. Afinal, a fonte maior de cativos para o Brasil, sobretudo para o Rio de Janeiro, o principal porto escravista das Américas, era a zona congo-angolana.

Entendemos que o emprego da Marinha de Guerra brasileira entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz significou a afirmação absoluta de uma *política atlântico-africana escravista* do Império do Brasil, consubstanciada na preservação de uma área de influência brasileira na África Central Atlântica. Além disso, o que estava em jogo não era apenas a segurança do comércio da escravatura, mas também a salvaguarda dos interesses da elite mercantil e fundiária que dava sustentabilidade ao governo imperial. Era preciso naquele contexto geopolítico internacional do Atlântico Sul, leia-se, pressões inglesas, portuguesas e de conflitos no estuário do Rio da Prata, aliar política e economia, e vice-versa.³⁹⁹

O pragmatismo da política externa brasileira visando manter a interdependência entre a sociedade escravista do Brasil e sociedades africanas se distanciava bastante dos acordos diplomáticos antitráfico assumidos com a Grã-Bretanha. Sobre a política exterior brasileira

³⁹⁷ 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.

³⁹⁸ RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.152.

³⁹⁹ A ideia que norteia esta reflexão parte do pressuposto teórico do papel fundamental da política como instrumento de regulação da economia. Cf. POLANYI, Karl. *A grande Transformação*, 2000, passim.

voltada para o continente africano neste período, Frederico Antonio Ferreira escreveu o seguinte:

A política externa para a África visava, por um lado, adotar uma relativa autonomia, garantindo os fluxos de cativos necessários para a manutenção e expansão do sistema produtivo brasileiro. Isto seria possibilitado pela abertura de representação consular na colônia portuguesa de Angola, pelo envio de força naval para garantir o comércio na região centro sul africana e ainda manter contato com governos africanos de terras alheias ao domínio português.⁴⁰⁰

Não se tratava, porém, de apenas manter o contato com sociedades africanas de “terras alheias ao domínio português”. Isto define as sociedades africanas pela ausência, ausência de um país europeu que as tutelasse. Era, antes de tudo, uma necessidade de estabelecer sólidas relações diplomáticas com poderes africanos, soberanos em suas praias, sobretudo ao Norte de Angola. Antes de tudo, aproximar-se de autoridades soberanas africanas, no mínimo, diminuía a vulnerabilidade da atuação brasileira em portos sob influência portuguesa no pós-independência do Brasil. Conforme analisamos no item 1.4 deste trabalho, após o agente consular brasileiro, Rui Germack Possolo, encerrar suas atividades na capital angolana em 1828 em condições conflituosas com o Governador-Geral de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, e em um contexto marcado por uma nova crise política entre o Brasil e Portugal, restava ao Império escravista brasileiro estreitar relações políticas e mercantis com régulos e governantes de reinos africanos autônomos. Dentro desta perspectiva, podemos compreender melhor porque o caso do negreiro *Feliz União* gerou um problema diplomático que acabou envolvendo a Intendência de Polícia do Rio de Janeiro, os Ministérios da Marinha e da Justiça e até mesmo o Imperador para que houvesse uma intervenção ágil e favorável aos dois régulos africanos, Mambuco Canga e Manelambe Miguel. A viagem de retorno destes ao continente africano, juntamente com seus respectivos súditos, a bordo de um navio de guerra da Marinha Imperial do Brasil, representou, portanto, uma reparação a um “incidente diplomático” que fora gerado à revelia do governo brasileiro.

Com efeito, a iniciativa governamental do Estado brasileiro em estabelecer uma Divisão Naval de sua Marinha de Guerra na costa da África Central Atlântica entre 1827 e 1830⁴⁰¹ para atuar na defesa do comércio negreiro, resultou, em certa medida, mesmo que de forma

⁴⁰⁰ Cf. FERREIRA, Frederico Antonio. *O Imperador e o Príncipe*, 2015, p. 89. (grifos nossos).

⁴⁰¹ A *Divisão Naval da Costa do Leste* permaneceu no litoral africano entre 7 de abril de 1827 e 14 de março de 1830, quando então segundo as ordens expressas do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Vilela Barbosa, os últimos navios de guerra que estavam em serviço na costa africana deveriam rumar para o Brasil com destino ao porto do Rio de Janeiro. Cf. OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, pp.129;156.

momentânea, em algo equivalente ou próximo a um protetorado do Império do Brasil em uma área de grande importância para a manutenção do comércio de escravos. Portanto, mesmo após o fim da Guerra da Cisplatina em 1828 o governo brasileiro optou por manter sua força naval operando na região em torno do rio Zaire, entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Efetivamente, além da segurança do comércio de cativos, a divisão naval brasileira estabelecida na baía de Cabinda, ou seja, no principal centro de comércio do Reino Ngoyo, por aproximadamente três anos, contribuiu para o recrudescimento da *diplomacia da amizade* afro-brasileira herdada do período colonial, e reelaborada, pois as redes de alianças mercantis entre as autoridades africanas e os negociantes brasileiros envolvidos diretamente com o tráfico de seres humanos se fortaleceram. Essa aliança, costurada nas duas margens do Atlântico, foi fundamental para a manutenção do fluxo constante de braços para o Brasil, durante toda a primeira metade do século XIX, mesmo contra a cruzada internacional antitráfico promovida pelo Reino Unido.

Nos debates da *Fala do Trono* de 1827, as palavras do Imperador D. Pedro I, procurando responder aos questionamentos feitos por representantes do Parlamento brasileiro diante do compromisso assumido com a Grã-Bretanha de abolir o comércio atlântico de escravos, parecem prever os eventos futuros e ao mesmo tempo contribuem para captarmos o “horizonte de expectativa”⁴⁰² que então se apresentava para os homens de Estado e para os agentes do comércio negreiro. Com efeito, o imperador iniciou a 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 contrabando.”⁴⁰³

Esta avaliação fatalista e realista do chefe do poder executivo do Brasil, muito provavelmente assessorado pelo Conselho de Estado e seus ministros, teria gerado em contrapartida um *horizonte de expectativa* extremamente desafiador em termos de geopolítica estratégica destinada à manutenção de vínculos mercantis com o continente africano. Porém, a importação desenfreada de cativos para o Brasil nos últimos anos da década de 1820 indicava que havia uma crença de que o comércio infame realmente chegaria ao fim. No entanto, como apontara Beatriz Mamigonian, citando o discurso do marquês de Barbacena no Senado em 1831, existia uma perspectiva de continuidade do comércio de escravos de forma clandestina com a anuência das autoridades do governo imperial: “(...) o povo está persuadido de que o

⁴⁰² Cf. KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado*, 2006, passim.

⁴⁰³ “Exposição do Imperador”, Anais da Câmara dos Deputados, 22 maio, 1827, I, p.154. (grifos nossos).

Brasil foi forçado a ceder aos ingleses na abolição da escravatura [sic] para conservar-se com eles em harmonia, mas que o governo consentiria nessa abolição fechando os olhos ao contrabando.”⁴⁰⁴ Em suma, dentro desta expectativa restaria no futuro 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 se tornava um negócio atrativo, embora houvesse o risco de a viagem resultar em apresamento. A questão é que a noção de contrabando e de lei estatal antitráfico seria, também, uma herança colonial reatualizada.

Em estudo pioneiro, Leslie Bethell ressaltou que tanto o comércio legal, ao sul do Equador, como o ilegal, ao norte deste hemisfério, aumentou marcadamente no período imediatamente anterior à data prevista para a abolição total do comércio transatlântico de africanos em 1830.⁴⁰⁵ Conforme já observamos anteriormente o prazo para negreiros brasileiros permanecerem no litoral da África em atividades de aquisição de escravos era até 13 de março de 1830, porém uma concessão da Grã-Bretanha ao governo do Brasil concedeu mais seis meses para os tumbeiros, que por acaso estivessem atuando na costa africana, regressassem definitivamente ao Brasil. Portanto, a vigência do tratado antitráfico anglo-brasileiro de 1826, ratificado em 13 de março de 1827, somente entrou em vigor em setembro de 1830, quando então teve início a fase da ilegalidade em que o comércio atlântico de cativos para o Brasil passou a ser equiparado à pirataria.

Com efeito, a força naval que o governo brasileiro manteve no litoral da região congolana, conforme analisamos no capítulo anterior, foi desmobilizada por ordem do governo imperial em março de 1830, exatamente quando a fiscalização do comércio atlântico de cativos na costa africana se faria mais necessária, em razão da proximidade do fim das atividades negreiras lícitas destinadas ao Brasil. A decisão do Império do Brasil de encerrar a ação militar da *Divisão Naval da Costa do Leste* entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, fez com que apenas a Royal Navy representasse algum obstáculo real considerável à saída de navios negreiros do extenso litoral africano. Além disso, demonstrava, em larga medida, o desinteresse do império escravocrata brasileiro em efetivamente interromper o fluxo constante de cativos africanos para o Brasil. No plano interno, vimos, encerraram-se, em 1833, os registros de passaportes e de despachos de escravos elaborados pela Polícia da Corte, que, desde 1831, ladinizou os escravos novos africanos. Importa observar também que a proibição do comércio

⁴⁰⁴ Anais do Senado (AS), 1831, 15 jun.1831, p.365. Apud. MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.75.

⁴⁰⁵ Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.78.

de cativos por meio de legislação antitráfico não era uma realidade para as sociedades africanas envolvidas secularmente com o comércio negreiro, ou seja, não existia a ideia de ilegalidade.

Contudo, a interação eficiente e amigável em torno de interesses comuns entre autoridades africanas e os militares da Marinha Imperial brasileira no litoral do Reino de Cabinda nos últimos anos da década de 1820 não poderia ter sido ofuscada pela ação hostil dos tripulantes do brigue *Feliz União* no início da década de 1830, afinal a “diplomacia da amizade” deveria ser preservada, e foi seguramente até o fim da primeira metade do século XIX, por meio do trato negreiro clandestino realizado pelos agentes do tráfico das duas margens do Atlântico Sul. A aliança brasileiro-africana venceu a maior potência ocidental ao longo da primeira metade do século XIX.

CAPÍTULO III

Expectativas das sociedades escravistas angolana e brasileira na década de 1820: reatualizar a herança mercantil portuguesa que conectava margens opostas do Atlântico Sul há mais de 250 anos

[...] Não devo porem ocultar a V^{ra} Ex^a o estado da opiniao publica deste pais [Angola]. O Partido Brasileiro tem ganhado muita força depois da sahida da Divisao Portuguesa da Bahia. Por outra parte os lucros excessivos do commercio da escravatura, as relações commerciaes do Brasil, e sua situação relativamente a este pais, a facil communicacão entre ambos, fazem que os habitantes deste Reino [Angola] olhem para o Brasil como para sua patria natural, e a única nação donde podem receber prontos soccorros e protecção, e assim desejao ardentemente a uniao de ambos os paises debaixo de hum so governo.

(Officio do Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, ao Ministro da Guerra e Marinha de Portugal, Manuel Gonçalves de Miranda, 12/11/1823, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, caixa 143, doc. n.º 31.)

3.1 Os reflexos da independência do Brasil nos domínios portugueses em Angola

O objetivo deste capítulo é fazer uma breve análise dos reflexos da independência política do Brasil nas possessões portuguesas em Angola, precipuamente Luanda e Benguela, com o objetivo de perscrutar as expectativas de amplos setores da sociedade escravista angolana e brasileira durante a década de 1820, sobretudo no que tange à possibilidade aventada de união do Reino de Angola ao nascente Império do Brasil.

Uma das razões que contribuíram efetivamente para a emancipação política brasileira repercutir na África portuguesa, especialmente em Angola, e causar grande instabilidade política se deve ao elevado nível de interligação secular da elite mercantil brasileira com negociantes angolanos. Angola era de longe a região da África com mais investimentos brasileiros voltados para o tráfico de escravos e com maior número de agentes do comércio negreiro a serviço de homens de negócio do Brasil. Conforme salientara Luiz Felipe de Alencastro o estreitamento das relações políticas entre a América portuguesa e Angola remontam ao século XVII, quando uma força naval luso-fluminense partira do Rio de Janeiro em 1648 com aproximadamente dois mil homens para restaurar a soberania de Portugal sobre o território angolano então sob domínio holandês. Na realidade, em grande medida, se tratou de uma empreitada privada de grande envergadura, haja vista que a esquadra, composta de 15 embarcações, havia sido financiada em maior parte por fundos coletados junto a negociantes de escravos e fazendeiros do Rio de Janeiro. Alencastro destacou ainda que o corpo expedicionário chefiado por Salvador Correia de Sá e Benevides, “artífice da pax lusitana no Atlântico Sul”, ao desembarcar na África coligou-se com sobas aliados e após derrotar os holandeses em Luanda, dois navios foram destacados para promover a rendição holandesa em Benguela.⁴⁰⁶ Para a elite mercantil e agrária do Rio de Janeiro a reconquista de Angola significou fundamentalmente a reabertura de um mercado de escravos de grande importância para a reprodução da sociedade escravista brasileira. Somente em 1823, 175 anos após Angola ser reconectada ao Império Ultramarino português, novamente os portos de Luanda e Benguela seriam, por um breve período, fechados aos súditos brasileiros no contexto do contencioso militar entre Portugal e o Império do Brasil, então em fase de consolidação de sua independência política.

⁴⁰⁶ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI e XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, pp.231-234.

Em trabalho historiográfico pioneiro, elaborado há mais de 60 anos, José Honório Rodrigues já havia explicitado a ocorrência de um movimento político pró-anexionista da Angola portuguesa ao Brasil na ocasião do processo de emancipação política brasileira. Segundo Rodrigues, desde que a expansão ultramarina portuguesa conectara as margens opostas do Atlântico Sul, Angola sempre teve mais vínculos com o Brasil do que com a própria metrópole portuguesa. A tentativa de independência de Angola e de sua adesão ao Império do Brasil fracassou, porém demonstrara “a força das relações econômicas de Angola e Brasil, e o impulso das ideias liberais”.⁴⁰⁷ Mesmo após a emancipação política da América portuguesa, a economia angolana continuou mais atrelada ao Brasil do que a Portugal, fato que pode ser constatado em estimativas referentes às importações anuais de Luanda e Benguela.⁴⁰⁸

Após a obra abrangente de Honório Rodrigues que procurou resgatar as relações históricas do Brasil com a África entre os séculos XVI e XX, *Brasil e África: outro horizonte*, cuja primeira edição foi lançada em 1961, somente no final da década de 1970 observamos na historiografia brasileira um estudo de cunho monográfico, elaborado por Nilcea Lopes Lima dos Santos, atinente especificamente ao impacto político que a independência do Brasil causou nos domínios angolanos de Portugal. De acordo com esta autora, foi precisamente a compatibilidade dos modos de produção entre das duas regiões colonizadas pela Coroa portuguesa que gerou o desenvolvimento de uma corrente ideológica angolana favorável a formação de um Reino Unido entre Angola e o Brasil.⁴⁰⁹ Esta perspectiva deu origem ao que as autoridades portuguesas denominaram de “partido brasileiro” em Angola, cujos interesses, conforme iremos destacar no presente trabalho, estavam estritamente ligados a negociantes de escravos atuantes nas redes mercantis que conectavam as duas margens do Atlântico Sul. Nilcea Lopes apontou que no cerne da questão que envolvia os interesses de alguns membros da sociedade angolana ao aderir à causa brasileira, e pensar em uma possível união entre Angola e o Brasil, estava o desejo de transformar o comércio atlântico de escravos entre os portos angolanos e brasileiros em um negócio estritamente doméstico, na medida em que seria realizado entre duas partes de um único reino ultramarino escravocrata. Tal possibilidade

⁴⁰⁷Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.171.

⁴⁰⁸ Ibid., p.172. Sobre a intensidade das relações mercantis entre o Brasil e os domínios portugueses em Luanda e Benguela veja também: FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.3-4.

⁴⁰⁹ SANTOS, Nilcea Lopes Lima dos. *União Brasil-Angola: uma hipótese na independência*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Brasília, Brasília, 1979.

enfraqueceria consideravelmente a cruzada britânica contra o comércio internacional de escravos.⁴¹⁰

De acordo com Selma Pantoja, ao longo do século XVIII e princípio do XIX, “o Brasil serviu como intermediário entre Angola e Portugal”, não apenas em função das redes mercantis que uniam as duas margens do Atlântico Sul sob domínio português, mas também em decorrência de negócios fiscais atinentes à colonização portuguesa, sendo comum o vice-rei do Brasil atuar como “conselheiro para questões administrativas de Angola, com rotineiros procedimentos”, inclusive o recebimento de rendimentos angolanos em nome do Tesouro Real.⁴¹¹

Com efeito, podemos avaliar que, em larga medida, a colonização portuguesa na África era operacionalizada via intermédio do Brasil, e isso não ocorria apenas em função dos interesses econômicos complementares das duas sociedades escravistas que foram conectadas por Portugal. Conforme salientara Pantoja, as relações bilaterais entre as possessões portuguesas em Angola e o Brasil não se limitaram a fatores meramente econômicos que envolviam o tráfico de cativos. Efetivamente muitos medicamentos que chegavam a Luanda e Benguela eram provenientes da América portuguesa, sendo muito comum membros da elite socioeconômica angolana cruzarem o Atlântico com o objetivo de realizarem tratamentos de saúde no Brasil, além de enviarem seus filhos para se formarem nas escolas médico-cirúrgicas que existiam na Bahia e no Rio de Janeiro⁴¹², o que contribuía sobremaneira para o estreitamento de relações familiares e clientelares entre famílias que ocupavam o topo da hierarquia social nas margens opostas do Atlântico Sul. Destarte, conforme enfatizara Roquinaldo Ferreira, havia estreitas ligações comerciais, sociais e culturais que interligavam o Brasil e Angola.⁴¹³ Esta situação, na ocasião da emancipação política brasileira, provocou temores entre as autoridades portuguesas que “interpretaram corretamente como real a possibilidade de o Brasil fazer reivindicações territoriais sobre Angola”.⁴¹⁴ Sobre o reconhecimento da independência brasileira por parte de sua ex-metrópole, José Honório Rodrigues destacou que a diplomacia britânica, além da imposição da abolição do comércio de escravos, “à qual o Brasil iria aderir, sem querer cumprir”, buscou também forçar a separação de Angola do Brasil, fortalecendo assim a política antitráfico e ao mesmo tempo satisfazendo

⁴¹⁰ Ibid., p.78.

⁴¹¹ Cf. PANTOJA, Selma Alves. O litoral angolano até as vésperas da Independência do Brasil, In: *Textos de História*, vol.11, nº1/2, 2003, p.200.

⁴¹² Ibid, pp.199-200; 205-206.

⁴¹³ FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World. Angola and Brazil during the Era of the slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012, passim.

⁴¹⁴ Ibid, p. 241. [Tradução nossa].

os objetivos portugueses de não correr o risco de perder sua melhor possessão africana, tão ligada ao Brasil.⁴¹⁵ Na avaliação de Roquinaldo Ferreira, o simples fato de os portugueses acreditarem na viabilidade de seus domínios angolanos construir com o Brasil “uma entidade política única e independente revela uma peça chave das estreitas conexões entre as duas ex-colônias portuguesas”.⁴¹⁶

Conforme apontara Jill Dias no contexto político conturbado após a declaração de independência política do Brasil em 1822, abrindo uma crise no Império português, alguns grupos mercantis de Luanda e de Benguela manifestaram tendências revoltosas em apoio aos brasileiros. A situação na capital do Reino de Angola foi menos conflituosa, tendo cooperado para isso a ação do governador geral Cristovão Avelino Dias que desembarcou em Luanda em maio de 1823 com um destacamento de tropas enviadas de Lisboa. Porém, ainda segundo a referida autora, em Benguela o clima de instabilidade política causada pelo rompimento do Brasil com Portugal fez crescer tendências sediciosas mais acentuadas, devido ao grande número de colonos de origem brasileira que possuíam uma “longa e forte orientação econômica para a praça do Rio de Janeiro”, o que contribuiu para a emergência de uma “poderosa facção local, favorável à união com o Brasil”.⁴¹⁷

Com efeito, em um ofício datado de 8 de maio de 1823, três dias após determinar o sequestro dos bens dos “subditos do Rebelde governo do Rio de Janeiro”⁴¹⁸ que estavam Benguela e fechar o seu porto a navios provenientes do Brasil, o governador desta província angolana, João Antônio Pussich, participou ao governador geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, a existência de um “grande Partido Brasileiro” com bastante força na Junta Governativa Provisória da cidade de São Felipe de Benguela, que apoiava não apenas a independência do Brasil, mas também uma possível união com Angola. Além disso, Pussich denunciara que a referida Junta de Governo havia enviado uma elevada remessa de enxofre à fábrica de pólvora do Rio de Janeiro entre agosto e dezembro de 1822, tendo recebido armamentos para o serviço da tropa como forma de pagamento. Observou ainda que a referida negociação ocorrera após o

⁴¹⁵ Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, pp.173-174.

⁴¹⁶ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World*, 2012, p.241. [Tradução nossa].

⁴¹⁷ Cf. DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, pp.368-369. Para uma análise específica sobre os reflexos da independência do Brasil em Benguela e do elevado grau de envolvimento de colonos brasileiros desta cidade angolana com a praça mercantil de Salvador, veja: CANDIDO, Mariana P. *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*, Cambridge: Cambridge University Press, 2013, pp.237-312 ; CANDIDO, Mariana P. *Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista*. In: GUEDES, Roberto (org.) *África: Brasileiros e Portugueses – séculos XVI-XIX*. Rio de Janeiro, Mauad X, 2013, pp.67-91.

⁴¹⁸ Cf. “Ordens de sequestro de bens de súditos rebeldes do chamado Império do Brasil em Benguela”, 5/5/1823, Biblioteca Nacional-RJ (BN-RJ), Divisão de Manuscritos; II – 31,2,11.

Príncipe Real ser declarado rebelde por decreto de 24 de setembro de 1822 das Cortes de Lisboa, sendo, portanto, uma clara demonstração de apoio ao movimento emancipatório do Brasil.⁴¹⁹

Importa destacar que o aceno de habitantes de Benguela à causa brasileira, e seu desejo em formar com o Brasil um reino unido, já havia se manifestado antes de 1823 através de um ofício de 29 de maio de 1822, produzido pela Junta de Governo Provisório, originalmente dirigido a representantes do governo de Luanda, porém atravessou o Atlântico e chegou ao Rio de Janeiro. O documento acabou se tornando de conhecimento público, pois foi publicado na edição de número 120 da *Gazeta do Rio de Janeiro*, em 5 de outubro de 1822.⁴²⁰ Segundo Roquinaldo Ferreira, as suspeitas das autoridades portuguesas sobre as ações sediciosas do chefe da Junta Provisória de Benguela, Domingos Pereira Diniz, comandante militar angolano, ocorreram efetivamente quando este deu apoio ao projeto de adesão ao “governo rebelde” do Rio de Janeiro por meio do ofício citado acima. Na avaliação deste autor tratava-se de uma petição extraordinária na qual 55 moradores de Benguela – incluindo os mais proeminentes comerciantes da cidade –, afirmaram que “a aspiração geral dos habitantes desta província [Benguela] é de obediência” ao Brasil.⁴²¹ Ainda segundo Roquinaldo, “o que tornou o caso angolano único foi seu status como parte de um contínuo de relações sociais, culturais e econômicas ligadas ao Brasil, onde a revolução do Porto catalisou sentimentos anticolonais”. Além disso, o autor destacou também o fato de que a emancipação política do Brasil representou “um caso único de uma Independência latino-americana que repercutiu poderosamente na África”.⁴²²

De acordo com a avaliação de Gilberto da Silva Guizelin, Angola gravitava entre dois centros de poder político, a metrópole portuguesa e o Brasil, de tal forma que o governo lusitano compartilhava a direção de sua principal colônia africana, desde a segunda metade do século XVII e sobretudo no decorrer do século XVIII, com o “senhoriato brasileiro”, cujos interesses econômicos, políticos, clientelares e familiares eram observados pelos administradores reinóis. No âmbito das trocas comerciais, a preeminência do Brasil sobre Luanda e Benguela estava consumada desde meados do século XVIII. A situação pendular angolana marcada por uma dualidade de influência política, que orbitava entre Portugal e o Brasil, acabou por se definir

⁴¹⁹ Ofício do governador de Benguela, João António Pussich, ao governador e capitão geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, 08/5/1823, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, caixa 142, doc. n.º 36.

⁴²⁰ Cf. Biblioteca Nacional-RJ (BN-RJ), *Gazeta do Rio de Janeiro*, edição de 5 de outubro de 1822, n.º 120, pp. 601-603. (Consulta on line).

⁴²¹ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Ondas de Sedição através do Atlântico: Política Liberal em Angola na esteira da Independência do Brasil (1817-1825)*, p.3. (no prelo). [Tradução nossa]

⁴²² *Ibid.*, p.2. [Tradução nossa]

com a transferência da família real portuguesa e de todo o aparato administrativo do império ultramarino português para o Rio de Janeiro, que assumira efetivamente a condição de cabeça da *monarquia pluricontinental*⁴²³ construída por Portugal.⁴²⁴

Com efeito, segundo a análise de Gilberto Guizelin, os habitantes de Benguela teriam se beneficiado durante o governo joanino a partir do Rio de Janeiro, que se tornou a nova sede administrativa do Império lusitano, porém desde o regresso do monarca para Lisboa em 1821 ocorrera um “retorno à velha política colonial da qual Portugal como centro exigia muito, mas fazia pouco por seus territórios do ultramar”.⁴²⁵ Esta seria uma das razões que teriam contribuído para o pedido de anexação, “se não todo o Reino de Angola, ao menos [de] Benguela ao Brasil”.⁴²⁶ Dentro desta perspectiva, a petição de 29 de maio de 1822 enviada a Luanda e ao Rio de Janeiro, para além de um pedido de incorporação poderia ser interpretada também como “um novo pacto político proposto pela junta de Benguela ao imperador brasileiro”.⁴²⁷ Como muito bem sintetizara o referido autor, após o retorno do monarca português à Lisboa e do recrudescimento de uma política recolonizadora sobre todo o “complexo atlântico do Império Português” empreendida pelas Cortes lusitanas no princípio da década de 1820, houve um desarranjo de um delicado equilíbrio onde a sociedade angolana não permaneceu “indiferente ao quadro de animosidade crescente entre suas duas metrópoles”.⁴²⁸ Destarte, conforme apontaremos neste capítulo, os colonos angolanos ficaram divididos entre a submissão à Portugal e a adesão à causa brasileira. Pelo exposto, cabe uma questão: como estava constituída a sociedade colonial angolana dos domínios portugueses no início do século XIX?

Com efeito, as possessões coloniais portuguesas no território da África Central Atlântica restringiam-se fundamentalmente “a dois núcleos ligados a costa – os chamados “reinos” de Angola e Benguela”. Era nesta faixa costeira entre a foz dos rios Dande, ao norte, e Dombe Grande, ao sul, que se situavam os núcleos de concentração populacional dispersos sujeitos a jurisdição lusitana. De acordo com os mapas demográficos do início do século XIX, a maioria da população desta região era classificada como “preta” e “livre”. Os escravos representavam

⁴²³ Para uma análise das especificidades da *monarquia pluricontinental* portuguesa, veja: FRAGOSO, João Luís Ribeiro; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. (org.) *Monarquia pluricontinental e a governança da terra no ultramar atlântico luso: Séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2012; Sobre o papel singular do Rio de Janeiro nos quadros do império ultramarino lusitano, vide também: SAMPAIO, Antonio Carlos J. de. *Na encruzilhada do Império*, 2003, sobretudo o capítulo 3.

⁴²⁴ GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Dois Cônsules de Sua Majestade Imperial em Luanda (1822-1861): Relações Brasil – Angola, de Ruy Germack Possolo a Saturnino de Sousa e Oliveira*. São Paulo: Edusp, 2022, pp.43-47.

⁴²⁵ *Ibid.*, p.74.

⁴²⁶ *Ibid.*, p.69.

⁴²⁷ *Ibid.*, p.73.

⁴²⁸ *Ibid.*, pp.49-50.

cerca de 10% da população total. Além de desempenharem atividades agrícolas, estavam envolvidos em uma ampla variedade de ocupações, incluindo as de carregador, pombeiro, trabalhos artesanais e domésticos, mas também desempenhavam funções militares como soldados. Ademais figuravam os mestiços – “rotulados, no vocabulário colonial da época, como *pardos, mulatos* ou *filhos do país*”. Em direção ao interior da colônia portuguesa em Angola, encontravam-se as maiores concentrações de população negra e mestiça que viviam nos distritos fronteiriços de Ambaca e de Pungo Andongo, a leste de Luanda, e de Caconda, no *hinterland* de Benguela (Apêndice 8), pontos estratégicos para a organização e interligação das correntes do tráfico transatlântico de escravos. Em menor número estavam os cidadãos brancos de diversas origens, quase todos residentes na costa. A maioria destes últimos eram degredados, sentenciados por crimes cometidos em Portugal ou no Brasil, sendo marcados pelo estigma da criminalidade e vistos com desconfiança por parte das autoridades coloniais portuguesas, porém alguns destes conseguiram fazer fortuna ao se dedicarem ao comércio da escravatura.⁴²⁹ Além de manter negócios associados ao tráfico transatlântico, os degredados podiam ser empregados na administração e nas forças armadas.⁴³⁰

Segundo Jill Dias, os negociantes que enriqueceram com o comércio atlântico de escravos, juntamente com os oficiais portugueses do Exército e da Marinha, destacados em Angola para funções militares e administrativas, constituíam a elite da sociedade colonial angolana.⁴³¹ Ainda segundo a referida autora, “quase todos os militares brancos, em especial os destacados como comandantes de presídios, conselhos ou distritos no interior da colônia, completavam os seus magros salários com os lucros do tráfico (...) apesar de essa atividade lhes ser proibida”.⁴³² Este envolvimento de militares no comércio de cativos é um fator chave que nos ajuda a compreender com mais clareza algumas razões que levaram parte deste segmento social a aderir os movimentos sediciosos ocorridos em Angola, capitaneados por negociantes de escravos, no contexto da emancipação política brasileira.

Na avaliação de Jill Dias, diferentemente do que ocorrera no Brasil, a Coroa portuguesa em seus domínios angolanos promoveu uma política de integração dos súditos do reino, não

⁴²⁹ DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, pp.348-355. É importante ressaltar que a elite traficante de Angola não era “branca”, sobre esta questão, veja: PANTOJA, Selma Alves. *Famílias e comércio de escravos: Angola século XVIII. Cadernos de Pesquisa do CDHIS* (UFU. Impresso), v. I, 2010, pp. 23-42; PANTOJA, Selma Alves. *Entre Luanda e Rio de Janeiro: o padre, o bispo e o coronel*. In: PANTOJA, Selma A.; THOMPSON, Estevem C. (orgs.). *Em torno de Angola: narrativas, identidades e as conexões atlânticas*. São Paulo: Intermeios, 2014, pp. 87-109; SILVA, Daniel B. D. *The Supply of Slaves from Luanda, 1768–1806: Records of Anselmo da Fonseca Coutinho*. In: *African Economic History* v.38, 2010, pp. 53-76.

⁴³⁰ Cf. CANDIDO, Mariana P. *Negociantes baianos no porto de Benguela*, 2013, p.81.

⁴³¹ DIAS, Jill. *op.cit.*, p.349.

⁴³² *Ibid.*, p.350.

apenas possibilitando aos “filhos do país” desempenharem funções militares, mas também postos na administração colonial.

Os *filhos do país* tinham alcançado uma posição privilegiada nas estruturas do poder colonial em Angola. A sua maior resistência às doenças endêmicas, o seu domínio profundo das línguas e costumes nativos e a sua capacidade de monopolizar milícias privadas de escravos e clientes em defesa da colônia constituíam a melhor garantia da continuação da presença portuguesa. Por isso, o governo de Lisboa tentou sempre ligar os interesses dos *filhos do país* aos da Coroa portuguesa através da distribuição de títulos militares, honras e lugares nos quadros militares e administrativos da colônia.⁴³³

Em função desta política lusitana de conciliação de interesses metropolitanos com membros de famílias de origem angolana se desenvolveu uma “aristocracia local”, constituída em parte por “famílias afro-portuguesas” descendentes de antigos conquistadores, de indivíduos da expedição luso-brasileira de 1648 que libertou Angola do domínio holandês, além de militares, funcionários e traficantes portugueses que foram residir na colônia angolana.⁴³⁴

Selma Pantoja, ao estudar as comunidades de mercadores de escravos de Luanda analisou o processo de mestiçagem considerando não apenas o aspecto do fenômeno de integração racial, mas sobretudo as misturas de práticas culturais, políticas e econômicas que resultaram na formação de uma elite luandense majoritariamente europeia africanizada. Conforme assinalara, foi pelos rituais de casamento, batismo e os consequentes laços de compadrio que os homens portugueses recém-chegados construíram vínculos sociais duradouros, pois por meio dos diferentes graus de parentesco e amizade se concretizavam alianças políticas e econômicas, possibilitando o acesso ao poder local e às rotas de comércio de escravos entre o interior e o litoral.⁴³⁵

Em seu trabalho voltado para a análise da comerciantes brasileiros originários de Salvador que se estabeleceram em Benguela, Mariana Candido constatou que entre as principais estratégias de adaptação estava a prática de contrair matrimônio com mulheres locais que podiam servir de intermediárias das elites africanas que controlavam as redes de comércio e crédito entre a costa e o interior. Da mesma forma que os portugueses, os brasileiros por meio de casamentos e batismos buscavam construir laços de solidariedade e cooperação com as elites

⁴³³ Cf. DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, p.351.

⁴³⁴ *Ibid.*, p.351.

⁴³⁵ PANTOJA, Selma Alves. Laços de afeto e comércio de escravos. Angola no século XVIII. In: *Cadernos de pesquisas históricas*, Uberlândia, vol.23, nº 2, jul./dez.2010, pp.375-389. Sobre a sociedade e a cultura afro-lusitana que se desenvolveu na África Central Ocidental, veja também: HEYWOOD, Linda M. *Portuguese into african*, 2002, pp.92-96.

locais, afinal “a procura constante por cativos exigia uma rede eficaz e de confiança capaz de enviar mercadorias ao interior e trazer escravos até a costa, de onde seriam embarcados”.⁴³⁶

A “ocidentalização” da população original de Luanda com forte presença de famílias afro-portuguesas configurando parte da elite social luandense, conforme afirmou Selma Pantoja⁴³⁷, e a origem brasileira de grande número de colonos em Benguela, como apontaram os trabalhos de Jill Dias e Mariana Candido, pode, em certa medida, nos ajudar a compreender melhor a polarização dos colonos angolanos em torno da adesão à causa emancipatória brasileira.

De acordo com a análise de Jill Dias, durante os movimentos sediciosos ocorridos em Luanda e Benguela, os colonos angolanos estavam “profundamente divididos entre si”.⁴³⁸ Os rebeldes, além de não conseguirem reunir forças internas suficientes para resistir aos interesses da Coroa portuguesa, não obtiveram apoios diplomáticos ou militares externos. Segundo Dias:

Na verdade, se para algumas famílias locais, a união política com o Brasil teria sido um bom pretexto para fugir às dívidas com a fazenda metropolitana, para a esmagadora maioria, rancorosa pela falta de autonomia financeira, em consequência da dependência do capital brasileiro, sobretudo em Luanda, tal união tornava-se, de facto, indesejável.⁴³⁹

A referida autora observou que, em 1823, diante da ação do governador geral Cristovão Avelino Dias em cobrar o pagamento das dívidas à fazenda Real portuguesa, efetivamente ocorreu uma “revolta malograda em Luanda” e um “apelo ao apoio brasileiro por parte de uma facção dos habitantes de Benguela”.⁴⁴⁰ As tendências sediciosas em Angola ocorreram na esteira da independência política do Brasil e eram reflexo de ondas liberais que agitaram as duas margens do Atlântico Sul português. Porém, foi a partir da metrópole portuguesa, na cidade do Porto em 1820, que uma revolução constitucionalista de caráter liberal para Portugal, e conservador para as colônias, acabou catalisando agitações separatistas no império ultramarino português.

Verdadeiramente, não apenas a elite mercantil da sociedade angolana ficou dividida, mas também os deputados escolhidos para representar o Reino de Angola nas Cortes Gerais de Lisboa, pois, enquanto Eusébio de Queirós Coutinho⁴⁴¹ e Fernando Martins do Amaral Gurgel

⁴³⁶ Cf. CANDIDO, Mariana P. *Negociantes baianos no porto de Benguela*, 2013, pp.88;91.

⁴³⁷ PANTOJA, Selma Alves. *Laços de afeto e comércio de escravos*, 2010, p.378.

⁴³⁸ Cf. DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, p.369.

⁴³⁹ *Ibid.*, p.369.

⁴⁴⁰ *Ibid.*, Cf. nota n.º135 da página 369.

⁴⁴¹ Pai de Eusébio de Queirós Coutinho Matoso Câmara, futuro ministro da Justiça do Império do Brasil (1848-1852), e autor da lei de 1850 que efetivamente pôs fim ao comércio atlântico de escravos para o Brasil.

acabaram se alinhando nas fileiras do “partido brasileiro”, aderindo ao movimento de independência do Brasil, Manuel Patrício Correa de Castro manifestou o seu repúdio à desagregação do império ultramarino português.⁴⁴² Apenas este representante angolano, que saíra de Angola juntamente com Amaral Gurgel para encontrar com Eusébio de Queirós no Rio de Janeiro, seguiu viagem para Lisboa.⁴⁴³ A respeito da divisão da bancada angolana eleita para as Cortes Gerais de Lisboa, é pertinente destacar as manifestações de cunho político de Manuel Patrício Correa de Castro que foram publicadas no *Correio do Rio de Janeiro* em meados de 1822. Em uma primeira manifestação intitulada *Compatriotas Angolenses*, aconselhava os seus eleitores angolanos a não entrarem na querela entre o *Reino do Brasil* e as forças metropolitanas portuguesas. Optara por uma postura prudente e abertamente favorável à manutenção da união com Portugal, em nome da obediência ao Rei D. João VI e sua dinastia, além do solene juramento religioso às bases da Constituição, vista como uma grande obra da sabedoria das Cortes de Lisboa. Os limites do pensamento político liberal do então deputado e padre Manuel Patrício parecem transparecer na defesa de uma monarquia constitucionalista, portanto de tendência antiabsolutista, porém suas palavras demonstraram ser um ardente defensor do império ultramarino construído por Portugal.⁴⁴⁴ Em seu segundo manifesto, o deputado angolano revelou um liberalismo antiescravocrata, haja vista que advogava em favor da extinção do comércio atlântico de escravos, visto como a principal fonte dos problemas e do atraso de Angola.⁴⁴⁵

Na avaliação de Gilberto Guizelin “as pregações de Manuel Patrício não tiveram o efeito de convencer a todos os sujeitos da sociedade angolana, isto é, a todos os membros do grupo dominante daquela colônia”. Conforme ressaltara muitos colonos angolanos eram descendentes ou aparentados de brasileiros, além de estarem “maciçamente vinculados ao comércio negreiro”⁴⁴⁶, o que teria contribuído, em grande medida, para que a elite socioeconômica angolana ficasse dividida diante da possibilidade de adesão à causa emancipatória brasileira.

O movimento político liberal que ganhou força em Angola no contexto do processo de independência do Brasil foi percebido pelas autoridades ultramarinas portuguesas com bastante temor e receio. É exatamente isto que podemos constatar ao analisar as correspondências do Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, direcionadas ao Ministro da Guerra e Marinha de Portugal, Manuel Gonçalves de Miranda. O envolvimento das elites mercantis

⁴⁴² Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, pp.161-164.

⁴⁴³ Ibid, p.164.

⁴⁴⁴ Cf. *Correio do Rio de Janeiro*, edição de 20 de junho de 1822, n.º 57, pp.234-235 (BN-RJ, consulta on line).

⁴⁴⁵ GUIZELIN, Gilberto da Silva. *Dois Cônsules de Sua Majestade Imperial em Luanda (1822-1861)*, 2022, p.66.

⁴⁴⁶ Ibid., p.66.

angolanas em movimentos conspiratórios contra autoridades lusitanas constituídas no Reino de Angola era uma constante preocupação. Com efeito, em ofício de 19 de junho de 1823 Avelino Dias relatou a grande dificuldade em conservar a estabilidade política e a ordem metropolitana em Angola em função da existência em todo o Reino de “hum numeroso partido (...) a fazer causa commum com o Brasil”, composto por “alguns homens ricos, cujos interesses estão intimamente ligados com o commercio da escravatura para os Portos do Rio de Janeiro e Pernambuco”, que desejavam colocar-se sob a proteção do governo estabelecido no Brasil. Ademais, acrescentara que o “espírito publico” angolano era bastante influenciado pelo chamado partido brasileiro, o qual insinuava ao “povo” que Portugal em consequência de sua posição geográfica e fraqueza não podia defender o Reino de Angola e nem exportar suas produções.⁴⁴⁷ Cabe ressaltar que no contexto em questão a grande instabilidade política nos domínios portugueses em Angola estava diretamente relacionada ao fato do “tráfico da escravatura” ser a “sua principal renda e riqueza (sic)”⁴⁴⁸ e, portanto, não se poderia cortar abruptamente as sólidas redes mercantis existentes com o Brasil sem convulsionar interesses poderosos representados pelo “partido brasileiro”.

Com efeito, as medidas de sequestro de bens de brasileiros nos domínios portugueses em Angola e o fechamento de seus portos a navios provenientes do Brasil, ordenado primeiro pelo governador de Benguela e depois estendido para todo reino português em Angola por Avelino Dias⁴⁴⁹, agravaram a “já desgastada relação das autoridades coloniais de Angola com a elite mercantil de Benguela e Luanda”.⁴⁵⁰ Do outro lado do Atlântico, os comerciantes de escravos que operavam seus negócios negreiros a partir do Brasil tinham a opção de adquirir escravos em regiões africanas independentes em torno do rio Zaire, porém os mercadores de alma residentes em Luanda e Benguela, que controlavam redes mercantis que conectavam o litoral com o interior africano dominado por sobas, ficariam privados de seu principal mercado consumidor de cativos, o Brasil.

Efetivamente em julho de 1823, estava em curso um plano sedicioso organizado por mestres de embarcações brasileiras, que tiveram seus navios e suas cargas confiscadas, em

⁴⁴⁷ Ofício do Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, ao Ministro da Guerra e Marinha de Portugal, Manuel Gonçalves de Miranda, 19/6/1823, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, caixa 142, doc. n.º 57.

⁴⁴⁸ Idem.

⁴⁴⁹ Conforme destacamos no capítulo anterior a decisão de ordenar o sequestro dos bens de súditos do “rebelde governo brasileiro” e cortar relações mercantis com o Brasil foi primeiramente tomada unilateralmente pelo governador de Benguela, João António Pussich, em 5 de maio de 1823 e, posteriormente, por meio de uma portaria de 2 de junho de 1823 do governador geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, estendida a todo o território colonial angolano.

⁴⁵⁰ Cf. GUIZELIN, Gilberto da Silva. “Província (de) um grande partido brasileiro, e mui pequeno europeu”, 2015, pp.96-97.

conluio com os seus sócios benguelenses que visava promover a deposição do governador de Benguela, porém a conjuração “só não foi levada adiante por ter sido delatada a tempo, o que permitiu ao governo local tomar as medidas necessárias para reprimi-la”.⁴⁵¹ A delação da conspiração denotava claramente a cisão que havia entre grupos da elite socioeconômica de Benguela, pois segundo relato de João Antônio Pussich ao governador geral de Angola foi realizada por “17 Pessoas fidedignas e Proprietários leais”⁴⁵², ou seja, gente do denominado partido português que se mantinha fiel à Coroa portuguesa.

Não obstante, conforme destacou Gilberto Guizelin, a mesma sorte não ocorrera em 7 de novembro de 1823, quando então o palácio do governador de Benguela foi sumariamente invadido por forças sediciosas do Batalhão Expedicionário que depuseram Pussich e deram-lhe ordem de prisão. Porém, o movimento se declarou fiel ao governo geral de Angola e, portanto, a Portugal, tendo o comerciante Antônio Lopes Anjo apenas assumido interinamente a função de governador de Benguela com o apoio dos envolvidos na conspiração.

A revolta, segundo o Auto de Vereação da Câmara de Benguela, datado de 8 de novembro de 1823, encaminhado ao governador geral de Angola, ocorrera em função da insatisfação dos moradores da cidade em relação às atitudes de arbitrariedade e violência cometidas pelo governador deposto.⁴⁵³ Seja como for, o fato é que a elite mercantil de Benguela não formava um grupo homogêneo favorável ao rompimento com Portugal, de igual maneira, conforme destacaremos a seguir, as tropas militares portuguesas estabelecidas no Reino de Angola estavam também divididas. Desta forma, não se poderia resistir à contraofensiva das autoridades lusitanas sem o desejado apoio externo por parte do Império do Brasil, então em litígio com sua ex-metrópole.

Com efeito, Avelino Dias por meio de um ofício direcionado ao ministro da guerra e marinha de Portugal, Manuel Gonçalves de Miranda, emitiu um parecer bastante pormenorizado a respeito da situação conflituosa em que se encontrava o Reino de Angola. Em seu relato o governador de Angola informou que, quando desembarcou em Luanda, à frente de um Batalhão Expedicionário enviado de Lisboa⁴⁵⁴, havia um clube de negociantes de escravos que a governava em seu benefício, “dilapidando a Real Fazenda, intrigando constantemente

⁴⁵¹ Ibid., p.97.

⁴⁵² Ofício do Governador de Benguela, João Antônio Pussich, ao Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, 24/7/1823, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, caixa 143, doc. n.º 6.

⁴⁵³ Cf. Auto de Vereação da Câmara de Benguela de 08/11/1823, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, caixa 143, doc. n.º 38.

⁴⁵⁴ Conforme já destacamos acima o novo governador geral, Cristovão Avelino Dias, chegou a capital do Reino de Angola em maio de 1823, juntamente com um destacamento militar enviado de Lisboa, e assim logrou pacificar as tendências revoltosas em Luanda. Cf. DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, p.369.

para não pagar o que lhe devia”.⁴⁵⁵ Ademais, acrescentara que em função do aumento das despesas para manutenção das forças militares e a diminuição das rendas e direitos da Alfândega pela interrupção do comércio com o Brasil, obrigaram-no a mandar executar a “necessaria e indispensavel resolução” de sequestro dos bens de devedores da Fazenda Real. Em contrapartida, por causa da insatisfação a chamada “Fação Brasileira”, conseguira seduzir “parte” dos “officiaes e soldados do Batalhao” para desertarem, acreditando que organizando um novo governo e unindo-se ao Brasil poderiam saldar as suas contas e dívidas com a Real Fazenda. Entre os motivos que contribuíram para que parte dos militares do Batalhão Expedicionário que serviam à Coroa portuguesa na África optassem por apoiar o movimento conspiratório do chamado partido brasileiro, Avelino Dias destacou os seguintes: 1) os oficiais viviam desgostosos por não terem avançado dois postos de acesso na carreira militar, que S. Magestade sempre tinha concedido aos que mandava servir no Reino de Angola, antes do Decreto das Cortes de 29 de maio de 1822; 2) queixavam-se que os seus soldos não eram suficientes para se sustentarem com decência em um país onde os alimentos e vestuário custavam o dobro do preço em relação à Europa.⁴⁵⁶ Embora a autoridade portuguesa não tenha descrito a insatisfação dos soldados, decerto a situação destes era ainda pior do que a dos oficiais. De acordo com os relatos do governador de Benguela, João Antônio Pussich, havia razões econômicas para explicar o apoio de parcela dos militares ao movimento sedicioso do partido brasileiro, que, conforme é indicado no documento, tinha conseguido o apoio de alguns oficiais de tropa do Batalhão Expedicionário através de promessas sedutoras de dinheiro e de dispensa do serviço militar.⁴⁵⁷

Ainda em seu ofício dirigido ao ministro da guerra e marinha de Portugal, Avelino Dias relatou de forma categórica que, a despeito de diferentes causas das sedições ocorridas, estava “intimamente convencido, que a essencial e verdadeira causa” era a pretensão de unir o Reino de Angola ao Brasil. Além disso, acrescentou que suas “providencias extraordinarias” e “medidas vigorosas”, tomadas contra os “perturbadores da tranquilidade publica”, eram de absoluta necessidade e as únicas que poderiam adotar-se no “estado de anarquia e sedição” em que estavam “o povo e a tropa” da capital do Reino de Angola, então sob a influência dos

⁴⁵⁵ Ofício do Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, ao Ministro da Guerra e Marinha de Portugal, Manuel Gonçalves de Miranda, 12/11/1823, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, caixa 143, doc. n.º 31.

⁴⁵⁶ Idem.

⁴⁵⁷ Ofício do Governador de Benguela, João Antônio Pussich, ao Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, 24/7/1823, op.cit., caixa 143, doc. n.º 6.

“Partidistas do Brasil”.⁴⁵⁸ Por fim, escrevera algo revelador sobre o estado de ânimo da opinião pública angolana que poderia fazer renascer no futuro novos movimentos sediciosos:

Não devo porem ocultar a V^a Ex^a o estado da opiniao publica deste pais [Angola]. O Partido Brasileiro tem ganhado muita força depois da sahida da Divisao Portuguesa da Bahia. Por outra parte os lucros excessivos do commercio da escravatura, as relações commerciaes do Brasil, e sua situação relativamente a este pais, a facil communicacao entre ambos, fazem que os habitantes deste Reino olhem para o Brasil como para sua patria natural, e a única nação donde podem receber prontos soccorros e protecção, e assim desejao ardentemente a uniao de ambos os paises debaixo de hum so governo.

Todos esses beneficios da localidade e posição geografica são incentivos poderosos, que habilmente manejaos os Partidistas do Brasil para illudir alguns incautos, que possuem pouco amor pela Patria, que para aqui os desterroo em castigo de seus crimes.⁴⁵⁹

Em uma nova correspondência destinada novamente ao ministro português, Manuel Gonçalves de Miranda, o governador geral de Angola se referiu diretamente ao movimento sedicioso ocorrido em Benguela no início de novembro de 1823 que resultara na deposição e prisão de João Antônio Pussich. Segundo Avelino Dias, a causa real da conspiração em Benguela era fruto da aspiração dos “negociantes da escravatura” em governarem o país, sendo eles representantes de uma facção favorável à união do Reino de Angola com o Império do Brasil, porém não haviam declarado abertamente sua vontade por não se sentirem suficientemente fortes para este fim e assim optaram por manifestar fidelidade à Coroa portuguesa.⁴⁶⁰ Cabe destacar aqui o seguinte trecho do documento:

(...) a classe dos Senhores ou negociantes da Escravatura perponderante (sic) pela sua riqueza, aspirava a dar leis, e governar exclusivamente este paiz, conspirando contra as Authoridades constituídas por meio de sedicoes, cabalas, e intrigas.

He esta viciosa classe de Cidadãos, que em todo o tempo tem inquietado a tranquillidade publica neste paiz, e he esta mesma, que na minha opinião, foi causa da sedição do Batalhão Expedicionário; e tão bem (sic) o foi da sedição de Benguela, com o fim essencial de unir este Reino ao Brazil, aparentando sempre speciosos (sic) pretextos daquellas sedicoes, em quanto (sic) esta facção não for sufficientemente forte, para abertamente declarar sua vontade.⁴⁶¹

⁴⁵⁸ Ofício do Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, ao Ministro da Guerra e Marinha de Portugal, Manuel Gonçalves de Miranda, 12/11/1823, op.cit., caixa 143, doc. n.º 31.

⁴⁵⁹ Idem.

⁴⁶⁰ Ofício do Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, ao Ministro da Guerra e Marinha de Portugal, Manuel Gonçalves de Miranda, 20/11/1823, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, caixa 143, doc. n.º 38.

⁴⁶¹ Idem.

Muito provavelmente o desfecho do movimento liberal em Benguela, fortemente influenciado pela emancipação brasileira, apenas manifestou fidelidade e resignação às autoridades coloniais portuguesas pelo fato de não poder contar com apoios externos⁴⁶², mormente do recém independente Império do Brasil, então fase de consolidação, e pela própria divisão da elite mercantil residente nos domínios portugueses em Angola, bem como das tropas militares, em relação a movimentos emancipatórios.

Para Portugal, o restabelecimento do fluxo mercantil entre o Brasil e suas possessões angolanas era fundamental para manter a estabilidade política daquela que se tornou a sua principal colônia ultramarina após a emancipação brasileira.⁴⁶³ Afinal para manter o domínio sobre Angola foi preciso contemporizar com os interesses dos negociantes de escravos responsáveis pela conexão entre o litoral e os sertões angolanos por meio de redes mercantis controladas sobretudo por autoridades africanas⁴⁶⁴, e assim também evitar o recrudescimento da “guerra preta”⁴⁶⁵, que poderia ameaçar as autoridades coloniais lusitanas em função da possibilidade de desestabilização política, econômica e social.⁴⁶⁶

⁴⁶² Importa destacar aqui que segundo o relato do governador João Antônio Pussich, por acasão da véspera de sua chegada a Benguela, juntamente com um destacamento militar, para tomar posse de seu cargo, a Junta Governativa desta Província atreveu-se a deliberar se iria consentir o seu desembarque, o que por fim consentiu em razão de não haver forças suficientes para se opor e assim “convinha mostrar contentamento”. Cf. Ofício do Governador de Benguela, João Antônio Pussich, ao Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, 8/5/1823, op.cit., caixa 142, doc. n.º 36.

⁴⁶³ Conforme já destacamos no final do capítulo anterior foi por meio de um Aviso Régio de 4 de setembro de 1823 que os procedimentos antibrasileiros estabelecidos unilateralmente nos domínios portugueses em Angola, primeiramente pelo governador de Benguela e posteriormente estendido a todo reino por determinação do governador geral, foram revogados pelo governo de Lisboa. Neste documento foi determinado por ordem do rei D. João VI, o fim dos sequestros das propriedades brasileiras e a restituição dos bens sequestrados a seus respectivos donos ou legítimos procuradores e representantes, bem como o restabelecimento das relações mercantis entre os portos de Angola e os brasileiros. Cf. *Livro de Registro de Ordens Régias e Avisos para Angola da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar* (1821-1830), Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, *Ordens e Avisos para Angola*, códice 542, fl.11-12.

⁴⁶⁴ De acordo com Jaime Rodrigues, diferentemente do que ocorria nos tempos iniciais do comércio atlântico de escravos, quando as raias de mercadores europeus eram suficientes para preencher os carregamentos dos navios negreiros, entre fins do século XVIII e meados do século XIX os traficantes de escravos dependiam quase que exclusivamente das rotas controladas pelos africanos e das negociações que fizessem com eles para obter escravos. Cf. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, p.241.

⁴⁶⁵ Do ponto de vista dos portugueses, “guerra preta” significava os confrontos militares contra os africanos inimigos em Angola e, ao mesmo tempo, se refere aos corpos militares africanos aliados dos portugueses que eram essenciais nos conflitos bélicos na África. Para uma análise específica sobre a chamada *guerra preta*, ver: CARVALHO, Ariane. *Guerras nos sertões de Angola*, 2020, capítulo 4.

⁴⁶⁶ Sobre a fragilidade do domínio português em suas possessões angolanas e a dificuldade lusa em promover a interiorização da colonização diante da oposição e hostilidade de autoridades africanas que controlavam territórios ao redor de Luanda e Benguela, bem como as redes mercantis que conectavam o interior a costa, além da referência na nota anterior, veja também: Santos, Catarina Madeira. *Um governo “polido” para Angola: reconfigurar dispositivos de domínio (1750-1800)*. (Doutorado em História). Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris 2005 ; COUTO, Carlos. *Os capitães-mores em Angola no Século XVIII*. Subsídio para o estudo da sua actuação. Luanda, Instituto de Investigação Científica em Angola, 1972 ; FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.6-8; DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, p.370; RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, pp.223-251.

Com o propósito de pacificar os ânimos e frear os impulsos sediciosos em Benguela, o governador geral de Angola decidiu manter preso em Luanda João Antônio Pussich, considerado inimigo dos interesses escravagistas predominantes no “partido brasileiro”, sendo acusado pelos conspiradores de cometer abusos de poder e favorecer por meio da venda de empregos civis e postos militares aos que lhe eram mais próximos e identificados como representantes do “partido português”⁴⁶⁷. De acordo com Cristovão Avelino Dias havia razões suficientes para manter a prisão do governador de Benguela, pois ele se comportava de forma insubordinada ao não cumprir as ordens vindas de Luanda, além de, comprovadamente, segundo a Junta da Real Fazenda do Reino de Angola, haver recebido mensalmente gratificações maiores do que deveria. E ainda, moradores da cidade haviam denunciado que Pussich acumulara grande soma de dinheiro “que não estava em proporção com os soldos e gratificações” que devia ter recebido pelo exercício de seu cargo administrativo. Como providências imediatas, Avelino Dias participou ao ministro da guerra e marinha de Portugal que, visando “aliviar e reprimir os excessos” da “tropa de Benguela”, mandaria para esta cidade um “governador que reúna as qualidades de hum official circunspecto e amante da disciplina” e “render as duas companhias de infantaria e artilharia ali existentes por hum igual destacamento do Regimento de Infantaria de linha desta capital [Luanda]”.⁴⁶⁸

Quanto ao presidente da Junta Provisória de Benguela, Domingos Pereira Diniz, acusado por Antônio Pussich de ser um dos líderes do “partido brasileiro” e ter “tramado revoluções contra os europeus e a favor do Brasil”, acabou sendo enviado em 1823 para o exílio de dois anos na capital de Angola, onde de certa forma teve sua influência política neutralizada, bem como a trajetória de ascensão na carreira militar, considerando que fora nomeado para o comando de um dos fortes de Luanda, “uma posição relativamente menor na hierarquia militar da cidade”, quando na realidade sua antiguidade e posição de liderança o capacitavam para se tornar o comandante da infantaria de Luanda.⁴⁶⁹

Apesar de atender, até certo ponto, os interesses de mercadores de escravos, muitos dos quais envolvidos nas conspirações ocorridas em Benguela, para Avelino Dias os negreiros angolanos eram “monstros”.⁴⁷⁰ Possivelmente esta visão pessoal sobre o comércio de cativos e a sua decisão unilateral, à revelia das autoridades portuguesas de Lisboa, de estender a todo o Reino de Angola a decisão do governador de Benguela a respeito do sequestro de bens de

⁴⁶⁷ Cf. Auto de Vereação da Câmara de Benguela de 08/11/1823, op.cit., caixa 143, doc. n.º 38.

⁴⁶⁸ Cf. Ofício do Governador Geral de Angola, Cristovão Avelino Dias, ao Ministro da Guerra e Marinha de Portugal, Manuel Gonçalves de Miranda, 20/11/1823, op.cit., caixa 143, doc. n.º 38.

⁴⁶⁹ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Ondas de Sedição através do Atlântico*, pp.1;8;16. [Tradução nossa]

⁴⁷⁰ Cf. DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, p.369.

súditos do autoproclamado Império do Brasil e do fechamento dos portos angolanos ao comércio com o Brasil, tenham contribuído para que seu governo fosse abreviado, haja vista que ainda em 1824 fora substituído por Nicolau de Abreu Castelo Branco. Esta nova autoridade lusitana em Angola efetivamente apoiou os interesses escravocratas predominantes, pois, conforme escrevera Jill Dias, Castelo Branco havia compreendido que “a continuação do tráfico de escravos transatlântico era sinônimo de preservação política da colônia” e, desta maneira, ao longo de seus seis anos de governo, “respeitou e protegeu os interesses escravagistas dominantes em Luanda e Benguela”.⁴⁷¹

Na verdade, embora a expectativa de parte da sociedade angolana em promover a união do Reino de Angola ao nascente Império do Brasil não se concretizasse, a força e os interesses dos mercadores de seres humanos acabaram prevalecendo nos domínios africanos de Portugal por meio de uma *política toleracionista*⁴⁷² posta em prática por autoridades portuguesas durante a fase do comércio ilegal de escravos nas décadas de 1830 e 1840, conforme analisaremos mais detidamente nos próximos capítulos. Todavia, mais do que toleracionista, o governo central metropolitano adotou uma postura adesista.

3.2 A perspectiva de negociantes de escravos e do Estado imperial brasileiro sobre a possibilidade da emancipação política de Angola

O fato de portos escravistas controlados por régulos africanos continuarem fornecendo milhares de braços para o Brasil até o fim da primeira metade do século XIX coaduna com a pretensão de amplos setores da sociedade escravocrata brasileira, surgida durante a década de 1820, em manter fortes vínculos mercantis com regiões africanas autônomas em torno da baía de Cabinda e do porto de Ambriz, haja vista que existia a possibilidade real de Portugal vedar de forma abrupta o comércio de escravos nos portos angolanos sob seu controle em função do aumento de pressões inglesas. Sendo assim, a efetivação do projeto da elite mercantil brasileira dependia da África, não apenas para lhe prover cativos, mas também no plano geopolítico internacional. A economia-política, a hierarquia social e as elites brasileiras necessitavam de vínculos com autoridades africanas. O Império do Brasil, portanto, precisava reatualizar a

⁴⁷¹ Ibid., p.369.

⁴⁷² Cf. MARQUES, João Pedro. *Os Sons do Silêncio*, 1999, pp.182-186.

herança colonial, isto é, a preservação dos intercâmbios cultural, político e econômico com regiões africanas tradicionalmente marcadas pela experiência de gerar e fornecer cativos de forma contínua em atendimento às necessidades da formação econômica e social brasileira.

Sendo assim, cabe examinar as possibilidades que se apresentavam à maior sociedade escravocrata das Américas em um contexto histórico específico, marcado, por um lado, por pressões externas pelo fim do comércio atlântico de escravos e, por outro, por uma ampla rede de interesses que interligavam as duas margens do Atlântico Sul escravista há mais de dois séculos e meio.

A autonomia brasileira em relação a sua ex-metrópole dependia também de opções variadas no fornecimento de cativos em solo africano sem que houvesse intermediação lusitana, sendo fundamental não depender dos portos escravistas de Luanda e Benguela. O poder de barganha dos negociantes de escravos que atuavam nas principais praças mercantis do Império do Brasil, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, dependia da manutenção de redes mercantis sólidas na África fora das áreas de domínio português. Desta maneira, os mercadores de escravos que atuavam no Brasil não ficariam sujeitos às oscilações da política econômica portuguesa voltada para às suas colônias africanas, haja vista que nestas áreas a diplomacia antitráfico britânica era, em larga medida, mais eficiente do que nas regiões sob domínio de régulos africanos, pois estes procuravam resistir a qualquer tipo de compromisso em torno da extinção do comércio de cativos.⁴⁷³

Sem que se trate de teleologismo, a ação militar brasileira no litoral africano, entre 1827 e 1830, através da *Divisão Naval da Costa do Leste*, em consonância com os interesses dos potentados africanos que controlavam os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, teria contribuído para o fortalecimento das redes mercantis existentes, pois durante a “vigência” da *política do contrabando negreiro* (1835-1850), estes portos da região congo-angolana onde prevaleciam poderes africanos autônomos tiveram papel destacado no suprimento da crescente demanda brasileira por braços cativos.⁴⁷⁴ Além disso, houve neste contexto a consolidação de um projeto político e econômico engendrado pela primeira elite nacional comprometida com a manutenção de uma sociedade excludente e escravista que havia naturalizado a instituição escravidão, pois a disseminação da posse escrava era uma realidade entre diferentes grupos sociais.

⁴⁷³ Para uma análise sobre a questão da força da escravidão na história africana, veja: STILWELL, Sean. *Slavery and Slaving in African History*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

⁴⁷⁴ Vide: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023.

Ao que tudo indica a expectativa de setores da sociedade escravista angolana, sobretudo de Benguela, em manter fortes vínculos políticos e econômicos com o Brasil à revelia da Coroa portuguesa, não obteve o apoio efetivo da elite mercantil que atuava em solo brasileiro em função desta ter como opção preferencial o fortalecimento de redes mercantis escravistas em regiões africanas fora dos domínios lusitanos. Com efeito, no contexto pós independência, manter o paradigma econômico agrário exportador herdado do período colonial e o estreitamento de laços mercantis, políticos e diplomáticos com autoridades e reinos africanos independentes se mostraram muito mais atraentes ao governo monárquico do Brasil do que se aventurar em apoiar a emancipação dos domínios portugueses em Angola e formar um “Reino Unido Afro-brasileiro”, perspectiva esta aventada por parcela da elite mercantil e política angolana. Efetivamente, o “partido brasileiro” em Angola nunca obteve um apoio formal por parte do Império do Brasil na pretensão de concretizar um projeto de união política.⁴⁷⁵ De acordo com José Honório Rodrigues, em 1823 o imperador D. Pedro já havia afirmado ao ministro britânico Henry Chamberlain, que, “em relação às colônias da costa da África, nós não queremos nada, nem qualquer parte. O Brasil é suficientemente grande e bastante produtivo para nós, e estamos contentes com o que a Providência nos deu”.⁴⁷⁶ É importante ressaltar que neste contexto específico havia questões internas mais urgentes para o governo brasileiro centralizado no Rio de Janeiro resolver, pois precisava ainda consolidar a independência política, tendo para isso contratado mercenários de guerra estrangeiros com o objetivo de derrotar a resistência portuguesa em algumas províncias, sobretudo na Bahia, no Maranhão, no Grão-Pará e na Cisplatina.⁴⁷⁷

Considerando que o governo imperial brasileiro pretendia respeitar o Artigo III do Tratado de Paz, Amizade e Aliança de 29 de agosto de 1825, “Sua Majestade Imperial promete não aceitar as proposições de quaisquer colônias portuguesas para se reunirem ao Império do Brasil”⁴⁷⁸ e a intensificação das ações dos mercadores de cativos, após a emancipação brasileira, em desviar a maior parte de seus negócios negreiros para os portos escravistas fora das possessões portuguesas em Angola⁴⁷⁹ é factível que a opção mais viável que restou à elite

⁴⁷⁵ SANTOS, Nilcea Lopes L. dos. *União Brasil-Angola*, 1979, p.70.

⁴⁷⁶ Henry Chamberlain a George Canning (secreto), do Rio de Janeiro, 2 de abril de 1823, In: C.K. Webster, *Britain and the Independence of Latin America*, Oxford University Press, 1938, 1ºvol., p.222. Apud. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.172.

⁴⁷⁷ Cf. VALE, Brian. A ação da Marinha nas guerras da Independência, 2002, pp.91-126.

⁴⁷⁸ Cf. Tratado de Paz, Amizade e Aliança entre o Império do Brasil e o Reino de Portugal realizado no Rio de Janeiro em 29 de agosto de 1825. In.: A. Pereira Pinto, *Apontamentos para o Direito Internacional*, Rio de Janeiro, 1864, I, p.323. Apud. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.174.

⁴⁷⁹ 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 do Cônsul brasileiro em Luanda, Ruy

mercantil do recém-criado império escravocrata da América do Sul fosse manter áreas de influência ao norte de Luanda em regiões onde prevaleciam poderes africanos. Este projeto que visava estreitar as redes mercantis existentes entre brasileiros e regiões dominadas por autoridades africanas foi se estruturando ao longo da década de 1820, paralelamente à pretensão de Portugal em afastar a forte influência do Brasil sobre os seus domínios.⁴⁸⁰ Afinal, era uma estratégia geopolítica viável, pois a restrição imposta pela Coroa portuguesa no processo de reconhecimento da independência de sua ex-colônia não vedava ao Brasil a possibilidade de estreitar laços políticos e econômicos com autoridades de territórios africanos não dominados por Portugal.

Nesta ótica de análise, conforme já observamos no tópico 2.3 deste trabalho, muitos homens de negócio envolvidos com o comércio atlântico de escravos no Brasil e a própria comunidade mercantil que atuava a partir de portos angolanos de soberania portuguesa, Luanda e Benguela, no contexto do processo de emancipação política brasileira, intensificaram boa parte de suas atividades negreiras nos portos e enseadas da região congo-angolana, notadamente Molembo, Cabinda, rio Zaire e Ambriz, áreas controladas por potentados africanos. De acordo com Selma Pantoja, em função da grande crise do comércio de cativos em áreas angolanas sob domínio lusitano após a emancipação brasileira em 1822 e a “iminente derrocada da economia, baseada no tráfico de escravos”, os “mais importantes comerciantes de Angola” solicitaram licenças aos governadores portugueses com o objetivo de viajarem para o Brasil a fim de realizarem tratamento de saúde, porém “na verdade queriam transportar seus bens e fortunas”.⁴⁸¹ Após a recuperação econômica dos negócios negreiros em Luanda e Benguela, nos últimos anos da década de 1820, marcados pelo aumento das exportações de escravos para o Brasil, em função da grande apreensão e incerteza geradas pela proximidade do fim legal do comércio atlântico de escravos previsto para 1830, novamente se observou que muitos traficantes liquidaram seus negócios em Angola, retirando-se para o Brasil ou para Portugal.⁴⁸²

Desta maneira, teria ocorrido uma outra onda dispersiva dos negociantes de escravos residentes nos portos angolanos sob domínio lusitano. Uma vez estabelecidos no Brasil, os mercadores de cativos que atuavam nas áreas de jurisdição portuguesa em Angola, muitos, aliás, em sociedade com brasileiros, poderiam continuar atuando no negócio negreiro priorizando

Germack Possolo, enviado a *Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros*, Folhas 2-3. Parte do referido documento foi transcrito e citado no tópico 2.3 desta tese.

⁴⁸⁰ SILVA, Alberto da Costa. *Um rio chamado Atlântico*, 2003, p.32.

⁴⁸¹ Cf. PANTOJA, Selma Alves. *O litoral angolano até as vésperas da Independência do Brasil*, 2003, pp.198-199.

⁴⁸² DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, pp.369-370.

regiões africanas fornecedoras de cativos que estivessem fora das possessões de Portugal e ainda realizar novos investimentos em um país recém-independente, cujo sistema de produção prescindia anualmente do aporte de milhares de braços africanos. Porém, conforme já apontamos no capítulo anterior, nesta nova conjuntura marcada pela ilegalidade do comércio de escravos, na Angola portuguesa o tráfico prosseguiu com relativa intensidade pelo menos até 1845, tendo se reservado a cidade de Luanda o papel estratégico de depósito e entreposto de cativos, que eram embarcados em vários pontos da costa angolana devido ao movimento de dispersão dos negreiros.⁴⁸³

Assim, antes da fase do comércio ilícito de cativos para o Brasil, iniciada em fins de 1830 conforme os acordos antitráfico anglo-brasileiros, tudo indica que após o fim da pretensa emancipação política de Angola na esteira da desagregação do império luso-brasileiro, a opção das autoridades coloniais portuguesas foi contemporizar com os interesses dos negociantes de escravos de Luanda e Benguela. A existência da opção de traficantes brasileiros continuarem negociando escravos diretamente com régulos africanos nos portos de Molembo, Cabinda, Ambriz e rio Zaire acabou contribuindo, em certa medida, para a *política toleracionista* portuguesa em relação ao comércio ilegal de cativos nas décadas de 1830 e 1840.

Conforme Roquinaldo Ferreira ressaltou, após os movimentos secessionistas em Benguela “as disputas que se seguiram levaram o domínio português em Angola quase à beira do colapso, marcando o início de décadas de rivalidade geopolítica entre Portugal e sua ex-colônia sobre a influência na África Centro-Oeste”.⁴⁸⁴ Na verdade, contrariando as aspirações expansionistas portuguesas, após a independência política do Brasil uma área de influência brasileira na África Central-Atlântica se consolidou ao norte do rio Zaire, mais precisamente na região em torno da baía de Cabinda, através do fortalecimento de redes mercantis que envolviam interesses de negociantes de cativos brasileiros e autoridades africanas ciosas pela manutenção de sua independência política e certamente conscientes da recém emancipação política brasileira, que como vimos teve grande ressonância na África. Entretanto, para os governantes do reino de Cabinda, discutir acordos mercantis com negociantes brasileiros ou de outras nacionalidades, inclusive com as autoridades portuguesas de Luanda, parecia fazer pouca diferença, pois o objetivo das elites africanas era obter atrativos maiores garantindo o fluxo de cativos e as trocas comerciais, “desde que não tivessem que abrir mão da soberania sobre o litoral”⁴⁸⁵. Neste contexto, a pretensão portuguesa de ampliação de seus domínios coloniais ao

⁴⁸³ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.2; 8-9.

⁴⁸⁴ Idem. *Ondas de Sedição através do Atlântico*, p.17. [Tradução nossa]

⁴⁸⁵ Cf. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, p.94.

norte de Luanda, além de encontrar forte resistência africana, passou também a rivalizar com a forte presença de negociantes brasileiros em Ambriz e ao norte do rio Zaire.

Sobre as redes mercantis construídas por negociantes de escravos residentes no Brasil e régulos da região em torno do rio Zaire importa observar que, no final da década de 1820, no contexto da Guerra Cisplatina, os corsários da República Argentina, conforme analisamos no primeiro capítulo, promoveram ataques contra negreiros brasileiros que atuavam entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, área que permaneceu sob a proteção da *Divisão Naval da Costa do Leste* até o início de 1830. Não encontramos nas fontes consultadas registros de presença corsária nas proximidades dos portos de Luanda e Benguela, o que pode indicar o respeito à soberania às áreas coloniais portuguesas e ainda a percepção por parte dos corsários argentinos de que as regiões da África Centro-Oeste de grande interesse estratégico para a elite mercantil brasileira eram situadas ao norte das possessões portuguesas.

CAPÍTULO IV

As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino de Cabinda: a aliança entre os “mercadores de almas” e os “senhores da terra”.

[...] Só há três maneiras de se fazer fortuna no Brasil: ou no tráfico negreiro, ou negociando com escravos, ou tendo uma casa exportadora de café. Apenas os comerciantes estrangeiros se dedicam ao café e todo brasileiro “influente” tem que participar, mais ou menos, direta ou indiretamente, nas duas primeiras atividades. E todos aquelas que têm alguma influência participam em ambas. Aqui, é preciso ser rico para se lucrar através da usura e, para ser rica, a pessoa tem que se dedicar ao tráfico de escravos. Os traficantes são, pois, ou os homens que detêm o poder, ou os que emprestam aos homens que estão no poder e os seguram pelos cordões da bolsa. Consequentemente, o próprio governo é, na realidade, um governo escravagista, contrário às suas próprias leis e tratados.

(Despacho do Embaixador dos Estados Unidos da América, no Rio de Janeiro, Henry A. Wise, ao Secretário de Estado James Buchanan, 9/12/1846, In: MANNING, William A. *Diplomatic Correspondence of The United States, Inter American Affairs*, 1831-1860, Washington, 1932, Tomo II, p. 370. Apud. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982, pp.221-222.)

4.1 Os cabindas e a sociedade escravista brasileira: interesses e costumes em comum

A derrota portuguesa em Cabinda, na década de 1780, além de frustrar os planos expansionistas da Coroa lusitana, representou o marco para o início de uma onda de rebeliões dos povos bantu no norte de Angola. Segundo Jaime Rodrigues, os confrontos militares que ocorreram em Angola, entre o final do século XVIII e meados do século XIX, eram de natureza diversa, mas fundamentalmente envolviam a tentativa de dominação colonial portuguesa sobre potentes e a tenaz resistência africana, destinada tanto a evitar a perda de seus territórios e de sua liberdade, quanto a manter a participação de intermediários no comércio de cativos. Além disso, por vezes, envolviam grupos e sociedades rivais que disputavam as mesmas rotas e as mesmas fontes de cativos. Já as guerras envolvendo portugueses, outros estrangeiros europeus e povos angolanos geralmente eram travadas no litoral e tinham por objetivo instalar feitorias para o comércio atlântico de escravos.⁴⁸⁶

É significativo o fato de as autoridades do reino Ngoyo terem resistido a tentativa portuguesa de expansão colonial por meio da fixação de um forte em Cabinda que funcionaria como um entreposto comercial de escravos e afastaria a presença de traficantes de outras nacionalidades europeias. Os franceses, aliados de linhagens nobres cabindenses envolvidas com o comércio negreiro, não apenas destruíram em 1784 a fortaleza de Santa Maria de Cabinda construída pelos portugueses, mas também incentivaram os africanos a lutarem pela soberania de sua terra e assim manterem o controle e a liberdade do comércio de escravos.⁴⁸⁷ Com efeito, o Mambuco “mandou matar todos os brancos a serviço de Sua Majestade” que se encontravam fora das proteções portuguesas e ordenou que os cerca de 100 africanos que trabalhavam na construção do forte fugissem para não serem sequestrados e vendidos no porto de Molembo aos comerciantes franceses que aguardavam completar a lotação dos negreiros.⁴⁸⁸

Situação diversa ocorrera quando militares da Armada Imperial brasileira se estabeleceram na baía de Cabinda, haja vista que, considerando as correspondências dos chefes navais que se sucederam no comando da *Divisão Naval da Costa do Leste*⁴⁸⁹ enviadas ao Ministério da Marinha de Guerra do Brasil, entre as dificuldades apontadas para a permanência

⁴⁸⁶ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, pp.232;239-240.

⁴⁸⁷ Ibid., p.239; FRANQUE, Domingos José. *Nós, os Cabindas*, 1940, p.59; Sobre a grande derrota portuguesa em Cabinda, veja também: GUEDES, Roberto; CARVALHO, Ariane. *A “grande derrota de Cabinda”*, 2022, pp.47-82.

⁴⁸⁸ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, pp.237-238.

⁴⁸⁹ Sobre a relação dos comandantes da *Divisão Naval da Costa do Leste*, o contingente militar e os navios de guerra que compuseram esta força naval brasileira estabelecida no litoral da África Central Atlântica entre 1827 e 1830, veja: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, pp.137-138.

da força naval brasileira no litoral do reino de Cabinda, entre 1827 e 1830, figuravam apenas doenças que acometiam os militares, e problemas referentes ao abastecimento de alimentos, bem como o reparo dos navios de guerra. Não há relatos de qualquer tipo de resistência empreendida pelas autoridades cabindenses. Desta forma, ao que tudo indica o que estava em jogo não era a soberania de Cabinda em sua liberdade de comércio, mas os interesses políticos e econômicos que uniam as elites mercantis das margens opostas do Atlântico Sul.

Como sabemos, a *Divisão Naval da Costa Leste* visava promover a segurança do comércio da escravatura, o que invariavelmente contribuía para a manutenção e o fortalecimento de feitorias e redes mercantis de negociantes residentes no Brasil, fato que nos leva a supor que se estabeleceram contatos diplomáticos com o Mambuco, governante do litoral, em prol de uma aliança político-mercantil. Assim os chefes navais da Marinha brasileira não apenas obtiveram desta autoridade africana permissão para permanecer com os navios de guerra no litoral do reino de Cabinda, mas também para desembarcarem militares, eventualmente, em benefício da proteção dos navios negreiros brasileiros que, no contexto em questão, conforme já analisamos, estavam sofrendo ataques perpetrados por piratas e corsários da República Argentina.⁴⁹⁰ Este fato nos indica, em larga medida, como havia uma grande compatibilidade de interesses entre os *mercadores de almas* e os *senhores da terra (nfumu nsi)* que dominavam as rotas mercantis que interligavam o interior africano ao litoral do reino Ngoyo, situado entre o porto de Cabinda e a foz do rio Zaire. Os chefes das linhagens nobres de Cabinda, provavelmente teriam avaliado que quanto mais estreitassem relações diplomáticas e mercantis com o Império do Brasil, mais seguros estariam das investidas portuguesas que visavam a dominação territorial e mercantil. Após a retirada dos franceses do negócio negreiro no início do século XIX na esteira da cruzada britânica antitráfico, os projetos das famílias nobres cabindenses, conforme destacaremos mais adiante, passaram a se alinhar às necessidades da maior sociedade escravocrata das Américas. Segundo Ana Flávia Cicchelli, após a retirada dos comerciantes ingleses, franceses e holandeses de Cabinda no princípio do século XIX em função da abolição do comércio atlântico de escravos, abriu-se uma brecha na região que foi ocupada “principalmente por parte de comerciantes residentes no Brasil”.⁴⁹¹

Visando captar uma amplitude maior deste contexto histórico específico marcado pela assimetria de poderes de unidades políticas independentes, refiro-me à Portugal, Brasil e ao reino de Cabinda, me valho do conceito de anarquia internacional dominante em uma vertente

⁴⁹⁰ Veja o item 1.2 desta tese.

⁴⁹¹ Cf. PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, PPGHIS, Niterói, 2006, p. 73.

do campo dos estudos das relações internacionais. Partindo do conceito hobbesiano de anarquia no Estado da Natureza, os Estados ou as unidades políticas autônomas inseridas no sistema internacional não teriam como recorrer, em caso de ameaça a sua sobrevivência, a uma entidade política superior capaz de efetivamente dirimir conflitos e arbitrar acordos. Dentro desta perspectiva de análise, as unidades políticas independentes para manterem a soberania e ampliarem a segurança de suas fronteiras, dependeriam de suas próprias forças, aumentando o seu poder frente às outras nações ou procurando se aliar com Estados mais poderosos que porventura tivessem compatibilidade de interesses. Desta forma, poderia reforçar a capacidade de sobrevivência em um sistema internacional anárquico.⁴⁹² Até certo ponto, esta interpretação da área das relações internacionais, se aplica à situação da nação cabindense, que durante a primeira metade do século XIX manteve fortes laços mercantis com negociantes de escravos residentes no Brasil. As famílias nobres de Cabinda envolvidas no comércio de cativos partilhavam poderes locais⁴⁹³ e viviam sob a ameaça de expansão colonial portuguesa, além da pressão de cruzadores da marinha britânica que visavam obliterar o comércio atlântico de escravos. Desta forma, para este reino africano, estar na órbita de influência de um império escravocrata, por meio do fortalecimento de relações políticas e mercantis com negociantes estabelecidos no Brasil, significava uma maior possibilidade de sobrevivência em relação as pretensões expansionistas da Coroa lusitana ao norte de Luanda. Além da dissuasão do poder naval da Marinha de Guerra do Brasil, que efetivamente fez tremular a bandeira imperial da maior sociedade escravista das Américas ao norte dos domínios portugueses em Angola no final da década de 1820, era por meio do tráfico de escravos com o Brasil que continuava entrando em Cabinda um grande volume de armas e munições, além das demais mercadorias utilizadas no escambo negreiro. Obtendo artefatos bélicos e tendo a seu favor o maior conhecimento do terreno, os cabindas poderiam resistir com mais eficiência a investidas colonizadoras estrangeiras em defesa da soberania e dos interesses do seu reino, que se confundiam com os interesses das linhagens nobres, zelosas pela liberdade política e comercial.

O que unia a África ao Brasil era efetivamente o comércio de africanos, ou seja, era o eixo ou elo principal que conectava as margens opostas do Atlântico. Porém, conforme apontou

⁴⁹² NOGUEIRA, João Pontes; MESSARI, Nizar. *Teoria das Relações Internacionais: correntes e debates*. Rio de Janeiro: Campus/Elsevier, 2005, pp.20-56.

⁴⁹³ Sobre a distribuição espacial das famílias nobres cabindenses, veja o Apêndice 7. Segundo Carlos Serrano as linhagens nobres de Cabinda construíram uma sociedade “segmentada” ou “segmentária”, na medida em que o reino era formado por áreas dominadas por determinadas famílias que monopolizavam poderes políticos locais. Entretanto, havia se configurado um determinado aparelho estatal típico da realidade de reinos africanos pré-coloniais bantus, haja vista que existia um poder central em torno da figura do *Mangoyo*, que reunia sua Corte constituída por funcionários do governo na capital do reino, em Mbanza Ngoyo. Cf. SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, pp.19-23; 59;85;143-145.

Roquinaldo Ferreira o que precisamos ter em mente ao analisar as sociedades escravistas afro-brasileiras é que o comércio de cativos não era apenas um negócio, não apenas uma relação econômica, embora o cerne da questão estivesse assentado na economia, na mercantilização de seres humanos. Em torno do comércio de escravos havia também uma série de relações que passavam pela diplomacia, pela política, pela religião e até mesmo por laços familiares ou “laços de afeto” que uniam as elites mercantis da África e do Brasil, vinculadas visceralmente pelo trato de cativos. Existia uma relação de harmonia de interesses que poderia ser interpretada como uma simbiose multifacetada.⁴⁹⁴ Em parte, isto explica por que o comércio atlântico de escravos perdurou no Brasil e na África durante toda a primeira metade do século XIX contra toda a pressão diplomática e naval britânica que crescera na esteira do movimento abolicionista internacional. Esta mudança de paradigma cultural nascido na cultura ocidental, sob a égide iluminista, conforme já apontamos anteriormente no primeiro capítulo deste trabalho, vinha se desenvolvendo desde as últimas décadas do século XVIII, manifestando-se em correntes ideológicas de fundo humanitário, que podiam ser observadas em novas vertentes religiosas, literárias e filosóficas, sobretudo na Grã-Bretanha, na França e nos Estados Unidos da América.⁴⁹⁵

Com efeito, o desenvolvimento de uma perspectiva antiescravista na cultura ocidental, eminentemente de raiz inglesa e francesa, teve pouca penetração nos domínios coloniais lusitanos da América e da África, pois encontrara uma grande resistência nas sociedades escravistas que haviam naturalizado em suas culturas o costume de vender e comprar escravos. Importa ressaltar que no aspecto religioso predominante na cultura católica de matriz lusitana, não havia nenhum grande paradoxo moral que impedisse a prática de escravizar africanos, sendo a conversão ao cristianismo uma justificativa suficiente para legitimação do cativo.⁴⁹⁶

⁴⁹⁴ FERREIRA, Roquinaldo A. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World*, 2012, passim.

⁴⁹⁵ Cf. DAVIS, David B. *O problema da escravidão na cultura ocidental*, 2001, pp.327-491.

⁴⁹⁶ Para uma análise sobre a justificativa da escravidão e do tráfico atlântico de cativos africanos, veja, entre outras, as seguintes obras: VAINFAS, Ronaldo. *Ideologia e escravidão: os letrados e a sociedade escravista do Brasil colonial*. Petrópolis: Vozes, 1986; HESPANHA, Antonio M. Luís de Molina e a escravização dos negros. *Análise Social*, vol. XXXV (157), 2001; MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas (1660-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004; OLIVEIRA, Anderson José Machado de. Igreja e escravidão africana no Brasil Colonial. In: *Especiaria*. v. 10, n.18, jul. - dez. 2007, pp. 355-387; ZERON, Carlos Alberto de M. Ribeiro. *Linha de fé: a Companhia de Jesus e a escravidão no processo de formação da sociedade colonial*. São Paulo: Edusp, 2011; ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O Trato dos Vivos*, 2000, pp.168-187; 232; MATTOS, Hebe Maria. A escravidão moderna nos quadros do Império português: o Antigo Regime em perspectiva atlântica. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima. (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2001, pp.146-147; 153; Em sociedades africanas, aspectos religiosos também se relacionavam à escravidão. Ver, entre outros, MEMEL-FÔTE, Harris. Culture et nature dans les représentations africaines de l'esclavage et de la traite négrière. Cas des sociétés lignagères. In : HENRIQUES, Isabel de Castro ; SALA-MOLINS, Louis (orgs.). *Dérision, esclavage et droite*. Les fondaments idéologiques e

Analisaremos mais detidamente, no próximo tópico deste capítulo, a atuação jesuítica na consolidação de uma justificativa ideológica para a construção de uma sociedade escravista, assentada no comércio atlântico de africanos.

O Estado imperial brasileiro preservou um padrão de sociedade genuinamente excludente, em que poucos privilegiados tinham acesso ao poder e aos benefícios reais⁴⁹⁷, assentada em pilares seculares construídos pela antiga metrópole portuguesa. Conforme Fragoso e Florentino apontaram, “para Portugal, a colonização e a montagem de estruturas hierarquizadas e excludentes no Ultramar servia ao claro propósito de preservar a antiga ordem metropolitana.”⁴⁹⁸

Como muito bem apontou Hebe Maria Mattos, a grande quantidade de escravos na sociedade brasileira do início do século XIX marcava uma determinada singularidade do Antigo Regime nos trópicos. De acordo com as estimativas da época, “no final do período colonial, o Brasil contava com cerca de 3,5 milhões de habitantes, dos quais 40% eram escravos. Dos restantes, 6% eram índios aldeados, e os demais classificados metade como *brancos* e a outra metade como *pardos*.”⁴⁹⁹ A referida autora afirmou categoricamente que a escravidão moderna ao expandir-se demasiadamente na América portuguesa produziu uma “sociedade escravista de novo tipo”, que se moldara plenamente na lógica de sociedade do Antigo Regime, onde o “estatuto de escravo” já existia enquanto categoria jurídica-institucional.⁵⁰⁰

De acordo com José Martins Vaz entre os cabindas havia também uma sociedade rigidamente hierarquizada, formada basicamente por três grupos sociais: chefes nobres, homens

juridiques de la traite négrière et de l’esclavage. Col. Mémoire des peuples. La route de l’esclavage. Éditions UNESCO, 2002.

⁴⁹⁷ Para uma análise da *hierarquia social excludente*, típica de uma sociedade de Antigo Regime, ver: FRAGOSO, João Luís R.; BICALHO, Maria Fernanda B.; GOUVÊA, Maria de Fátima S. Uma leitura do Brasil colonial, 2000, p.72.

⁴⁹⁸ Cf. FRAGOSO, João Luís R.; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto*, 2001, p.224.

⁴⁹⁹ Cf. MATTOS, Hebe Maria. A escravidão moderna nos quadros do Império português, 2001, p.157. Sobre posse de escravos disseminada, veja: BARICKMAN, Bert J. As cores do escravismo: escravistas ‘pretos’, ‘pardos’ e ‘cabras’ no Recôncavo Baiano, 1835. In. *População e Família*. São Paulo, n. 2, 1999, pp. 7-59; LIBBY, Douglas C. Demografia e Escravidão. In. *Revista de História*. Ouro Preto: UFOP. Departamento de História, 1992; LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci Del Nero. A presença do elemento forro no conjunto de proprietários de escravos. In. *Revista Ciência e Cultura*. São Paulo: FEA/USP, 32(7), 1980; FARIA, Sheila de Castro. Mulheres forras – riqueza e estigma social. In. *Revista Tempo*. Rio de Janeiro: Sete Letras, v. 5, n. 9, 2000, pp. 65-92; MOTTA, José Flávio. *Corpos escravos, vontades livres: posse de escravos e família escrava em Bananal*. São Paulo: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo / Annablume, 1999, capítulos 1 e 2; OLIVEIRA, Maria Inês C. *O liberto: o seu mundo e os outros, Salvador, 1790-1890*. Salvador: Corrupio, 1979; PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e Universo Cultural na Colônia: Minas Gerais, 1716-1789*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001; FURTADO, Júnia F. *Chica da Silva e o contratador dos diamantes: o outro lado do mito*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003; RAMOS, Donald. A mulher e a família em Vila Rica do Ouro Preto: 1754-1838. In. NADALIN, Sérgio O. et. all.(Orgs.) *História e População: estudos sobre a América Latina*. São Paulo: Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 1990.

⁵⁰⁰ MATTOS, Hebe Maria. A escravidão moderna nos quadros do Império português, 2001, pp.148;162.

livres e escravos.⁵⁰¹ Esta realidade, até certo ponto, encontrava um paralelo na sociedade cristã escravista brasileira, marcada pela assimetria de poderes e grande desigualdade social.⁵⁰² Tanto em Cabinda, como no Brasil, o comércio de cativos e a escravidão funcionavam como fatores essenciais de hierarquização social.

O cristianismo serviu não apenas para justificar ideologicamente a colonização portuguesa na África e em uma grande porção de terras da América do Sul, regiões habitadas por povos nativos que não conheciam a palavra do Deus, mas também para legitimar o comércio atlântico de cativos, que, na América, segundo a visão de muitos cristãos, teriam uma melhor oportunidade de redenção de suas almas ao se afastarem do paganismo das sociedades africanas.

Em Cabinda, antes da dominação colonial portuguesa, efetuada somente nas últimas décadas do século XIX, o cristianismo também havia penetrado na cultura local, porém, evidentemente, sem que as manifestações do sagrado africanas deixassem de prevalecer.⁵⁰³ Em certa medida, algo semelhante também se desenvolveu no Brasil, tendo em vista que por meio de muitos escravos importados da região congo-angolana adentraram as práticas sagradas cristãs, carregadas de costumes e crenças religiosas africanas. Com efeito, conforme destacou Linda Heywood, durante o século XVIII e início do XIX a maior parte dos cativos africanos que vieram para o continente americano eram provenientes da África Central, estes trouxeram elementos das manifestações das religiosidades africanas com pitadas de cristianismo vivido na África a seu modo, que se disseminaram “para as plantações, minas e centros urbanos das Américas”.⁵⁰⁴ O Brasil, região que mais importou escravos de Angola durante este período, foi “fortemente influenciado por esta cultura crioula”, ou seja, pela cultura que misturava elementos africanos com doses de cristianismo.⁵⁰⁵ Conforme apontou a referida autora a interpenetração cultural das sociedades africanas e portuguesa não se limitou as práticas e rituais religiosos, tendo se manifestado também em outros ramos da cultura, como por exemplo, os costumes de

⁵⁰¹ VAZ, José Martins. *No mundo dos Cabindas*, 1970, p.11.

⁵⁰² Sobre a perspectiva da sociedade imperial brasileira caracterizada por uma rígida hierarquia basicamente tripartida, onde se observava elites socioeconômicas com forte influência nas instituições políticas, caracterizando a chamada “boa sociedade”, em detrimento dos excluídos da vida política, ou seja, o povo livre e pobre, seguido pela massa de escravos, veja: Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema – A formação do Estado Imperial*. 2.^a ed. São Paulo: Hucitec, 1990, pp.109-129.

⁵⁰³ PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp.29-37. No próximo tópico deste capítulo abordaremos não apenas o papel desempenhado pelo cristianismo no processo de legitimação ideológica da escravidão e do comércio de cativos, mas também o fenômeno do *sincretismo religioso* ocorrido na região da África Central Atlântica em função da fusão de crenças e tradições afro-portuguesas.

⁵⁰⁴ Cf. HEYWOOD, Linda M. *Portuguese into african*, 2002, pp.111-112. [Tradução nossa].

⁵⁰⁵ *Ibid.*, p.112. [Tradução nossa].

nomeação de membros da população, hábitos alimentares, práticas medicinais de curandeirismo, danças, músicas etc.⁵⁰⁶

Sobre o aspecto religioso, Alberto de Oliveira Pinto observou que em Cabinda “o cristianismo serviu apenas, consoante as circunstâncias, para garantir ou reforçar os poderes dos soberanos sobre a terra e uma organização política e social capaz de unir vários grupos sob a mesma identidade”.⁵⁰⁷ Neste sentido, o cristianismo teria funcionado como um fator de manutenção de sociedades escravistas extremamente hierarquizadas nas duas margens do Atlântico Sul. De forma correlata, conforme salientou Marina de Mello e Souza, no Congo o catolicismo foi um instrumento de “fortalecimento do poder central”, e no território de conquista portuguesa, denominado Angola, “esteve principalmente a serviço da subjugação das populações que lá habitavam”.⁵⁰⁸ Todavia, instrumentalizado ou não, a incorporação de elementos do cristianismo em sociedades africanas da África Central se fez a partir das gramáticas religiosas centro-africanas abertas à incorporação e propensas à substituição de símbolos e rituais religiosos.⁵⁰⁹

Após o surgimento do Império do Brasil o projeto político das elites mercantis brasileiras consistia em manter fortalecidos os laços que as uniam às elites africanas para preservação de uma sociedade escravocrata e reprodução da hierarquia social excludente. Foi preciso, no entanto, reformular as conexões atlânticas para a manutenção da herança mercantil portuguesa. De igual maneira, conforme apontara Alberto de Oliveira Pinto, as linhagens nobres cabindenses, envolvidas diretamente com o comércio atlântico de escravos, desejavam manter abertas as redes mercantis que haviam construído com negociantes brasileiros e portugueses, que, com a retirada dos ingleses e franceses, acabaram se convertendo em seus principais parceiros comerciais.⁵¹⁰ Neste contexto, cabe destacar que desde a virada do século XVIII para o XIX, o português passou a ser a língua comercial por excelência em Cabinda, em substituição ao inglês e ao francês. O domínio do português se tornou essencial para novas linhagens nobres

⁵⁰⁶ Ibid., pp.93; 102-105.

⁵⁰⁷ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, p.47.

⁵⁰⁸ Cf. SOUZA, Marina de Mello e. *Além do visível – poder, catolicismo e comércio no Congo e em Angola* (séculos XVI e XVII). São Paulo: Ed. USP, 2018, p.20.

⁵⁰⁹ Cf. a respeito, CRAEMER, Willy de; VANSINA, Jan; FOX, Renee. Religious Movements in Central Africa: a theoretical study. *Comparative studies in society and history*, 18, 4, 1976, pp. 458-475; THORTON, John K. Religião e vida cerimonial no Congo e áreas Umbundo, de 1500 a 1700. In: HEYWOOD, Linda M. (org.). *Diáspora negra no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2013; THORTON, John K. *A Cultural History of the Atlantic World, 1250-1820*. Cambridge: Cambridge U. P., 2012; THORTON, John K. Afro-Christian syncretism in the kingdom of Kongo. In: *Journal of African History*, 54, 2013, pp. 53-77; pp. 81-100; SAPEDE, Thiago C. *Muana Congo, Muana Nzambi a Mpungu*. Poder e Catolicismo no reino do Congo pós-restauração (1779-1795). 1ª. ed. São Paulo: Alameda/FAPESP, 2014; SOUZA, Marina de Mello e. op. cit., passim.

⁵¹⁰ PINTO, Alberto Oliveira. op. cit., p.79.

de Cabinda, cuja riqueza e prestígio se construíram com base no comércio de cativos, pois, no início do século XIX, os brasileiros e portugueses eram seus sócios privilegiados nas transações comerciais.⁵¹¹ Desta forma, a disseminação do português em Cabinda, mesmo como idioma mercantil, pode ser interpretada como mais um costume em comum ou laço cultural que unia as sociedades escravistas do reino Ngoyo e do Império do Brasil. Como vimos no segundo capítulo desta tese, os régulos africanos Manelambe Miguel e o Mambuco Canga falavam o português, possibilitando-lhes o contato com negociantes de escravos do Rio de Janeiro que os reconheceram e tomaram as devidas providências para que as autoridades do Estado brasileiro reparassem a ofensa cometida.

De acordo com Phyllis Martin, no século XIX o poder arraigado das três famílias nobres mais antigas e de maior prestígio do reino de Cabinda, Nsambo, Npuna e Nkata Kalombo, foi desafiado pela ascensão dos Franques. A figura dominante, Francisco Franque, acumulou riqueza através de alianças com traficantes de escravos brasileiros e por meio do frete de mercadorias e passageiros em navios “costeiros” construídos localmente. Ao mesmo tempo atraiu para o seu círculo dependentes que forneciam mão de obra e apoio armado para defender seus interesses familiares, a manutenção e a expansão de sua base territorial. As áreas controladas por Franque no reino de Cabinda aumentaram ao conquistar territórios antes dominados pela família Nsambo, porém adotara também estratégias de ascensão social mais tradicionais, pois trouxe de Luanda um tutor para educar seus filhos e sobrinhos e os casou com mulheres das linhagens Npuna e Nkata Kalombo para aumentar o status de seus netos e neutralizar rivalidades familiares.⁵¹²

As chamadas “linhagens nobres antigas” eram reconhecidas entre os cabindas como detentoras do poder sobre a terra com monopólio sobre “bens de prestígio”, como o sal e o uso de artefatos em marfim, metais, ou de panos de *libongo*. Entre os “bens de prestígio”, estavam também os escravos, que, juntamente com as mercadorias europeias destinadas ao comércio negreiro, se tornaram monopólios das famílias nobres, destacando-se neste processo as “linhagens novas” do litoral, como os Franques.⁵¹³

Conforme apontou Phyllis Martin, entre os grupos mercantis da sociedade escravista de Cabinda que mais se fortaleceram com o comércio atlântico de escravos, duas famílias se sobressaíram, os Franque e os Puna, lideradas por Francisco Franque e Manuel José Puna.⁵¹⁴

⁵¹¹ Ibid., p.75.

⁵¹² Cf. MARTIN, Phyllis M. Family strategies in nineteenth-century Cabinda, 1987, pp.65-86.

⁵¹³ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp.5;49-52.

⁵¹⁴ MARTIN, Phyllis M. op.cit., pp.71-83.

Foram estas duas famílias, por meio dos cargos de poder que possuíam no litoral do reino de Cabinda, as que mais se beneficiaram dos ganhos materiais advindos do comércio de cativos para a América após 1830.⁵¹⁵ Importa observar que desde fins do século XVIII a região de Cabinda se destacava como principal porto negreiro entre a linha do Equador e Luanda, pela sua proximidade com os mercados de escravos do rio Zaire e das regiões de savana ao sul, bem como a baía de Malembo ao norte.⁵¹⁶

Com efeito, os Cabindas durante a fase do comércio ilícito de escravos no Brasil, entre as décadas de 1830 e 1840, estabeleceram uma rede de transportes que ligava, por via fluvial e marítima, todos os entrepostos entre Cabinda, Ponta da Lenha, Boma, Ambriz e Luanda, de forma a iludir com mais eficácia as patrulhas antiescravagistas, inglesas e portuguesas: “Navegando nos meandros do rio e nos braços do mar, os barqueiros cabindas transportavam os escravos para pontos de encontro secretos com os navios negreiros à sua espera”.⁵¹⁷ Foi exatamente neste período que a região da Bacia do rio Zaire ganhou uma importância estratégica notável devido a sua geografia singular, marcada por muitas ilhas e manguezais, que fornecia esconderijos perfeitos para embarcações carregadas de escravos se esconderem de patrulhas navais britânicas e escaparem das perseguições.⁵¹⁸ Assim, o mercado de escravos de Boma, localizado no rio Zaire, foi o principal centro de abastecimento de cativos do reino de Cabinda durante o século XIX. Além de receber escravos de outras localidades do rio Zaire, chegavam ao porto de Cabinda cativos de regiões mais distantes, como os provenientes do Gabão e do reino do Congo.⁵¹⁹

Pelo exposto, os projetos político-econômicos das elites mercantis das sociedades escravistas de Cabinda e do Brasil se alinhavam em torno de interesses afins, o que certamente contribuiu para o prosseguimento do intenso tráfico transatlântico de escravos ao longo de toda a primeira metade do século XIX, tendo se observado na margem brasileira do atlântico “o silêncio, instituído como política de Estado, permitindo que o comércio ilegal de africanos promovesse a construção de patrimônios colossais”.⁵²⁰

A maior e mais importante fonte de receitas de Cabinda era aquela feita por meio de uma tributação denominada *N`bicó* que deveria ser arrecadada com as próprias mercadorias em

⁵¹⁵ PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp.51;63-65.

⁵¹⁶ MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, pp.69-70.

⁵¹⁷ Cf. DIAS, Jill. Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos, 1998, p. 372.

⁵¹⁸ Cf. MARTIN, Phyllis M. *The external trade of the Loango coast*, 1972, pp.148-149.

⁵¹⁹ *Ibid*, pp.140;144.

⁵²⁰ Cf. SARAIVA, Luiz Fernando; ALMICO, Rita; PESSOA, Thiago Campos. Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá – Barão e Visconde de Villa Nova do Minho. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, p.26.

espécie que circulavam no reino, tendo o comércio atlântico de escravos desempenhado um peso enorme no montante destes proventos. Com efeito, este imposto incidia sobre todos os comandantes dos navios negreiros que fundeavam no porto de Cabinda e, também era pago pelos comerciantes estabelecidos nas diversas localidades do reino entre o litoral e o interior. Tal tributação era constituída por peças de fazenda, barris ou garrações de aguardente, armas, munições, roupas e até mesmo escravos, além de outros artigos de uso comum.⁵²¹ Desta forma, os mesmos produtos usados para obter escravos através de escambo, diretamente com os régulos ou sobas africanos pertencentes às linhagens nobres, serviam também para arcar com os custos referentes aos direitos tributários cobrados pelas autoridades devidamente investidas pelo governo de Cabinda. No litoral competia ao Manfuca proceder a cobrança do que poderíamos chamar de “direitos alfandegários” sobre mercadorias variadas. Esta autoridade retinha uma parte da arrecadação e destinava o restante para o Mangoyo.⁵²² A prática existente no reino de Cabinda era relativamente mais vantajosa para os negociantes de cativos estrangeiros do que os direitos alfandegários cobrados pela Coroa portuguesa nos portos africanos sob seu controle.⁵²³

Segundo Martin, considerando as condições fluídas do início do século XIX, do ponto de vista brasileiro estabelecer contatos bilaterais estáveis e duradouros com comerciantes africanos era uma estratégia atraente, ainda mais se tratando de um parceiro comercial de Cabinda que passou seus anos de formação no Rio de Janeiro. Nas três primeiras décadas do século XIX, Francisco Franque teria realizado várias viagens ao Brasil para fomentar suas conexões comerciais e foi durante a década de 1830 que lançou as bases da fortuna de sua família aproveitando-se de seu conhecimento sobre as condições comerciais brasileiras e de sua estreita relação com negociantes de escravos do Rio de Janeiro.⁵²⁴

Com efeito, os relacionamentos sociais de Francisco Franque foram essenciais para a construção de laços mercantis com um destacado negociante de escravos do Rio de Janeiro,

⁵²¹ FRANQUE, Domingos José. *Nós, os Cabindas*, 1940, pp.36;48; PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp.48;64;86.

⁵²² De acordo com Alberto de Oliveira Pinto, no processo de obtenção de receitas para o reino, os senhores do interior e do litoral pertencentes às linhagens nobres desempenhavam um papel ativo, pois retinham uma parte da arrecadação e entregavam outra ao Mangoyo, que procedia depois à redistribuição equitativa das mercadorias obtidas entre os estratos sociais subordinados. Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, p.86.

⁵²³ Segundo Phyllis Martin, depois de 1822, o governo independente do Brasil impôs taxas sobre a importação de escravos o que passou a constituir um fardo duplo para os mercadores que frequentavam os portos de Luanda e Benguela e ali pagavam taxas às autoridades portuguesas. Isto contribuiu para que muitos deslocassem os seus negócios para o norte, para Ambriz, Cabinda, Ponta da Lenha e Boma, no rio Zaire, onde os impostos pagos às autoridades africanas eram comparativamente mais baixos. Cf. MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, p.73. Sobre os direitos alfandegários cobrados pela Coroa portuguesa em seus domínios africanos, veja: FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.4;9.

⁵²⁴ MARTIN, Phyllis M. op. cit., p.74.

Manuel Pinto da Fonseca, que durante a fase do comércio ilícito de cativos para o Brasil possuía feitorias e barracões em pontos estratégicos do litoral do reino Ngoyo.⁵²⁵ Este fato representa apenas um forte elo das variadas redes mercantis que conectavam o litoral do reino de Cabinda com portos escravistas brasileiros. Abordaremos esta questão mais detidamente no último tópico deste capítulo, que versa especificamente sobre a nova geração de mercadores de almas que se desenvolveu no Brasil após 1830 e fez o comércio negreiro sobreviver na ilegalidade por mais duas décadas. Segundo Phyllis Martin, a rede mercantil montada por Pinto da Fonseca era extremamente eficiente devido a existência de um agente comercial em Cabinda, Julio Augusto da Cunha, que tinha Francisco Franque como principal fornecedor de cativos.⁵²⁶ Efetivamente, Manuel Pinto da Fonseca após 1830 se tornou o negociante de escravos com o maior volume de negócios no porto de Cabinda.⁵²⁷ Em função disso, os seus empreendimentos atraíram à repressão da marinha britânica, sobretudo nos anos de 1840, quando houve a concentração de esforços no litoral do reino de Cabinda para apresar negreiros e destruir feitorias deste destacado traficante de cativos da praça mercantil do Rio de Janeiro. Ana Flávia Cicchelli observou que, logo após a destruição da feitoria de Pinto da Fonseca pelo esquadrão britânico antitráfico em 1842, as autoridades africanas que atuavam no litoral de Cabinda impediram que membros da marinha inglesa desembarcassem em botes.⁵²⁸ Este episódio sugere que o Mambuco do porto de Cabinda não apenas reprovava a ação de destruição da feitoria e dos barracões de Pinto da Fonseca, mas também estava plenamente empenhado em manter a soberania do reino Ngoyo e as redes mercantis que uniam os cabindas e a sociedade escravista brasileira em torno do comércio de seres humanos, haja vista que este era um fator gerador de riquezas e hierarquização social nas duas margens do Atlântico Sul. A pretensão do chefe do litoral de Cabinda parece ter se concretizado, pelo menos até o fim da primeira metade do século XIX, se considerarmos, por exemplo, que o destacado negociante de cativos Francisco Franque “conseguiu manter uma rede mercantil estável ao longo da década de 1840, mesmo com a pressão dos cruzadores da marinha britânica”.⁵²⁹ Após a ação da *Royal Navy* que resultou na destruição de uma feitoria de Manuel Pinto da Fonseca, este não teve os seus negócios arruinados em Cabinda, haja vista que sua empresa, entre 1845 e 1851, passou a ser responsável por 36% dos navios envolvidos com o comércio ilegal de cativos, assumindo o papel mais

⁵²⁵ Ibid., p.75.

⁵²⁶ Ibid., p.75.

⁵²⁷ PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos*, 2006, p.88.

⁵²⁸ Ibid., pp.104-105.

⁵²⁹ Cf. MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, p.74.

destacado entre as firmas do Rio de Janeiro que monopolizavam o comércio atlântico de escravos.⁵³⁰

Em grande medida, durante a primeira metade do século XIX, a manutenção da autonomia dos poderes africanos entre os portos de Ambriz e Cabinda esteve relacionada à resistência do tráfico e ao consenso sobre a manutenção do livre comércio, pois as elites locais envolvidas diretamente na traficância não reconheciam e não se comprometiam com qualquer acordo ou tratado internacional que visasse abolir o comércio de cativos, o que, conforme observou Roquinaldo Ferreira, “dava aos traficantes imunidade contra a repressão”, pois “a legislação antitráfico simplesmente não era aplicável numa região cujo controle esteve nas mãos dos chefes africanos”.⁵³¹ A questão da ilegalidade, portanto, não se colocava para soberanias africanas. Centrar a análise nela é desconsiderar as perspectivas africanas sobre o trato de gente cativa.⁵³²

Dentro desta perspectiva, o tráfico não teria enfraquecido o reino de Cabinda como propôs Carlos Serrano⁵³³, mas sim, em certa medida, a desmontagem das estruturas de funcionamento do comércio de cativos. Primeiramente, ocorreu o desmantelamento das feitorias e armazéns que sustentavam o tráfico no Ambriz durante a década de 1850⁵³⁴, o que acabou favorecendo a ocupação efetiva da região pelos portugueses em 1855, ocasião em que foram encontradas seis feitorias luso-brasileiras, duas feitorias britânicas, uma norte-americana e uma francesa.⁵³⁵ Após os interesses comerciais brasileiros declinarem nas áreas africanas autônomas localizadas ao norte de Luanda, em função do efetivo fim do comércio atlântico de escravos para o Brasil no início da década de 1850, é que as forças colonizadoras portuguesas avançaram gradativamente com sucesso. Antes desta conjuntura as tentativas anteriores de dominação foram frustradas pela grande resistência de autoridades africanas que haviam desenvolvido redes mercantis sólidas, associadas a interesses internacionais variados. Segundo Jan Vansina, desde o século XVIII, nos reinos do Kakongo, Ngoyo e Loango “as redes

⁵³⁰ ELTIS, DAVID. *Economic Growth and the ending of the transatlantic slave trade*. New York: Oxford University Press, 1987, p.151; FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, p.166; PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos*, 2006, pp.105-106.

⁵³¹ FERREIRA, Roquinaldo A. op.cit., p.125.

⁵³² Para um aprofundamento desta questão, vide: STILWELL, Sean. *Slavery and Slaving in African History*, 2014, passim.

⁵³³ SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, pp.101-133.

⁵³⁴ FERREIRA, Roquinaldo A. op.cit., pp.131-133.

⁵³⁵ Cf. MARQUES, João Pedro. A ocupação do Ambriz (1855): Geografia e diplomacia de uma derrota inglesa. In: *Africana Studia*. Nº 09. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2006, p. 145 ; Sobre a dominação portuguesa na região do Ambriz, veja também: SÁ, José de Almeida Corrêa de. *A abolição da escravatura e a ocupação do Ambriz*. Lisboa: Livraria Bertrand, 1934; DIAS, Jill. *Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos*, 1998, p.431

comerciais tornaram-se mais importantes do que os próprios Estados.”⁵³⁶ Desta forma, em um ambiente externo marcado pela “anarquia internacional”, a aliança política e mercantil de autoridades africanas com negociantes estabelecidos em Estados soberanos contribuiu relativamente para a preservação da autonomia de reinos africanos em torno do rio Zaire diante das pretensões expansionistas lusitanas, que acabariam frustrando os interesses políticos e econômicos das elites africanas associadas com comerciantes de diferentes nacionalidades. Afinal, se partirmos da premissa de que uma das características essenciais do sistema internacional é a sua “natureza anárquica” e que dentro deste ambiente os Estados ou unidades políticas independentes têm uma determinada equivalência de funções que consistem em buscar primordialmente “a preservação de sua própria soberania”, devemos considerar que por não terem “a quem recorrer na eventualidade de suas fronteiras ou atribuições serem violadas por outro Estado”⁵³⁷:

os Estados nacionais previnem-se, seja por meio do desenvolvimento de estruturas militares e da acumulação de outros recursos de poder, inclusive econômicos e tecnológicos, seja por meio de celebração de alianças, com base nas quais esperam dissuadir potenciais inimigos de ações que firam seus interesses e sua soberania.⁵³⁸

Com efeito, conforme já analisamos a aliança política-mercantil do Mambuco de Cabinda com os franceses em fins do século XVIII foi de grande importância para afastar as pretensões portuguesas de dominação do reino Ngoyo. Até certo ponto, papel semelhante desempenhara o recém independente Império do Brasil por meio da atuação da *Divisão Naval da Costa do Leste* nos últimos anos da década de 1820, pois além do objetivo de promover a segurança do comércio negreiro no litoral cabindense, em grande medida, foram fortalecidos laços políticos e mercantis entre os “homens do mar”, negociantes de cativos residentes no Brasil, e os “senhores da terra”, chefes das linhagens nobres que dominavam o reino de Cabinda.

Entre a baía de Cabinda e a foz do Zaire o comércio atlântico de cativos sobreviveu por mais tempo do que na região do Ambriz, devido ao prosseguimento do comércio de escravos para Cuba.⁵³⁹ Segundo Phyllis Martin na África Central Ocidental o tráfico chegou ao fim por volta de 1867. De acordo com a avaliação da autora, para manter o comércio negreiro por tanto

⁵³⁶ VANSINA, Jan. O Reino do Congo e seus vizinhos. In: OGOT, Bethwell Allan (org.) *História Geral da África*, V: África do século XVI ao XVIII. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, p.681.

⁵³⁷ Cf. ROCHA, Antonio Jorge Ramalho da. *Relações internacionais: Teorias e Agendas*. Brasília: Ed. IBRI, Coleção Relações Internacionais, 2002, p.269.

⁵³⁸ *Ibid.*, p.269. (grifos nossos).

⁵³⁹ FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.105-108.

tempo, resistindo às patrulhas navais antitráfico, foi fundamental o papel desempenhado pelos navios costeiros de Cabinda e as comunicações terrestres que conectavam as redes mercantis do interior com o litoral.⁵⁴⁰ Somente após a destruição das redes mercantis escravistas nesta região⁵⁴¹ e o conseqüente enfraquecimento gradativo das famílias nobres cabindenses envolvidas diretamente na traficância⁵⁴² é que se criaram as condições para a conquista colonial portuguesa, precedida pelo Tratado de Simlambuco (1885)⁵⁴³, que estabeleceu um protetorado português em Cabinda. O fato desta região africana ser uma área de disputa internacional acabou protelando a efetiva dominação e anexação de Cabinda à Angola portuguesa, realizada em 1887, após a Conferência de Berlim (1884-1885), que antecedeu o processo de “partilha” da África entre países europeus.⁵⁴⁴

Com efeito, tinha razão Alberto de Oliveira Pinto ao apontar que o comércio de cativos não teria desagregado os poderes políticos e enfraquecido o reino de Cabinda. De acordo com as suas palavras:

[...] o que se passou foi o inverso, isto é, o tráfico de escravos permitiu a coesão dos povos de Cabinda e o reforço das estruturas do poder controladas pelas ‘linhagens novas’, ao ponto de o antigo sistema político ter dado lugar à ‘Regência’. O colapso do tráfico [na segunda metade do século XIX], esse sim, ditado por imposições externas as quais os cabindas ficaram impossibilitados de resistir, é que gerou um enfraquecimento dos poderes econômicos e, conseqüentemente, políticos cabindenses, que viria a redundar numa aproximação forçada a um ‘protector’ colonial.⁵⁴⁵

Os laços mercantis que conectavam Cabinda à América portuguesa datam do início da colonização do Novo Mundo⁵⁴⁶, tendo o tráfico atlântico se amalgamado a cultura local e fortalecido elites formadas por famílias nobres cabindenses. Estas, conforme já observamos, tradicionalmente haviam compartimentado o território em áreas de influência durante séculos, haja vista que, mesmo com a figura de um rei em Cabinda e a existência de um pretense poder

⁵⁴⁰ MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, p.80.

⁵⁴¹ FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.131-133.

⁵⁴² Sobre o enfraquecimento das linhagens nobres cabindenses e a dominação portuguesa na região, veja: MARTIN, Phyllis M. op. cit., pp.80-86.

⁵⁴³ A cópia do Tratado de Simlambuco (1885) encontra-se disponível em: SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, pp.149-153.

⁵⁴⁴ Sobre a atuação dos portugueses na região entre a baía de Cabinda e a foz do rio Zaire, veja também: PINTO, Alberto Oliveira. *Cabinda e as construções de sua história*, 2006, passim ; PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Comércio e trabalho em Cabinda durante a ocupação colonial portuguesa*, c.1880-c.1915. Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, PPGHIS, Niterói, 2010.

⁵⁴⁵ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, p.93.

⁵⁴⁶ De acordo com Jaime Rodrigues desde o século XVI os reis de Cabinda realizaram acordos mercantis com os portugueses para o fornecimento de cativos, ou seja, as estruturas para o funcionamento do tráfico transatlântico nesta região da África Central Atlântica já haviam se estabelecido desde o princípio da colonização da América portuguesa, funcionando como uma opção adicional para obtenção de escravos, além dos portos angolanos sob domínio lusitano. Cf. RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, p.87.

central, a região entre a baía de Cabinda e a foz do rio Zaire deu origem, segundo Carlos Serrano, a um reino constituído por uma sociedade segmentada⁵⁴⁷, porém sólido, se considerarmos a longa duração de sua existência enquanto unidade política autônoma. Dentro desta perspectiva, podemos admitir que a intensificação do comércio negreiro teria enfraquecido o poder tradicional de Cabinda representado pela figura do Mangoyo, porém, não o reino de Cabinda, haja vista que este já era tradicionalmente fragmentado em áreas dominadas por linhagens nobres. Considerando que o comércio atlântico de cativos passou a fazer parte da cultura do Ngoyo desde o século XVI e foi responsável pelo fortalecimento de elites cabindenses por meio da construção de redes mercantis com negociantes de nações estrangeiras, seria factível reconhecer que desta forma se possibilitou resistir melhor as pretensões expansionistas lusitanas em um cenário internacional anárquico. Afinal, conforme já apontamos acima, os portugueses somente dominaram efetivamente Cabinda na década de 1880, após o crepúsculo do comércio atlântico de africanos na década de 1860, quando a última porta de entrada da América se fechou, Cuba.

Após o último reinado de um Mangoyo em Cabinda, que segundo Alberto de Oliveira Pinto teria ocorrido provavelmente na segunda ou na terceira década do século XIX⁵⁴⁸, o reino africano manteve sua independência política e sobreviveu por mais de meio século com o estabelecimento de um sistema de Regência⁵⁴⁹ controlado por linhagens nobres que possuíam verdadeiros “exércitos particulares” em suas áreas de domínio. Segundo Phyllis Martim, desde fins do século XVIII o governante do reino de Cabinda era demasiadamente fraco para controlar as famílias poderosas que efetivamente compartimentaram o reino em áreas específicas de influência onde mantinham suas bases territoriais a partir do domínio de aldeias. Conforme apontara Martim, por volta de 1800, poucos entre os possíveis pretendentes aspiravam ao cargo de Mangoyo, em razão das elevadas despesas com os procedimentos de coroação, dos benefícios pouco compensatórios e da ausência de autoridade efetiva sobre o conjunto do reino.⁵⁵⁰ Diante deste cenário político marcado pelo enfraquecimento do poder central exercido pelo rei de Cabinda, é que podemos avaliar o aumento da importância estratégica da função exercida pelo Mambuco nas primeiras décadas do século XIX, pois, efetivamente, sua

⁵⁴⁷ SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, pp.19-23.

⁵⁴⁸ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp. 85-86; Sobre os últimos Mangoyos do reino de Cabinda, veja também: FRANQUE, Domingos José. *Nós, os Cabindas*, 1940, pp.33-34; MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, pp.70-71.

⁵⁴⁹ Sobre o modelo político de Regência implementado pelas linhagens nobres do reino no governo de Cabinda, após o fim do poder dos Mangoyos, veja: PINTO, Alberto Oliveira. op. cit., pp.85-92; FRANQUE, Domingos José. op. cit.,1940, p.36.

⁵⁵⁰ MARTIN, Phyllis M. op. cit., p.70.

autoridade era central nas relações políticas e econômicas com os traficantes de escravos estrangeiros que haviam construído poderosas redes mercantis. Não por acaso, estes últimos reconheciam os governantes do litoral como vice-reis em Cabinda. Foi exatamente em 1830, ou seja, no contexto do fim do reinado dos Mangoyos, que um Mambuco do reino de Cabinda foi transportado para o Brasil no porão do negreiro *Feliz União*, causando um incidente diplomático entre o Império do Brasil e o reino africano exportador de cativos, conforme analisamos no segundo capítulo.

De acordo com Alberto de Oliveira Pinto, em um determinado momento para as linhagens nobres de Cabinda não interessava mais a manutenção da instituição do Mangoyo. Desta forma, os Puna, “pretendendo partilhar com os Franque o novo poder, condescendem na supressão daquela instituição.”⁵⁵¹ A solução de compromisso assumida pelos Franques e pelos Punas no processo de partilha do poder político se consubstanciou no estabelecimento de um novo sistema político corporizado em um conselho de Regência soberano e permanente constituído por três membros da aristocracia de Cabinda, o que não significou “uma desestruturação ou desintegração total do poder e da sociedade em Cabinda, como pretendiam os autores coloniais [alinhados ao projeto colonial português].”⁵⁵² A manutenção das linhagens dos antigos mangoyos no novo órgão de soberania do reino visava essencialmente assegurar o prestígio dos ancestrais⁵⁵³ que forjaram uma sociedade africana escravista marcada por uma história de resistência a pretensões de dominação estrangeira.

Devemos considerar, até certo ponto, que o sistema de poder político tradicionalmente fragmentado na realidade sociocultural do reino de Cabinda, mesmo durante a existência da instituição do Mangoyo, associado a interesses internacionais de redes mercantis escravagistas estrangeiras, pode ter sido eficiente para a resistência a tentativas unilaterais de conquista territorial externa, haja vista, por exemplo, os fracassos portugueses em dominar a região e monopolizar o tráfico em fins do século XVIII.⁵⁵⁴

Importa observar ainda que o território do Ambriz, originalmente parte do reino do Congo, e porta de saída para o Atlântico, também não foi dominado pelos portugueses neste contexto, pois já funcionava quase de forma autônoma com o predomínio de poderes locais fortalecidos com a dinâmica do tráfico de cativos que criara redes mercantis com interesses

⁵⁵¹ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, p.89.

⁵⁵² Ibid., pp.89;94.

⁵⁵³ Ibid., p.92.

⁵⁵⁴ Sobre a tentativa fracassada dos portugueses dominarem a região de Cabinda no final do século XVIII, vide a obra já citada: GUEDES, Roberto; CARVALHO, Ariane. *A “grande derrota de Cabinda”*, 2022, pp.47-82.

internacionais poderosos.⁵⁵⁵ Algo semelhante ocorrera em Cabinda, que, assim como os reinos do Loango e do Kakongo, até o século XVII, era um território vassalo ou tributário do rei do Congo. Esses reinos vizinhos do outrora poderoso reino do Congo se fortaleceram no século XVIII com o desenvolvimento de redes de comércio patrocinadas por companhias privadas britânicas, francesas e holandesas.⁵⁵⁶ Com a retirada dos europeus do negócio negreiro no início do século XIX, este celeiro de fornecimento de cativos, localizado ao norte do rio Zaire, foi, parcialmente, drenado por traficantes luso-brasileiros residentes no Brasil.

4.2 A força da escravidão na cultura política brasileira: uma herança colonial de raízes profundas assentada em bases cristãs

Nesta parte específica deste trabalho analisaremos as raízes profundas que assentaram a instituição escravidão na América portuguesa e geraram uma herança colonial escravocrata reformulada, amalgamada em uma espécie de *cultura política*⁵⁵⁷ brasileira conservadora, de forma que, mesmo após o tráfico atlântico de africanos ser posto completamente na ilegalidade no início da década de 1830, em decorrência de acordos internacionais assumidos pelo Império do Brasil com o governo da Grã-Bretanha e da primeira lei nacional brasileira antitráfico, o comércio de seres humanos prosseguiu com bastante força até a primeira metade do século XIX, contra todo movimento abolicionista internacional.

De acordo com Hebe Mattos, a escravidão moderna desenvolvida nos quadros do império ultramarino português se fundamentava em relações de poder construídas como um costume naturalizado integrado à concepção corporativa da sociedade.⁵⁵⁸ Neste sentido, conforme já apontamos, a escravidão não era uma anomalia na sociedade corporativa típica do Antigo Regime que foi reelaborada e remodelada na América portuguesa, haja vista que encontrava uma base cognitiva nas relações sociais de poder, nas quais prevalecia grande

⁵⁵⁵ Sobre esta questão veja: WISSENBAACH, Maria Cristina C. Dinâmicas históricas de um porto centro-africano, 2015, p.187.

⁵⁵⁶ VANSINA, Jan. O Reino do Congo e seus vizinhos, 2010, pp.647-694.

⁵⁵⁷ *Cultura política* é entendida como um "conjunto de atitudes, crenças e sentimentos que dão (...) significados a um processo político, pondo em evidência as regras (...) e pressupostos nos quais se baseia o comportamento de seus atores". KUSCHINER, Karina. "Antropologia da política". In: Center for Brazilian Studies. University of Oxford. Working paper, p.10.

⁵⁵⁸ MATTOS, Hebe Maria. A escravidão moderna nos quadros do Império português, 2001, p.146.

concentração de riqueza e desigualdade socioeconômica.⁵⁵⁹ Dentro desta perspectiva, acreditamos que, até certo ponto, esta sociedade escravista excludente moldada por uma concepção corporativa de poder se reproduziu no Brasil, pelo menos durante toda a primeira metade do século XIX, com a entrada anual de milhares de africanos nos mais diversos pontos do litoral brasileiro.

E necessário destacarmos de início que a atuação de clérigos católicos no negócio negreiro foi muito além da justificativa ideológica que afirmava de forma dogmática ser o comércio atlântico de escravos um instrumento de fundamental importância para a salvação das almas dos africanos, considerados imersos na escuridão da idolatria.⁵⁶⁰ Conforme apontara Luiz Felipe de Alencastro, o clero professava no Brasil a doutrina difundida pela bula papal *Romanus pontifex* (1455), tolerava-se a escravidão na medida em que ela facilitava a catequese ao arrancar os negros do paganismo e inseri-los no ambiente cristão de Portugal⁵⁶¹ e dos enclaves ultramarinos, expandindo-se assim a fé católica.⁵⁶² Em função desta crença predominante na cultura ibérica, podemos compreender melhor a importância que as autoridades eclesiásticas e a Coroa portuguesa atribuíam à prática do batismo dos cativos. A esse respeito as Ordenações Manuelinas e, posteriormente, as Ordenações Filipinas haviam transferido a obrigação do batismo dos escravos para os futuros senhores, que deveriam batizá-los no prazo de até seis meses após os terem sob o seu poder para assim afirmarem a posse da escravaria. Porém, em razão do fato de muitos africanos morrerem durante a difícil travessia do Atlântico, já sob a responsabilidade de cristãos que faziam o “resgate das almas perdidas”, autoridades religiosas católicas insistiram durante o século XVIII na necessidade de os navios negreiros levarem a bordo um sacerdote para batizar e eventualmente dar a extrema unção dos cativos, ou, quando possível, realizar uma cerimônia de batismo coletivo ainda no litoral da África antes do embarque. Esta última possibilidade acabou se tornando mais crível e praticada com todas as limitações possíveis nos domínios portugueses em Angola.⁵⁶³

⁵⁵⁹ Sobre a construção histórica da sociedade brasileira em torno de um padrão de exclusão e profunda desigualdade social e econômica, ver: FRAGOSO, João Luís R.; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como Projeto*, 2001, pp.223-237.

⁵⁶⁰ CALDEIRA, Arlindo Pinto. *Escravos e traficantes no Império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013, pp.107-108.

⁵⁶¹ A presença de escravos em Portugal desde fins do século XVI já era algo considerável, haja vista que cerca de 10% da população de Lisboa e do Algarve era constituída por cativos. Desde então, a presença de africanos em Portugal continuou a crescer até a proibição da entrada de novos escravos no reino, por determinação do Marquês de Pombal, em 1761. Cf. MATTOS, Hebe Maria. *A escravidão moderna nos quadros do Império português*, 2001, p.146.

⁵⁶² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*, 2000, pp.159; 182-183.

⁵⁶³ CALDEIRA, Arlindo Pinto. op.cit., p.108.

A prática do primeiro sacramento cristão em cativos antes de embarcarem nos temíveis navios negreiros para realizarem a *Kalunga*⁵⁶⁴ era feita por padres com total falta de rigor devido ao elevado número de “cabeças” e da necessidade de acelerar o processo. Mesmo com a presença de intérpretes, o ritual católico era incompreensível e acabava sendo ressignificado dentro dos universos culturais africanos⁵⁶⁵, ignorado pelos clérigos que associavam grande parte das crenças africanas ao paganismo.

De acordo com John Thornton, na África Centro-Occidental se desenvolveu um “cristianismo africano” após um processo de fusão entre as religiões originais africanas e o catolicismo. A síntese desta dinâmica de mistura de elementos culturais resultou na “emergência de uma nova religião afro-atlântica identificada com frequência como cristã, especialmente no Novo Mundo”, porém, na realidade, era um tipo novo de cristianismo que se originou a partir da integração das religiões africana e europeia.⁵⁶⁶ O desenvolvimento do “cristianismo africano” possibilitou que “a filosofia e o conhecimento de algumas religiões africanas se acomodassem em um sistema religioso europeu (...) primeiro na África e depois no mundo atlântico.”⁵⁶⁷ Na América, através do tráfico atlântico de escravos as pessoas das regiões mais distantes da África foram reunidas e assim diferentes sistemas religiosos africanos se mesclaram, o que acabou gerando “uma nova cosmologia comum, que não era nem cristã, nem semelhante a uma cosmologia africana específica. Ao contrário, era composta de elementos construídos a partir de uma ampla base comum a todas as religiões africanas atlânticas.”⁵⁶⁸ Este processo deu origem ao que Thornton definiu como “cristianismo afro-americano”.⁵⁶⁹

No reino do Congo, onde se desenvolveu a missão cristã mais bem-sucedida na África, segundo o referido autor, foi criado um catolicismo africano, no qual símbolos e ritos cristãos foram incorporados às crenças e práticas religiosas tradicionais.⁵⁷⁰ De acordo com Thornton, o cristianismo que se desenvolveu na África, “apesar de sua forma sincrética, segundo os modelos

⁵⁶⁴ Dentro da crença africana, a *Kalunga* significava a travessia de uma superfície refletiva, como as águas de um rio ou do mar, simbolicamente indicava uma linha divisória entre o mundo dos vivos e dos mortos. Assim, a travessia do Atlântico na perspectiva de povos bantus representava a morte se a pessoa vinha da vida, ou o renascimento se o movimento fosse no sentido contrário. Para boa parte dos povos da região congo-angolana, “a cor branca simbolizava a morte; os homens eram pretos, os espíritos brancos”. Desta forma, a terra dos brancos era a terra dos mortos e o destino dos escravizados após realizarem a *Kalunga* era morrer. Cf. SLENES, Robert W. “*Malungu, ngoma vem!*” – África coberta e descoberta no Brasil. Revista USP, nº 12, dez.1991-fev.1992, pp.53-54.

⁵⁶⁵ CALDEIRA, Arlindo Pinto. *Escravos e traficantes no Império português*, 2013, p.111.

⁵⁶⁶ Cf. THORNTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2004, p.312.

⁵⁶⁷ *Ibid.*, p.312.

⁵⁶⁸ *Ibid.*, pp.344-346.

⁵⁶⁹ *Ibid.*, p.350.

⁵⁷⁰ *Ibid.*, pp. 334-335;338-341.

do Congo, penetrou profundamente em todas as regiões, embora somente no Congo e áreas sob administração portuguesa ele estivesse fortemente enraizado como parte da identidade local”.⁵⁷¹

Segundo a análise de Linda Heywood, a cultura portuguesa que emergiu nas colônias de Portugal da África Central “foi uma cultura africana lusitana, com elementos africanos mais dominantes em muitas áreas”. Neste sentido, a África africanizou os colonos portugueses, que não encontraram “dificuldades de adaptação a um ambiente cultural africano dominante”.⁵⁷² Desta forma, se desenvolveu um “catolicismo africano”, com o predomínio de elementos religiosos da cultura africana, sobretudo nas áreas do interior do território, o que incluía reinos africanos independentes e vassalos da Coroa portuguesa.⁵⁷³ Frequentemente, autoridades portuguesas “descreviam as pessoas em áreas como os Dembos como católicos idólatras que adoravam altares” com imagens de ídolos não cristãos.⁵⁷⁴ Segundo John Thornton, a estrutura básica da religião original dos povos que viviam no Oeste da África Central permaneceu bastante forte, embora modificada pelas ideias cristãs em algumas áreas.⁵⁷⁵ Com efeito, “na África os europeus exerciam pouco poder sobre a sociedade local” e, em razão disso, “a abordagem inclusiva”, que buscava estabelecer possíveis pontos de compatibilidade entre a cultura religiosa cristã e as crenças tradicionais africanas, “tendia a prosperar por lá”.⁵⁷⁶ Porém, “não havia uma superposição total”, haja vista que muitos africanos continuaram a apoiar sacerdotes locais, “cujas revelações não faziam parte da tradição cristã ou não eram reconhecidas pela igreja, e, embora muitos europeus aceitassem algumas revelações africanas, eles rejeitavam outras como demoníacas”.⁵⁷⁷

De acordo com a avaliação de Linda Heywood, a cultura e a religião do reino do Congo, onde se desenvolveu por excelência o *catolicismo africano*, era muito mais africana do que lusitana. Tal “sincretismo religioso e cultural não se limitou às áreas de vassalagem tradicional, mas também foi evidente em regiões muito distantes da atividade missionária regular ou das alianças políticas”.⁵⁷⁸ Nas áreas onde prevalecia a língua quicongo, localizadas ao norte do Congo, especificamente os governantes dos reinos do Loango, Ngoyo e Kakongo, “estavam ansiosos para ter padres e pareciam estar sempre prestes a se estabelecer como países

⁵⁷¹ Cf. THORTON, John K. *Religião e vida cerimonial no Congo e áreas Umbundo*, 2013, p.96.

⁵⁷² Cf. HEYWOOD, Linda M. *Portuguese into african*, 2002, pp.93-94. [Tradução nossa].

⁵⁷³ *Ibid.*, pp.109-110.

⁵⁷⁴ *Ibid.*, pp.110-111. [Tradução nossa].

⁵⁷⁵ Cf. THORTON, John K. *op. cit.*, p.100.

⁵⁷⁶ *Idem. A África e os africanos na formação do mundo atlântico*, 2004, p.338.

⁵⁷⁷ *Ibid.*, p.343.

⁵⁷⁸ Cf. HEYWOOD, Linda M. *op.cit.*, p. 111. [Tradução nossa].

cristãos, mas nunca o fizeram.”⁵⁷⁹ Mesmo com a influência cristã penetrando nestes reinos africanos independentes e se integrado aos sistemas religiosos originais, tal simbiose cultural manteve a estrutura básica das crenças africanas, onde tradicionalmente havia uma “íntima ligação entre a religião com o exercício e legitimação do poder”.⁵⁸⁰ Por exemplo, o rei do Loango, o Maloango, era considerado um *nkisi*, ser sagrado, “porque ele tinha o poder de moldar a vida das pessoas e de causar suas mortes da maneira que quisesse”. Além disso, o governante do Loango “agia como o maior *nganga* [sacerdote] do país”.⁵⁸¹

Conforme apontou Marina de Mello e Souza, a influência religiosa cristã funcionou como um instrumento capaz de facilitar os contatos e alianças mercantis, afinal política, economia e religião eram “esferas indissociáveis” das estruturas sociais centro-africanas, pois, “nelas, a existência dos homens, da natureza e dos espíritos eram partes de um mesmo todo, em constante relação.”⁵⁸²

Segundo John Thornton, o que possibilitou o surgimento do “cristianismo africano” na África e sua transmissão para a América, foram “as ideias importantes em comum entre as duas culturas religiosas” sobre a existência de um “outro mundo que não podia ser visto”, porém, por meio de revelações a alguns poucos indivíduos com dons especiais, poderia ser conhecido. Este outro mundo seria “habitado por uma variedade de seres ou entidades”, sendo possível passar para ele, segundo crenças africanas, por meio da morte, pois as almas dos mortos estariam entre os habitantes deste mundo invisível aos vivos.⁵⁸³

Com efeito, dentro do sistema religioso original dos povos africanos que viviam no oeste da África central havia um consenso que consistia na crença de que “os mortos iriam para uma vida após a morte de onde poderiam influenciar os vivos.”⁵⁸⁴ Neste sentido, a terra dos mortos seria “um outro mundo”, conhecido como *Kalunga*, um lugar governado por *Nzambi Mpungo*, “o Deus maior, criador do universo”, que receberia somente “aqueles julgados dignos” após a morte.⁵⁸⁵ Desta forma, existia na cultura religiosa tradicional de povos da África Central Atlântica uma certa compatibilidade com determinados fundamentos do cristianismo, que segundo Thornton serviram de base para os missionários cristãos europeus, bem como catequistas africanos, realizarem a obra de disseminação do catolicismo na África. De acordo

⁵⁷⁹ Cf. THORTON, John K. *Religião e vida cerimonial no Congo e áreas Umbundo*, 2013, p.99.

⁵⁸⁰ Cf. SOUZA, Marina de Mello e. *Além do visível*, 2018, p.14.

⁵⁸¹ Cf. THORTON, John K. *op.cit.*, p.93.

⁵⁸² Cf. SOUZA, Marina de Mello e. *op.cit.*, pp.12-13.

⁵⁸³ Cf. THORTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico*, 2004, p.313. (grifos nossos).

⁵⁸⁴ Idem. *Religião e vida cerimonial no Congo e áreas Umbundo*, 2013, p.85.

⁵⁸⁵ *Ibid.*, pp.85-86. (grifos nossos).

com as crenças africanas o *Deus maior* seria “um ser supremo” de quem todos descendem (...) que “governava o outro mundo, provocava acidentes e determinava o tempo de vida e de morte” dos indivíduos.⁵⁸⁶

Segundo a cosmologia religiosa dos povos da África Central Ocidental, havia quatro categorias de “seres do outro mundo”: os ancestrais, almas daqueles que viveram anteriormente e eram cultuados pelos seus descendentes; divindades territoriais, chefiadas por *Nzambi Mpungu*; espíritos menos elevados que poderiam ser capturados em magias e espíritos perigosos que vagam sem rumo (“fantasmas”).⁵⁸⁷ Mesmo os africanos que haviam sido convertidos ao “cristianismo” não abandonaram estas crenças tradicionais e permaneciam sendo críticos e, até certo ponto, questionavam as afirmações ou revelações do clero católico. Desta forma, “na África, o clero cristão continuou a ser precário, e assim a conversão sempre envolvia o questionamento da autoridade clerical”.⁵⁸⁸ Dentro da perspectiva de catequistas africanos a Trindade cristã era tratada como “figuras ancestrais”, pois se “utilizava a linguagem ancestral para descrever conceitos cristãos.”⁵⁸⁹ No Congo, as crenças relativas aos ancestrais eram resistentes aos ensinamentos do Cristianismo sobre a ressurreição dos mortos, pois de acordo com os sistemas religiosos centro-africanos os mortos viviam em outro mundo e poderiam influenciar os vivos.⁵⁹⁰

Entre os cabindas, que sofreram a influência da cultura religiosa cristã do reino do Congo, *Nzambi* (Deus) seria a força suprema da qual “emergem os fluxos vitais que vão animar a vida dos seres humanos, as pessoas (bantu) e os demais seres vivos numa hierarquia de forças segundo o poder de sua força vital.”⁵⁹¹ O culto aos ancestrais era a chave para o domínio político dos *senhores da terra (nfumu nsi)*, descendentes das famílias mais nobres de Cabinda, pois funcionava como mecanismo de hierarquização social. Na concepção religiosa do reino de Cabinda, *Nzambi* “aparece no vértice desta escala, seguido dos pais dos primeiros homens ou arquipatriarcas do grupo étnico, depois todos os mortos do grupo étnico e finalmente os vivos hierarquizados segundo a sua força vital.”⁵⁹²

Alguns elementos religiosos católicos foram integrados aos sistemas simbólicos africanos, como por exemplo, a cruz cristã que foi incorporada e reinterpretada de acordo com as crenças das populações locais africanas. Segundo Marina de Mello e Souza, a cruz foi

⁵⁸⁶ Cf. THORTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico*, 2004, pp.313-314; 331.

⁵⁸⁷ *Ibid.*, p.331.

⁵⁸⁸ *Ibid.*, pp.327-328.

⁵⁸⁹ Cf. THORTON, John K. *Religião e vida cerimonial no Congo e áreas Umbundo*, 2013, p.99.

⁵⁹⁰ *Ibid.*, pp.85-86;90.

⁵⁹¹ Cf. SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar*, 1983, p.48.

⁵⁹² *Ibid.*, p.49.

assimilada pelos povos da África Centro-Occidental como um objeto sagrado (*minkisi*), “receptáculo do poder das entidades da natureza, dos espíritos”. Além disso, este símbolo da tradição cristã esteve associado ao “entendimento do mundo circundante, tanto visível quanto invisível”.⁵⁹³ Dentro do processo de reinterpretação do cristianismo sob o prisma das culturas centro-africanas, a representação da cruz indicaria:

o ciclo básico da vida, pensado a partir dos quatro pontos percorridos pelo sol no seu movimento circular e contínuo: o nascimento, quando desponta no horizonte; a maturidade, quando alcança o ponto mais alto no céu; a morte, quando se põe do outro lado do horizonte; e a existência do mundo dos mortos, quando está no polo oposto, iluminando o mundo invisível, do qual segue seu trajeto circular para começar novo ciclo.⁵⁹⁴

Desta forma, conforme a análise da referida autora, “a cruz, no pensamento bacongô, remete à ideia de vida como um ciclo contínuo, semelhante ao movimento [aparente] de rotação efetuado pelo sol, assim como à possibilidade de conexão entre os dois mundos”, ou seja, o mundo dos vivos e o mundo dos mortos.⁵⁹⁵ De acordo com as crenças dos povos da África Centro-Occidental, a divisão entre esses dois mundos seria efetuada pela água, sendo a linha do horizonte o meio de separação, de forma que acima da linha do horizonte, estariam os vivos, que são negros e abaixo da linha do horizonte, estariam os mortos, de cor branca, “além de uma multiplicidade de espíritos da natureza que povoam a esfera invisível do mundo.”⁵⁹⁶ Esta compreensão estaria expressa no signo da cruz, pois de acordo com a reinterpretação africana “o seu eixo horizontal liga o nascer ao pôr do sol, assim como o nascimento à morte dos homens, e o seu eixo vertical liga o ponto culminante do sol no mundo dos vivos ao do mundo dos mortos (o zênite visível e o invisível), permitindo a conexão entre os dois níveis de existência.”⁵⁹⁷ Dentro deste quadro cognitivo, os chefes africanos seriam os agentes de “conexão entre o mundo dos vivos e o dos ancestrais e espíritos”, com capacidade de conduzir de maneira adequada as comunidades que governam.⁵⁹⁸

Para além desta resignificação da cruz cristã dentro dos quadros cognitivos africanos, a influência de objetos sagrados católicos na África Centro-Occidental se fez bastante presente, como atestam, por exemplo, o crucifixo com a imagem de Cristo pregado (*nkangi Kiditu*,

⁵⁹³ Cf. SOUZA, Marina de Mello e. *Além do visível*, 2018, p.46.

⁵⁹⁴ *Ibid.*, p.46.

⁵⁹⁵ *Ibid.*, p.47.

⁵⁹⁶ *Ibid.*, p.46.

⁵⁹⁷ *Ibid.*, pp.46-47.

⁵⁹⁸ *Ibid.*, p.47.

“Cristo protetor”), o rosário e santos que se proliferaram bastante na região do Congo e Angola durante o século XVII por serem considerados amuletos que trariam sorte e proteção.⁵⁹⁹

Conforme apontou Linda Heywood, “as práticas sincréticas afro-cristãs dominaram os sacramentos (funerais, casamentos e comunhão)”, ou seja, a influência cultural africana havia penetrado em sagrados rituais católicos.⁶⁰⁰ Ademais, “o envolvimento de africanos e de seus descendentes em diversas atividades associadas à Igreja Católica ajudou a africanizar a Igreja Católica em Angola e em Benguela”.⁶⁰¹ Dentre as razões pelas quais o cristianismo se tornou mais africanizado nos domínios portugueses de Angola, Heywood destacou também que “foi talvez porque os africanos não batizados (especialmente escravos e negros livres) constituíam o maior segmento da população”, haja vista que a lei obrigava aos proprietários e comerciantes de escravos a batizarem apenas os cativos que iriam embarcar em negreiros destinados ao Brasil.⁶⁰² No entanto, muitos escravos que viviam na sociedade angolana eram batizados e recebiam nomes cristãos, e “podiam até esperar ser enterrados em cemitérios de igrejas ao lado de seus senhores”.⁶⁰³ O valor do batismo nas sociedades africanas que sofreram a influência cristã pode ser avaliado pelo fato de que alguns africanos condenados à morte pelos portugueses solicitavam este sacramento antes de serem executados por acreditarem que “oferecia uma viagem segura para o outro mundo”.⁶⁰⁴ Além disso, havia no reino do Congo a crença de que o batismo poderia oferecer proteção contra a feitiçaria dos *Kindoki*, sacerdotes locais que para satisfazer desejos particulares, podiam prejudicar outras pessoas e até mesmo a comunidade como um todo.⁶⁰⁵

No final do século XVIII, visando identificar os cativos que haviam recebido “a graça do batismo” antes do embarque nos negreiros, e assim evitar batismos duplos na América, foi determinado pelo Bispo de Angola e Congo, D. Frei Alexandre da Sagrada Família, que “os escravos que partiam já batizados fossem marcados com o sinal da cruz no braço esquerdo”.⁶⁰⁶ Apesar das decisões arbitradas pelas autoridades eclesiásticas, em função da prática da traficância exigir um menor tempo possível de permanência dos cativos no litoral africano até o embarque nos negreiros, e o fato de milhares partirem de portos e enseadas dominadas por

⁵⁹⁹ Ibid., pp.53-54; 64-65.

⁶⁰⁰ Cf. HEYWOOD, Linda M. Portuguese into african, 2002, p.100. [Tradução nossa].

⁶⁰¹ Ibid., p.101. [Tradução nossa].

⁶⁰² Ibid., p.101.

⁶⁰³ Ibid., p.101.

⁶⁰⁴ Ibid., p.110. [Tradução nossa].

⁶⁰⁵ SOUZA, Marina de Mello e. *Além do visível*, 2018, p.65. Sobre o catolicismo no Congo no final do século XVIII, veja também: SAPEDE, Thiago C. *Muana Congo, Muana Nzambi a Mpungu*, 2014, passim.

⁶⁰⁶ Cf. CALDEIRA, Arlindo Pinto. *Escravos e traficantes no Império português*, 2013, pp.113-114.

régulos africanos, efetivamente era nas Américas católicas que os cativos, ou “as cabeças”, se transformavam, pelo menos nominalmente, em “escravos cristãos”. Este processo ocorria por meio do sacramento do batismo individual, da perda do nome africano ao receber um novo nome registrado em livros paroquiais, o que enfim transformava o cativo em escravo de um senhor. Sobre esta questão, Roberto Guedes em trabalho recente observou o seguinte, “quem era ainda cativo no decurso da cadeia mercantil só era convertido plenamente em escravo no destino final quando recebia um batismo e um nome cristão.”⁶⁰⁷ O destino final eram as fazendas e cidades escravistas americanas. Antes disso, os apenas cativos passavam por três etapas do circuito mercantil, para enfim ocorrer a conversão do cativo em escravidão: “1) os caminhos entre os sertões e os portos litorâneos africanos, 2) a travessia atlântica entre os portos africanos e os desembarques nas Américas, e 3) entre as cidades portuárias e as várias fazendas e urbes americanas.”⁶⁰⁸

Conforme observou Arlindo Manuel Caldeira, em todos os espaços do império ultramarino português, entre os séculos XVI e XVIII, não havia praticamente nenhuma ordem religiosa que não estivesse envolvida, de uma forma ou de outra, com o tráfico de cativos.⁶⁰⁹ De acordo com o autor, sendo os escravos a principal mercadoria em circulação em Angola, inclusive funcionando como moeda, afluíam até os jesuítas de formas variadas: “por doações (“esmolas”) oficiais ou privadas; deixados em testamento por particulares; recebidos dos *sobas* a título de imposto; e também, pelo menos numa segunda fase, por meio de compra.”⁶¹⁰ Além de usufruírem do trabalho escravo em suas fazendas de Angola, os jesuítas em função do excedente de cativos, ultrapassando suas necessidades, passaram a “vendê-los internamente, a particulares e a mercadores, mas, se possível, exportá-los”.⁶¹¹

Nos domínios portugueses em Angola, “os próprios franciscanos, apesar do rigorismo de sua regra, aparecem a comprar e vender escravos”. Na Ilha de Cabo Verde há registros do século XVII que comprovam a participação direta de padres jesuítas no comércio negreiro como forma de angariarem receitas para o trabalho missionário que pretendiam estender ao continente africano.⁶¹² Embora houvessem visões discordantes dentro do clero católico, por exemplo, entre membros da Ordem dos Carmelitas e inclusive da Sociedade de Jesus, sobre o envolvimento de clérigos no negócio negreiro e a legitimidade da escravidão forçada, oriunda de guerras entre

⁶⁰⁷ Cf. GUEDES, Roberto. *O batismo e a conversão do cativo em escravidão* (Angola e Brasil, c.1715 – c. 1850), p.2. (no prelo).

⁶⁰⁸ *Ibid.*, p.2.

⁶⁰⁹ CALDEIRA, Arlindo Pinto. *Escravos e traficantes no Império português*, 2013, p.203.

⁶¹⁰ *Ibid.*, p.204.

⁶¹¹ *Ibid.*, p.206.

⁶¹² *Ibid.*, p.204.

sociedades africanas, em fins do século XVII, em razão do fracasso da atividade missionária jesuítica nas aldeias do sertão angolano, a teoria negreira baseada no fundamento da evangelização em uma só colônia⁶¹³, ou seja, no Brasil, ganhara força, uma vez que “boa parte dos missionários, e singularmente os jesuítas da África e da América portuguesa”, tiveram um papel decisivo no processo de legitimação do comércio atlântico de africanos.⁶¹⁴

Dentro deste processo, destacou-se o jesuíta Baltazar Barreira, evangelizador de Angola, Cabo Verde e Guiné, para quem “não havia dúvidas sobre o bom fundamento da escravização dos africanos”. Em função da origem difusa do cativo na realidade africana, tornava-se impossível “tirar-se a limpo” a legitimidade do cativo. “Valendo como dinheiro em toda parte, o escravo – ponderava Barreira – constituía a moeda da conquista.”⁶¹⁵ Ainda, segundo Barreira, em Angola, os ambundos pediram missionários para convertê-los e depois renegaram a fé cristã, descambando de novo no paganismo. Desta forma, a guerra que se lhes fazia devia ser entendida como uma *guerra justa*.⁶¹⁶ Ampliando os seus argumentos pró-escravização, Barreira afirmava que nos casos duvidosos sobre a justiça do cativo, o direito estava do lado do proprietário, do senhor do escravo, do negreiro: *In dubio melior est conditio possidentis*. Segundo Alencastro, tal pressuposto fundamentava uma “linha de massa” para negreiros e escravocratas de todos os quadrantes.⁶¹⁷

O argumento de maior força de missionários jesuítas favoráveis ao comércio atlântico de africanos era a velha retórica sacra de que a escravização deveria ocorrer em nome da salvação de almas. Dentro desta perspectiva, os fins justificariam os meios, não importando se houvessem alguns “mal cativados”, pois o tráfico de escravos constituiria um mal menor na medida em que segundo o jurista inaciano, Alonso de Sandoval, e o superior da sociedade de Jesus em Luanda, padre Luís Brandão, permitiria que os africanos fossem resgatados do seio do paganismo.⁶¹⁸ De forma análoga, no mesmo contexto do século XVII, os sermões do padre Antônio Vieira, imerso na sociedade escravista baiana, consolidava a teoria negreira jesuítica, tendo em vista que reiterava com enorme convicção que a conversão dos africanos na América

⁶¹³ A experiência missionária jesuítica em Angola foi marcada por uma série de óbices: a ressurgência dos cultos nativos entre os africanos que haviam passado pela catequese; a hostilidade do clima e do quadro epidemiológico, além da intensa pilhagem escravista. Esta realidade contribuiu para “os jesuítas elegerem a América portuguesa como o objetivo principal de sua atividade no Atlântico”. Desta forma, a tese da evangelização numa só colônia [Brasil] acabou se fortalecendo, o que segundo Alencastro “explica o caráter complementar, e só aparentemente conflitante, da política inaciana com relação ao cativo dos nativos das duas margens do Atlântico Sul. Cf. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*, 2000, pp.182;186.

⁶¹⁴ *Ibid.*, pp.166-167; 168-187.

⁶¹⁵ *Ibid.*, p.171.

⁶¹⁶ *Ibid.*, p.171.

⁶¹⁷ *Ibid.*, p.179.

⁶¹⁸ *Ibid.*, pp.177-178.

portuguesa era uma justificativa suficiente para a legitimação do negócio negreiro. A eloquência religiosa de Vieira criou um fundamento doutrinário que não apenas justificava o “resgate de africanos” condenados ao paganismo em sua terra natal, mas também estabelecia as bases da sociedade patriarcal senhorial luso-brasileira. Conforme destacou Luiz Felipe de Alencastro o padre Antônio Vieira, em seu “Sermão XIV”, desenvolveu uma das mais audaciosas justificações ideológicas do comércio atlântico de escravos africanos:

Assim, a Mãe de Deus antevendo esta vossa fê, esta vossa piedade, esta vossa devoção, vos escolheu de entre tantos outros de tantas e tão diferentes nações, e vos trouxe ao grêmio da Igreja, para que lá [na África] como vossos pais, vos não perdêsseis, e cá [no Brasil] como filhos seus, vos salvásseis. Este é o maior e mais universal milagre de quantos faz cada dia, e tem feito por seus devotos a Senhora do Rosário. [...] Oh, se a gente preta tirada das brenhas da sua Etiópia, e passada ao Brasil, conheceu bem quanto deve a Deus, e a Sua Santíssima Mãe por este que pode parecer desterro, cativo e desgraça, e não é senão milagre, e grande milagre!⁶¹⁹

Como instituição católica transnacional, a ordem religiosa dos jesuítas em tese possuía a prerrogativa de transitar no mundo ibérico cristão construído na América, o que por sua vez poderia dar acesso aos mercados de escravos sob controle de portugueses e espanhóis, uma vantagem mercantil nada desprezível. Além disso, segundo Arlindo Pinto Caldeira a Companhia de Jesus obteve da Coroa portuguesa a isenção do pagamento de direitos alfandegários sobre a exportação de cativos para o Brasil⁶²⁰, o que lhes dava uma maior margem de lucros e fatalmente poderia provocar ciúmes por parte dos negociantes seculares de escravos. Talvez isso também tenha contribuído para a expulsão da Ordem religiosa dos jesuítas na América portuguesa em 1759, afinal a decisão do Marquês de Pombal foi pautada na grande autonomia política e econômica que os jesuítas alcançaram com a catequese, fator que acabou gerando conflitos de interesses com a administração de uma colônia de exploração.⁶²¹

Após a expulsão dos jesuítas da América portuguesa a atuação de demais ordens religiosas e dos padres católicos regulares por meio da catequese e do batismo de nativos e africanos continuou sendo fundamental para a construção e consolidação da maior sociedade escravocrata das Américas. Mesmo após o comércio atlântico de africanos se tornar uma

⁶¹⁹ Padre Antônio Vieira, Sermão XIV, à Irmandade dos Negros do Rosário da Bahia. Apud. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes*, 2000, p.183.

⁶²⁰ Os jesuítas obtiveram o direito de isenção fiscal para exportarem escravos para o Brasil “por carta régia de D. Henrique (22 de maio de 1579), confirmada por D. Felipe III (19 de junho de 1634)”. Cf. CALDEIRA, Arlindo Pinto. *Escravos e traficantes no Império português*, 2013, p.206. Sobre esta questão veja também: ALENCASTRO, Luiz Felipe de. op.cit., p.175.

⁶²¹ Sobre a expulsão dos jesuítas da América portuguesa, veja: ALDEN, Dauril. Aspectos econômicos da expulsão dos jesuítas do Brasil: notícia preliminar. In.: KEITH, H.H.; EDWARDS, S.F. (org.), *Conflito e continuidade na sociedade brasileira*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1970, pp.31-78; FALCON, Francisco José Calazans. *A Época Pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Ática, 1993.

atividade ilícita no Brasil, Marcos de Carvalho observou que os “padres viram seus serviços valorizados nas capelas dos engenhos. (...) Batizavam turmas de “negros novos” e benziam enterros em massa, evitando assim mal assombros, feitiços e maldições.”⁶²²

A cultura da escravidão era de tal forma impregnada nas sociedades afro-portuguesas das duas margens do Atlântico Sul que Hebe Mattos observou que não foi necessária nenhuma legislação específica para promover a institucionalização e a legitimação do cativo:

Nenhuma legislação portuguesa instituía a escravidão, mas sua existência como condição naturalizada esteve presente nos mais diversos corpos legislativos do Império português. Este foi, por exemplo, o caso da legislação sobre as alforrias, inserida na parte referente ao direito de propriedade das Ordenações Filipinas, na qual a alforria era comparada a uma doação que podia, entretanto, ser revogada por ingratidão.⁶²³

Ainda segundo Hebe Mattos, “a possibilidade da revogação das alforrias por ingratidão, mesmo quando incondicionais, responde de fato ao mesmo princípio básico, que naturalizava obrigações, direitos e privilégios, numa sociedade entendida como “naturalmente” desigual”.⁶²⁴ Esta sociedade corporativa assentada em uma desigualdade naturalizada não encontrou nenhuma incompatibilidade na *lógica societária do Antigo Regime*, porém após a emancipação política brasileira, tornou-se necessário compatibilizar a instituição de um direito civil com a manutenção da escravidão por meio do direito de propriedade.⁶²⁵ Da mesma forma que as *Ordenações Filipinas*, a Constituição do Império do Brasil de 1824 não a instituiu ou aboliu, ou seja, a escravidão era um componente tido por natural na formação econômica e social brasileira. Amplos setores sociais aceitavam a ideia de que os escravos tinham nascido para servir e por meio do comércio negreiro podiam ser salvos da barbárie da África e expostos aos benefícios do cristianismo no Brasil.⁶²⁶

A título de exemplo, para constatarmos que a teoria negreira predominante entre os jesuítas ainda estava bastante viva no Brasil do século XIX, podemos citar o pensamento do Bispo católico José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho (1742-1821), que defendeu abertamente o “resgate” de africanos na costa da África. Na sua obra escrita em 1796, os negros são vistos como “selvagens” e o comércio atlântico de cativos seria uma oportunidade para os africanos abandonarem o “estado de barbárie” em que viviam na África, uma vez que na

⁶²² CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. In: *Revista de História*, São Paulo, nº 167, jul.-dez. 2012, p.254.

⁶²³ MATTOS, Hebe Maria. *A escravidão moderna nos quadros do Império português*, 2001, p.146.

⁶²⁴ *Ibid.*, p.161.

⁶²⁵ *Ibid.*, 162.

⁶²⁶ Cf. BETHEL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.19.

América poderiam evoluir por meio do contato com a civilização e absorção dos valores cristãos.⁶²⁷ Os seus argumentos se assemelham a matéria do periódico áulico “O Brasileiro Imparcial” publicada em 1830, citado no item 2.2 deste trabalho, quando analisamos a repercussão na imprensa do Rio de Janeiro do caso dos régulos africanos transportados como escravos, juntamente com seus subordinados, no porão do negreiro *Feliz União*.⁶²⁸ Com efeito, podemos inferir que o pensamento de Azeredo Coutinho ainda encontrava bastante ressonância na imprensa conservadora brasileira das primeiras décadas do século XIX, que em certa medida espelhava a “opinião pública”⁶²⁹ de boa parte da sociedade escravocrata. Entretanto, é necessário observar que posições contrárias ao tráfico de africanos e à própria escravidão já se manifestavam abertamente em periódicos que circulavam no Brasil nas décadas de 1820 e 1830.⁶³⁰

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 o predomínio de um discurso abolicionista dissimulado, tendente ao imobilismo.⁶³¹ Algo bem próximo ao que João Pedro Marques identificara em Portugal e caracterizou com o conceito de “toleracionismo”.⁶³² Isto explica em parte porque, no Brasil, as medidas tomadas para a abolição do tráfico ilegal de africanos efetivamente não obtiveram resultados significativos durante as décadas de 1830 e 1840. A tese do abolicionismo

⁶²⁷ COUTINHO, J. J. da Cunha Azeredo. Análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da costa da África. In: HOLANDA, S. Buarque de (org.). *Obras econômicas de J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1966.

⁶²⁸ Para uma análise sobre o pensamento escravocrata do Bispo José Joaquim da Cunha de Azeredo Coutinho, veja: NEVES, Guilherme P. das. Pálidas e oblíquas Luzes: J. J. da C. de Azeredo Coutinho e a análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos. In: Maria Beatriz Nizza da Silva (org.). *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, pp.349-370.

⁶²⁹ Entendemos que a “opinião pública” representa um fenômeno social complexo e difuso, no entanto, este conceito pode ser apreendido parcialmente da forma como ele se manifesta em diferentes “espaços públicos”, onde os atores sociais interagem, manifestam seus pensamentos e constroem suas convicções. De acordo com François Xavier Guerra, os “espaços públicos” nas sociedades modernas representam lócus variados onde ocorrem a circulação de ideias por uma pluralidade de meios que expressam e formam a opinião pública: os periódicos, os folhetins impressos, as práticas de leitura coletiva onde ocorria a difusão e recepção de ideias, além dos locais urbanos propícios as interações sociais e debates políticos, como ruas, praças, teatros, cafés, tavernas, sociedades organizadas (políticas, econômicas e culturais), Assembleias legislativas, etc. Cf. GUERRA, François Xavier; e LEMPÉRIÈRE, Annick (et al.). *Los espacios públicos en Iberoamerica*. Ambigüedades y problemas, siglos XVIII-XIX. México: Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centro americanos/Fondo de Cultura Económica, 1998. Veja também: MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos*, 2005, passim.

⁶³⁰ Vide por exemplo: *Correio Braziliense*, edições de novembro e dezembro de 1822; *Jornal do Commercio*, edição de 20 de setembro de 1828, vol. IV, p.1; *Luz brasileira*, edição de 17 de abril de 1830, n.º 47, p. 185; *Aurora Fluminense*, edições de 27 de maio e 22 de agosto de 1831, n.º 489 e n.º 520, pp.2068-2069; p.2210. (BN-RJ, consulta on line).

⁶³¹ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, pp.69-92.

⁶³² MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio*, 1999, passim. Analisaremos com mais vagar, no último capítulo deste trabalho, o conceito de “toleracionismo”, bem como suas variantes, proposto por João Pedro Marques para caracterizar a corrente ideológica pró-tráfico negreiro que se desenvolveu em Portugal após a emancipação política brasileira.

gradual predominou no Brasil e gerou certa acomodação como estratégia de ação da “elite política da época enquanto não se chegasse a uma solução que contemplasse setores importantes da sociedade brasileira”.⁶³³ Cabe observar que o próprio Azeredo Coutinho para defender o “resgate” de africanos dos ataques que sofria do movimento abolicionista internacional, admitia o fim gradual do comércio negreiro, uma vez que a população do Brasil correspondesse ao seu território e os avanços técnicos permitissem diminuir a necessidade do “grande número de braços para sustentar e fazer andar nossos trabalhos”.⁶³⁴

Com efeito, a manutenção da ordem social escravista encontrou grande sustentabilidade após a emancipação política brasileira em função da naturalização de uma sociedade moldada sob a égide da desigualdade, onde a posse de escravos era um costume arraigado e disseminava-se entre diversos setores sociais, inclusive libertos vindos da África e descendentes de africanos.⁶³⁵ Trabalhos mais recentes analisaram a situação em que forros não apenas se tornaram senhores de escravos, mas também comerciantes de cativos.⁶³⁶ Essencialmente, o poder senhorial de base doméstica não foi alterado e tampouco o foram signos de deferência e valores escravistas.

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.⁶³⁷ Nesta perspectiva, foram exatamente os recursos de poder de uma determinada formação econômico-social⁶³⁸ que permitiram a constituição e a reprodução de uma elite.

Para compreendermos a articulação da ideologia liberal com a defesa da escravidão e da manutenção do comércio transatlântico de escravos, devemos refletir sobre as condições sociais que forjaram a sociedade brasileira. Com efeito, a sociedade escravista colonial fincaria raízes profundas na formação econômica e social brasileira pós-independência, mas nada disso

⁶³³ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, pp.103-104.

⁶³⁴ COUTINHO, J. J. da Cunha Azeredo. *Memórias sobre o comércio de escravos, em que se pretende mostrar que este tráfico é, para eles, antes um bem do que um mal*. Rio de Janeiro: Tipografia de Villeneuve, 1838, p.13.

⁶³⁵ MATTOS, Hebe Maria. *A escravidão moderna nos quadros do Império português*, 2001, p.157.

⁶³⁶ Cf. GUEDES, Roberto. *Comércio interno de cativos, grandes traficantes e forros traficantes*, 2015, pp. 317-360. Vide também: SOARES, Márcio de Sousa. *A remissão do Cativo: a dívida da alforria e o governo dos escravos nos Campos de Goitacases, c.1750-c.1830*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2009.

⁶³⁷ Cf. MARTINS, Maria Fernanda V. *A velha arte de governar*, 2007, pp.41-44.

⁶³⁸ O conceito de formação econômico-social aqui empregado se baseia na obra de João Fragoso, na qual o autor argumenta que no caso brasileiro a formação econômico-social, em boa parte do século XIX, constituía-se em dois binômios: mercado interno/unidades de produção não-capitalistas, estas eram baseadas em múltiplas relações de produção (escrava, livre, assalariada, familiar e etc); mercado externo/plantation, vinculado fundamentalmente ao trabalho escravo. Cf. FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa aventura*, 1998, pp.144-147. Decerto, fatores culturais e políticos também compõem a noção de formação econômico-social.

foi avesso ao 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.⁶³⁹

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.⁶⁴⁰

A configuração e a consolidação do Estado imperial brasileiro estiveram relacionadas 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 que garantiu a unidade territorial e a criação de um Estado relativamente 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.⁶⁴¹ 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 dos proprietários rurais e no Estado simples executor dos interesses dessa classe”.⁶⁴²

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 de Carvalho, esta tinha que contemporizar com setores da sociedade ligados à plantation escravista e ao comércio:

⁶³⁹ Cf. GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros – Cidadania, escravidão e direito civil no tempo de Antonio Pereira Rebouças*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002, passim.

⁶⁴⁰ Cf. CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem*, 2011, p. 230.

⁶⁴¹ Ibid., passim.

⁶⁴² Ibid., p.41.

[...] 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.⁶⁴³ [grifos meus]

Para José Murilo de Carvalho um ponto crucial da relação entre o Estado imperial e os setores da elite era o relacionamento do primeiro com a agricultura de exportação de base escravista. Independentemente da elite política, “o Estado não podia sustentar-se sem a agricultura de exportação, pois era ela que gerava 70% das rendas do governo via impostos de exportação e importação”.⁶⁴⁴ Desta forma, a elite política imperial, em função da economia brasileira, procurava compactuar com os latifundiários escravistas envolvidos com a grande agricultura de exportação. Conforme ressaltou José Honório Rodrigues, 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”.⁶⁴⁵ Certamente este peso econômico contribuiu para uma postura “toleracionista” por parte de autoridades do governo imperial frente ao recrudescimento do comércio negreiro ao longo das décadas de 1830 e 1840. O negócio de compra e venda de cativos era uma grande engrenagem que conectara por séculos interesses recíprocos profundos das sociedades e economias escravistas do Brasil e da África. Em função dessa realidade, a cultura política brasileira acabou naturalizando e transformando em costume o cativo de africanos juridicamente livres desembarcados no Brasil ilegalmente após a vigência da convenção anglo-brasileira antitráfico que transformara em crime de pirataria o comércio atlântico de africanos. Sidney Chalhoub ressaltou que a força da escravidão no Brasil, enraizada nos valores, costumes e resistências de senhores em aceitar a liberdade de escravos, se manteve forte até os últimos dias da escravidão.⁶⁴⁶

⁶⁴³ Ibid., p.42.

⁶⁴⁴ Ibid., p.232.

⁶⁴⁵ Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.194.

⁶⁴⁶ CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. In: “Cenas de cidade negra.” São Paulo: Companhia das Letras, 1990 ; CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012; Veja também: MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, especialmente o capítulo 3 “Africanos livres e a política conservadora”.

4.3 Uma nova geração de mercadores de almas após 1830: a força dos costumes naturalizados na África e em amplos setores da sociedade escravista brasileira se sobrepõem à legislação antitráfico

Analisaremos aqui duas dimensões do comércio ilegal de escravos para o Brasil após 1830, destacando alguns dos grandes negociantes de cativos das províncias do Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia que conseguiram se adaptar às novas circunstâncias provocadas pela lei de 7 de novembro de 1831⁶⁴⁷, configurando uma nova geração de mercadores de almas. Estes atores efetivamente fizeram sobreviver o comércio atlântico de africanos ao longo das décadas de 1830 e 1840 por meio do estabelecimento de portos naturais em “praias privadas” para o desembarque da carga viva e de sólidas redes mercantis com autoridades africanas. O outro aspecto a ser observado, diretamente atrelado ao primeiro, versa sobre as transformações operadas na realização do negócio negreiro no Brasil e na África que permitiram uma transição relativamente estável entre o comércio lícito e ilícito de cativos, haja vista o grande volume de tumbeiros que continuaram cruzando o Atlântico mesmo com o crescimento do movimento abolicionista internacional e de uma legislação antitráfico. É bastante emblemático o fato de que do total de africanos trazidos para o Brasil em trezentos anos de tráfico atlântico, aproximadamente 20% chegaram entre 1831 e 1855, o que demonstra sobremaneira a importância e a força do comércio ilícito realizado contra as determinações jurídicas internacionais e nacionais.⁶⁴⁸

Conforme ressaltara Marcos de Carvalho após a ilegalidade do comércio de “africanos novos” no Brasil, os portos oficiais das províncias litorâneas foram fechados aos negreiros, assim como todas as estruturas existentes para o desembarque e acomodação dos africanos boçais recém-chegados, os mercados escravistas tradicionais também deixaram de funcionar. Foi necessário reorganizar o agora “tráfico” de cativos em novos moldes, onde propriedades privadas que tinham limítrofes com portos naturais existentes ao longo da costa brasileira assumiram importância estratégica crucial durante o período do contrabando negreiro. Os desembarques clandestinos nas praias deveriam ser meticulosamente planejados, bem como as estruturas de acolhimento dos cativos e o deslocamento desses para as regiões onde

⁶⁴⁷ O primeiro artigo da Lei de 7 de novembro de 1831 era bastante preciso: Todos os escravos, que entrarem no território ou portos do Brasil, vindos de fora, ficam livres. Os incisos 1º e 2º, mencionavam apenas duas exceções: 1º Os escravos matriculados no serviço de embarcações pertencentes a país, onde a escravidão é permitida, enquanto empregados no serviço das mesmas embarcações; 2º Os que fugirem do território, ou embarcação estrangeira, os quais serão entregues aos senhores que os reclamarem, e reexportados para fora do Brasil. Cf. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1831, Vol. 1, p.182.

⁶⁴⁸ ELTIS, DAVID. *Economic Growth and the ending of the transatlantic slave trade*, 1987, pp.243-244.

efetivamente seriam escravizados, que não poderiam ficar muito distantes do local de recepção dos africanos juridicamente “livres”, objetivando-se assim evitar uma série de dificuldades geradas pela nova realidade e manter o fluxo contínuo de negros para os principais compradores. Neste processo, traficantes de escravos se tornaram latifundiários de terras em regiões litorâneas, arrendavam portos naturais ou realizavam acordos políticos mercantis com grandes agricultores dependentes de mão de obra escrava que possuísem o controle sobre portos naturais estratégicos ao longo da costa propícios a aproximação e ancoragem dos negreiros em segurança. Ademais, o autor destacou também que muitos senhores de engenho de Pernambuco passaram a exercer ativamente a traficância, assumindo efetivamente a função de protagonistas, tendo suas próprias “praias privadas” como grande trunfo.⁶⁴⁹ O tráfico precisou se adaptar à nova realidade para permanecer funcionando no quadro econômico da sociedade escravista brasileira.

Marcos de Carvalho ressaltou com bastante acuidade que “as praias próprias para o tráfico tinham donos”, embora a rigor fossem terrenos de marinha, efetivamente passaram a ser controladas por grandes senhores rurais, ou seja, membros da oligarquia agrária que eram capazes de defender a posse do porto natural contra outros ocupantes, permanentes ou eventuais. “Dependia de sua conivência o uso daquele porto por outrem, inclusive por navios negreiros.”⁶⁵⁰

Seguindo a trilha aberta por Marcos de Carvalho ao analisar a situação específica da província de Pernambuco no período do contrabando negreiro, que em suas palavras seria “um microcosmo do tráfico mais amplo”⁶⁵¹ que ocorria nas províncias da Bahia e Rio de Janeiro, Thiago Campos Pessoa e Walter Luiz Carneiro de Mattos Pereira ampliaram a pesquisa para abarcar a região Sudeste brasileira, onde se constatou que também foram as grandes propriedades praieiras, assim como no Nordeste, que serviram à recepção de “africanos novos”, ou seja, as “praias privadas” se estenderam pela extenso litoral brasileiro. De acordo com estes autores foram as fazendas negreiras do complexo cafeeiro e seus senhores que reergueram o comércio de escravos durante a ilegalidade.⁶⁵² Neste aspecto, somos tentados a fazer uma analogia com a realidade africana, pois, em certa medida, o poder exercido pelos “donos das

⁶⁴⁹ CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias*, 2012, pp.223-260; CARVALHO, Marcos J.M.de. Os senhores de engenho-trafficantes de Pernambuco, 1831-1855. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp.127-152.

⁶⁵⁰ CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias*, 2012, p.241, veja nota 41.

⁶⁵¹ *Ibid.*, p.257.

⁶⁵² PESSOA, Thiago Campos; PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. Silêncios atlânticos: sujeitos e lugares praieiros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (c.1830 – c. 1860). In: *Estudos Históricas*, Rio de Janeiro, vol. 32, nº 66, jan.-abr. 2019, pp.79-100.

praias” em regiões específicas do litoral brasileiro durante a fase do contrabando de cativos pode ser comparado com a figura do Mambuco em Cabinda, haja vista que este potentado era investido de poderes para permitir ou não a ancoragem de navios e o desembarque dos tripulantes interessados na realização do negócio negreiro nas terras do reino Ngoyo.⁶⁵³ Neste sentido, os costumes, ou uma espécie de “direito consuetudinário” pareciam aproximar ainda mais brasileiros e cabindenses, haja vista que elites locais mantinham determinadas áreas de influência em ambas as margens do Atlântico Sul escravista. Conforme temos argumentado, não havia apenas interesses afins entre negociantes de escravos do Brasil e os sobas de Cabinda que detinham um verdadeiro celeiro de fornecimento de braços cativos, existia também e fundamentalmente uma cultura escravocrata secular arraigada em ambas as sociedades.

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, Ambriz, e mercados escravistas localizados no rio Zaire, 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. Segundo Herbert Klein e Stanley Engerman, na era do contrabando e da repressão do comércio de cativos o maior número de escravos saiu da costa do Congo-Angola em resposta à demanda do Brasil e das colônias espanholas. Além disso, afirmam que, conforme já apontamos anteriormente, nas primeiras décadas do século XIX, a ampliação para o Brasil do fluxo de cativos provenientes de portos localizados na região em torno do rio Zaire seria uma consequência do declínio do comércio negreiro praticado por comerciantes de nações europeias.⁶⁵⁴ De acordo com Phyllis Martin, no início do século XIX os efeitos combinados do movimento abolicionista internacional e das guerras napoleônicas provocaram a retirada de muitos traficantes de escravos holandeses, franceses e ingleses da baía de Cabinda. Neste contexto, o lugar foi ocupado por negociantes do Rio de Janeiro e da Bahia, além de espanhóis e cubanos de Havana que mudaram seus negócios para portos do sul depois que o comércio de cativos foi proibido ao norte do hemisfério do Equador.⁶⁵⁵ Conservava-se assim a liberdade de comércio de cativos nas áreas controladas por régulos africanos, avessos ao estabelecimento de monopólios comerciais em seus domínios, porém com maior destaque para novos atores de outras nacionalidades, sobretudo brasileiros que mesmo não possuindo exclusividade comercial

⁶⁵³ Sobre a efetiva autoridade do Mambuco no exercício da soberania do governo no litoral de Cabinda veja: GUEDES, Roberto; CARVALHO, Ariane. *A “grande derrota de Cabinda”*, 2022, passim.

⁶⁵⁴ KLEIN, Herbert S. & ENGERMAN, Stanley. *Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro*, 1976, p.102.

⁶⁵⁵ MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, p.73.

conseguiram construir áreas estratégicas de influência ao norte dos domínios lusitanos em Angola que invariavelmente acabaram facilitando as operações comerciais escravistas no novo quadro que se configurara após 1830 marcado pela ilegalidade do comércio atlântico de homens e mulheres da África.

Embora a região ao norte de Luanda, dominada por autoridades africanas, tenha se tornado de grande importância para o contrabando de cativos através do Atlântico, não podemos deixar de observar a participação da região localizada ao sul da capital do Reino de Angola. Com efeito, de acordo com Roquinaldo Ferreira, pouco a pouco, já avançando para a década de 1840, passou-se também a buscar pontos estratégicos ao sul para o embarque de cativos, como Benguela Velha, entre as cidades de Luanda e Benguela, e a Ponta dos Tigres, na extremidade meridional de Angola.⁶⁵⁶ Conforme apontara Mary Karasch, ao sul de Luanda, além de Benguela Velha, existiam barracões espalhados pela Ponta das Palmeirinhas, Muxima, foz do rio Cuanza, Cabo de São Braz e Novo Redondo. Esta última localidade era usualmente citada pelos ingleses como o maior centro do tráfico no sul. Outros barracões funcionaram também no Egito, Catumbela, Quicongo, Lobito, Ponta das Salinas, Moçamedes e baía dos Tigres.⁶⁵⁷

Apesar de constatarmos que a dispersão dos negócios negreiros tenha ocorrido tanto ao norte como ao sul de Luanda, estamos buscando focalizar àquela que ocorreu para os portos e enseadas ao norte, colocando nossa lente objetiva sobretudo no porto de Cabinda e regiões em torno do rio Zaire que faziam parte da rede mercantil do reino Ngoyo, considerando que foi nesta área da África Central Atlântica que os maiores negociantes brasileiros, conforme destacaremos adiante, atuaram na clandestinidade por meio da construção de sólidas redes mercantis. Como veremos, poucos traficantes de cativos do Brasil atravessaram o período da legalidade e prosseguiram com suas atividades na fase do comércio ilícito, desta maneira uma nova geração de mercadores de africanos se desenvolveu e preencheu a brecha deixada sobretudo pela antiga geração da praça mercantil do Rio de Janeiro.⁶⁵⁸

De acordo com o trabalho de Ana Flávia Cicchelli o deslocamento e redirecionamento das operações escravistas para portos e enseadas africanas fora das áreas de jurisdição portuguesa - Cabinda, Loango, Malembo, Ambriz, Ambrizete e rio Zaire - durante a década de 1820 por parte dos “negociantes residentes no Brasil foi de suma importância para o quadro que se formara após 1830, (...) uma vez que permitiu a criação de bases para os

⁶⁵⁶ FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, p.11.

⁶⁵⁷ KARASCH, Mary. *The Brazilian Slavers and the illegal slave trade, 1836-1851*. Madison: University of Wisconsin, Dissertação de Mestrado, 1967, pp.52-54. Veja também o Apêndice 8.

⁶⁵⁸ Sobre a listagem dos traficantes de escravos atuantes na praça carioca entre 1811-1830, ver o “Apêndice 26” de Manolo Florentino, *Em costas negras*, 1997, pp. 254-256.

empreendimentos futuros” que possibilitaram “o prolongamento do tráfico de escravos por mais algumas décadas”.⁶⁵⁹ Neste sentido, conforme procuramos argumentar no primeiro capítulo deste trabalho a divisão naval da Marinha de Guerra do Brasil que permaneceu operando no litoral africano entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz no final da década de 1820 em prol da segurança do comércio da escravatura, além de ter cooperado diretamente para o fortalecimento de redes mercantis de negociantes residentes no Brasil que atuavam na região entre Cabinda, rio Zaire e Ambriz, contribuiu também para a materialização de projetos e expectativas futuras concernentes ao prosseguimento do comércio de cativos mesmo após este se tornar uma atividade ilícita.

Em certa medida a manutenção da autonomia dos povos africanos no território entre o reino de Cabinda e o porto de Ambriz, durante a primeira metade do século XIX, favoreceu a resistência do tráfico atlântico, pois efetivamente as autoridades locais envolvidas diretamente na traficância não reconheciam e não se comprometiam com qualquer acordo ou tratado internacional antitráfico e isto, conforme observou Roquinaldo Ferreira “dava aos traficantes imunidade contra a repressão”, pois “a legislação antitráfico simplesmente não era aplicável numa região cujo controle esteve nas mãos dos chefes africanos.”⁶⁶⁰

Quanto às transformações operadas na realização do negócio negreiro na fase da ilegalidade durante as décadas de 1830 e 1840, cabe observar ainda que a tendência dispersiva dos navios negreiros não ocorreu apenas no litoral africano, mas também no Brasil e exemplarmente no Rio de Janeiro, onde os desembarques de novos africanos passaram a ocorrer ao sul e ao norte do porto da capital do Império, em várias praias ao longo da costa, como Cabo Frio, Angra dos Reis, Ilha Grande, Mangaratiba, Macaé e Campos dos Goitacazes.⁶⁶¹ Após a lei nacional antitráfico de 1831, o tradicional mercado de escravos do Valongo, responsável por receber e redistribuir os escravos pelas fazendas do Rio de Janeiro, foi desativado, porém conforme apontara Thiago Campos Pessoa surgiram outras estruturas de recepção dos negreiros que ancoravam na margem brasileira do Atlântico, com destaque para àquelas localizadas em fazendas litorâneas ao longo da costa.⁶⁶²

A manutenção de agentes mercantis, bem como feitorias e barracões em pontos estratégicos do litoral africano fortaleceram as redes de comércio que conectavam as margens

⁶⁵⁹ Cf. PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos*, 2006, pp.50-51. (grifos nossos). Sobre esta questão veja também: FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, sobretudo os capítulos 1 e 4.

⁶⁶⁰ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. op. cit., p.125.

⁶⁶¹ PIRES, Ana Flávia Cicchelli. op.cit., pp.54-55.

⁶⁶² PESSOA, Thiago Campos. O comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos. In: *Revista Afro-Ásia*, nº 47, 2013, pp.47;75

opostas do Atlântico, o que foi fundamental para a operacionalização do fluxo constante de escravos destinados ao Brasil durante as décadas de 1830 e 1840.⁶⁶³ Conforme observara Phyllis Martin, durante a fase do comércio ilícito de escravos para o Brasil os navios negreiros não ficavam mais ancorados na baía de Cabinda por longos períodos aguardando a carga de escravos, pois a estratégia consistia em apenas descarregar as mercadorias de escambo, que então eram depositadas em armazéns localizados a algumas milhas da costa até que fossem despachados por terra, por rio e por mar com destino a mercados de escravos conectados à rede de Cabinda, como Boma, Cabo López e Ponta da Lenha, no rio Zaire, onde então eram mantidos cativos em barracões até que fossem embarcados nos navios negreiros em locais apropriados, fortemente vigiados por homens armados, próximos a foz do grande rio, onde um labirinto de ilhas e manguezais poderia iludir patrulhas navais da marinha britânica.⁶⁶⁴

Os trabalhos de João Fragoso e Manolo Florentino nos indica que, após a ilegalidade jurídica do comércio atlântico de africanos, os maiores traficantes de escravos abandonaram os negócios negreiros para investirem a riqueza acumulada prioritariamente em atividades que garantissem maior segurança, como as seguradoras, o mercado de abastecimento interno, ações, apólices e a especulação do setor imobiliário na província do Rio de Janeiro, ou seja, a compra de imóveis urbanos se tornou uma opção para a perpetuação da acumulação de capital. Além disso, venderam suas embarcações e outras estruturas utilizadas no tráfico.⁶⁶⁵ Devemos considerar também que não apenas o fim do comércio legal de cativos contribuiu para a relativa abdicação do envolvimento direto no negócio da escravatura por parte de muitos traficantes, pois é provável que os prejuízos gerados pela intensa atividade dos corsários da República Argentina contra o comércio marítimo brasileiro durante a Guerra da Cisplatina tenham pesado, em certa medida, para a renúncia de uma atividade altamente lucrativa.⁶⁶⁶ Desta forma, dentro desta perspectiva os grandes mercadores de almas do período do contrabando negreiro configurariam uma nova geração de traficantes que mantiveram o maior volume das operações negreiras, monopolizando assim o negócio altamente lucrativo.

Durante a fase da ilegalidade após 1830, a maioria dos pequenos negociantes abandonaram o comércio atlântico de escravos em função dos elevados custos e riscos

⁶⁶³ FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, p.34.

⁶⁶⁴ MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, p.74.

⁶⁶⁵ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas negras*, 1997, pp. 43-44; 194-204; 266-267; FRAGOSO, João Luís R. *Homens de grossa aventura*, 1998, capítulo 4. Sobre esta questão veja também: FERREIRA, Roquinaldo A. op. cit., p.170; PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, pp.84-90.

⁶⁶⁶ Sobre os prejuízos gerados pelas atividades corsárias da República Argentina contra o comércio marítimo brasileiro nas duas margens do Atlântico Sul escravista e seus reflexos nas companhias de seguros do Rio de Janeiro, veja: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste*, 2023, pp. 49-68; 102-111.

envolvidos. Para se manter na traficância era necessário possuir elevadas somas de capital que viabilizassem a absorção de eventuais prejuízos provocados por causas naturais e pela cruzada antitráfico capitaneada pela Grã-Bretanha⁶⁶⁷, além de manter sólidas redes mercantis que contassem com feitorias, armazéns e agentes comerciais permanentes em solo africano responsáveis pela agilização do embarque dos cativos nos negreiros, pois se tornou imprescindível reduzir o tempo de permanência dos tumbeiros no litoral africano. Desta forma, era um empreendimento altamente organizado e monopolizado por poucos negociantes.⁶⁶⁸ Porém, conforme informações do relatório de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado⁶⁶⁹, antigo oficial da marinha do Império do Brasil, ex-contrabandista de cativos, e informante da Legação da Grã-Bretanha no Rio de Janeiro⁶⁷⁰, isso não impedia a ação de “aventureiros” que mesmo não possuindo capital suficiente conseguiam investir no tráfico, pois era possível obter manufaturados ingleses, necessários ao escambo negreiro no litoral africano, com a concessão de diversos prazos de pagamento, pois a compra em casas comerciais inglesas poderia ser realizada a crédito, facilidade que segundo Luís Henrique Dias Tavares correspondia a uma “verdadeira co-associação, ou co-sociedade, ou subsídio”.⁶⁷¹

Com efeito, de acordo com David Eltis, em meados da década de 1830, o comércio ilícito de africanos no Brasil desenvolvido por grandes traficantes, muitas vezes se operacionalizou a partir das “joint stocks”. Através deste sistema pequenos negociantes do contrabando negreiro podiam investir no tráfico por meio do pagamento do fretamento de navios destinados à África e de compras compartilhadas das mercadorias que seriam utilizadas no litoral africano para aquisição de cativos. Todo o negócio era operacionalizado pelos traficantes mais opulentos, aqueles que realizavam o maior número de expedições negreiras, estes compravam antecipadamente grandes carregamentos de mercadorias junto as casas comerciais inglesas com prazos alargados para pagamento e juros baixos, porém para os

⁶⁶⁷ Além da marinha britânica, o litoral africano foi patrulhado por navios de guerra dos EUA, da França e de Portugal em uma ação coletiva antitráfico que refletia o crescimento do movimento abolicionista internacional ao longo da primeira metade do século XIX. Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, p.12.

⁶⁶⁸ ELTIS, DAVID. *Economic Growth and the ending of the transatlantic slave trade*, 1987, pp.150-152.

⁶⁶⁹ Arquivo Nacional - (AN-RJ), Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525, Seção de guarda: CODES. ALCOFORADO, Joaquim de Paula Guedes. *História sobre o Infame Negócio d`africanos d`África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853*. (Relatório Alcoforado, out.1853). Podemos encontrar uma transcrição do Relatório Alcoforado em: FERREIRA, Roquinaldo Amaral. O Relatório Alcoforado. *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro: UCAM, n. 28, outubro de 1995, pp.219-229.

⁶⁷⁰ De acordo com Luís Henrique Dias Tavares, Alcoforado foi contratado pelo serviço externo britânico para prestar informações a respeito da entrada e saída de navios negreiros, do desembarque ilegal de africanos e dos relacionamentos de comerciantes de cativos com autoridades do Império do Brasil. Cf. TAVARES, Luís Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos*. 1ª edição, São Paulo: Editora Ática, 1988, p.123; Veja também: BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.293-294.

⁶⁷¹ Cf. TAVARES, Luís Henrique D. op. cit., p.125.

pequenos traficantes os produtos importados eram revendidos com taxas de juros maiores e menores prazos para o saldo das dívidas. Desta forma, os grandes traficantes monopolizavam o negócio e obtinham as maiores vantagens, na medida em que lucravam antecipadamente, independentemente do resultado das viagens negreiras. Mesmo em caso de perda do navio e da carga de cativos, os pequenos investidores deveriam fazer seus pagamentos e acabavam arcando não apenas com os possíveis prejuízos, mas também com a maior parte dos custos da operação, pois eram eles que também pagavam de forma compartilhada o seguro dos negreiros, atividade monopolizada por grandes firmas de traficantes, garantindo assim a lucratividade dos maiores negociantes de escravos.⁶⁷²

Devemos observar que alguns negociantes de escravos do Rio de Janeiro juntavam seus recursos para comprar navios e adquirir entrepostos comerciais em pontos estratégicos da costa africana e, ainda segundo Robert Conrad, outros especuladores menos estabelecidos, conhecidos como “volantes”, viajavam eles próprios para o litoral da África em pequenas embarcações, “retornando com cargas de 25 a 40 escravos”.⁶⁷³ Segundo dados da polícia da Corte no período da ilegalidade somente na província do Rio de Janeiro haviam mais de três centenas de negociantes envolvidos diretamente no comércio ilícito de africanos boçais.⁶⁷⁴

A presença de uma comunidade mercantil britânica antes de 1830 não apenas no Rio de Janeiro, mas também na Bahia, em Pernambuco, no Maranhão e no Pará, facilitou a introdução de novas mercadorias que passaram a ser exigidas nos negócios do tráfico: fuzis, mosquetes, pólvora e tecidos de algodão manufaturados na Inglaterra. Até a década de 1830, o fumo, o açúcar e a aguardente brasileiros, eram as cargas mais valiosas dos navios negreiros; no novo quadro que se formara em função do comércio proibido de escravos, se desenvolveram novas práticas de créditos e prazos para facilitar o pagamento dos manufaturados ingleses.⁶⁷⁵ Desta forma, podemos imaginar como os comerciantes ingleses tinham grande interesse na boa finalização das viagens negreiras para permanência de seus negócios, não se importando com o destino final de suas mercadorias vendidas, a despeito da ação das autoridades britânicas visando acabar com o comércio atlântico de africanos. Na avaliação de Tavares o sistema de vendas a crédito e a prazo, “sustentado pelas casas inglesas no Brasil até pelos menos 1848, e dos anos 40 em diante pelos norte-americanos, oxigenou o comércio luso-brasileiro de escravos

⁶⁷² ELTIS, DAVID. *Economic Growth and the ending of the transatlantic slave trade*, 1987, pp.153-155; Veja também: FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.157-158.

⁶⁷³ CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, p.122.

⁶⁷⁴ FERREIRA, Roquinaldo A. op. cit., p.155.

⁶⁷⁵ TAVARES, Luis Henrique D. *Comércio proibido de escravos*, 1988, pp.125-126.

e permitiu a sua manutenção depois de 1831”.⁶⁷⁶ Neste sentido, as casas comerciais inglesas e dos Estados Unidos da América se tornaram aliadas dos grandes contrabandistas e exerceram um papel de suma importância para a lucratividade e operacionalização do comércio de africanos no período do contrabando.⁶⁷⁷ Porém, cabe observar que de acordo com Mary Karash, não podemos desconsiderar que produtos brasileiros, como o açúcar e a aguardente, continuaram tendo também importância na traficância ilícita.⁶⁷⁸

De acordo com Gerald Horne, a “bandeira americana começou a aparecer regularmente no tráfico de escravos fora do país quando foi introduzida no tráfico cubano, depois da assinatura do amplo tratado anglo-espanhol, de 1835”.⁶⁷⁹ No Brasil, surgiram relatos da aparição das embarcações americanas a partir de 1838 e seu uso cresceu rapidamente de 1840 a 1851, acompanhado da participação de cidadãos dos Estados Unidos da América no tráfico de cativos.⁶⁸⁰ Cabe observar que a bandeira portuguesa que servira ao contrabando negreiro para o Brasil durante a década de 1830 perdeu a eficiência após o parlamento britânico aprovar em 1839 o *Parmerson Bill* que dava poder aos patrulheiros ingleses de unilateralmente vistoriar e apresar negreiros portugueses ou sem nacionalidade, em qualquer altura da viagem, e conduzi-los a tribunais do Vice-almirantado britânico para julgamento.⁶⁸¹ Sobre esta questão o relatório do Alcoforado, nos informa que na primeira metade da década de 1840:

[...] Mudou, então, a fase dos negreiros e o tráfico teve que ser feito de baixo de outro ponto de vista. Já não servia a bandeira portuguesa. Serviam-se da bandeira americana, sarda, francesa, etc., etc. O maior agente considerado forte neste negócio foi M.P. da Fonseca [...] (J.P.G. ALCOFORADO, 1853)⁶⁸² [grifos nossos]

Na primeira metade da década de 1840, o número de navios norte-americanos vendidos aumentou seis vezes, tendo neste contexto os estaleiros de Baltimore se destacado como os

⁶⁷⁶ Ibid., p.30.

⁶⁷⁷ Sobre esta questão veja sobretudo o capítulo 5 da referida obra de Luís Henrique Dias Tavares, assim como: CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.139-170; GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença britânica no Império do Brasil: o caso da firma Edward Johnston & Co. no Rio de Janeiro, c.1842-c.1852*. 1ª. ed. São Paulo: HUCITEC, 2023.

⁶⁷⁸ KARASCH, Mary. *The Brazilian Slavers and the illegal slave trade*, 1967, pp.28-30.

⁶⁷⁹ Cf. HORNE, Gerald. *O sul mais distante: o Brasil, os Estados Unidos e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, p.11.

⁶⁸⁰ Ibid., p.58. Sobre o envolvimento de norte-americanos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil, veja também: GRADEN, Dale T. *O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858*. Afro-Ásia. Salvador: Ceal/UFBA, vol. 35, 2007, pp. 9-35; MARQUES, Leonardo. *Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil*. 6º. Encontro escravidão e liberdade no Brasil Meridional. Santa Catarina: UFSC, 2013, pp.1-20; MARQUES, Leonardo. *The United States and the transatlantic slave trade to the Americas, 1776-1867*. Connecticut: Yale University Press, 2016.

⁶⁸¹ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.176; CONRAD, Robert E.op.cit., p.149.

⁶⁸² (AN-RJ), Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525. (Relatório Alcoforado, out.1853).

líderes mundiais na construção de navios. Além disso, Gerald Horne confirma a participação crescente de navios dos Estados Unidos da América no tráfico brasileiro e os meios de burlar a vigilância inglesa, como a adoção de dois conjuntos de documentos, com dois proprietários e duas nacionalidades: “eram navios americanos quando costeavam a África, e brasileiros quando voltavam da África”.⁶⁸³ Conforme observou Robert Conrad, os comerciantes e marinheiros norte-americanos, já envolvidos no tráfico cubano, engajaram-se diretamente no comércio negreiro para o Brasil e permaneceram envolvidos até o fim. A principal vantagem do uso da bandeira dos EUA era simples e de fundamental importância: depois de 1839 a nação norte-americana era a única do ocidente que resistia aos esforços britânicos para legitimar a abordagem e busca de navios comerciais suspeitos de praticarem o negócio negreiro.⁶⁸⁴

Segundo Leonardo Marques, no Rio de Janeiro os quatro maiores traficantes envolvidos no comércio ilegal de escravos que em seus esquemas de utilização da bandeira dos Estados Unidos da América contaram com o apoio de cidadãos norte-americanos como agentes, corretores e capitães, foram José Bernardino de Sá, Manoel Pinto da Fonseca, Tomás da Costa Ramos, conhecido entre seus contemporâneos como “Maneta”, e o espanhol Francisco Roviroza.⁶⁸⁵

Com efeito, segundo Alex Borucki entre os subterfúgios da traficância ilícita desenvolveu-se uma rota de comércio alternativa que interligava portos africanos, o Rio de Janeiro e o porto estrangeiro mais próximo da capital do Império do Brasil: Montevideú. Na década de 1830, navios com bandeira portuguesa após desembarcarem clandestinamente africanos em solo brasileiro se direcionavam vazios a capital do Uruguai e depois partiam novamente para costa africana sem serem incomodados por autoridades competentes. Para todos os efeitos, em caso de apreensão desses negreiros pela repressão britânica, as embarcações empregadas neste circuito mercantil estariam transportando “colonos africanos” para a nação uruguaia onde trabalhariam sob regime de patronato por tempo determinado para custear as despesas de viagem e benefícios obtidos, haja vista que legalmente pela Constituição de 1830 o comércio de escravos havia sido abolido no Uruguai. De fato, o desembarque de “colonos africanos” em solo uruguaio ocorrera desde o início da década de 1830, inclusive

⁶⁸³ Cf. HORNE, Gerald. *O sul mais distante*, 2010, p.58.

⁶⁸⁴ CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.149-150.

⁶⁸⁵ De acordo com Leonardo Marques, em princípios da década de 1840, alguns traficantes que atuavam em Cuba redirecionaram suas operações para o Rio de Janeiro. Francisco Roviroza foi certamente o de maior sucesso, se tornando o quarto contrabandista mais importante no Rio de Janeiro em meados da década de 1840. O referido autor observou ainda que Roviroza aparece na documentação como Ruviroza y Urzellas e em outras variações dos dois nomes. Cf. MARQUES, Leonardo. *Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil*, 2013, p.7 e nota nº 12.

traficantes de escravos brasileiros realizaram contratos com o governo do Uruguai para esse fim.⁶⁸⁶ De acordo com Borucki, os agentes envolvidos nesta nova modalidade de exploração de mão de obra africana vendiam a pessoas interessadas o direito da exploração do trabalho dos “colonos africanos”, estes deveriam trabalhar por 12 anos até que ficassem livres das obrigações, em realidade tratava-se de uma escravidão disfarçada sob o status de “colonos”. Conforme apontou o referido autor, neste negócio destacava-se o elevado número de crianças africanas envolvidas, em razão do que já se descaracterizava a ideia de “colonos livres” que voluntariamente migravam da África para a América.⁶⁸⁷ “O preço de um “colono” menor de 8 anos era de 200 pesos e os de 8 anos ou mais custavam 225 pesos, mas havia alegações de que eles foram vendidos de fato por 300 e 400 pesos.”⁶⁸⁸ A título de exemplo desta estratégia de burlar a legislação antitráfico, é emblemático o caso da apreensão pela marinha brasileira da escuna *Angélica* em 1835 próxima a Ilha Grande, Rio de Janeiro, quando esta embarcação negreira transportava mais de 300 “colonos” supostamente para Montevideú. Segundo Robert Conrad, a absolvição do capitão e da tripulação do referido navio, bem como a liberação de sua carga de “colonos” para que o negócio ilegal fosse levado adiante acabou provocando um grande encorajamento para os traficantes, haja vista que já no final de 1835 o comércio de africanos havia recuperado o seu volume anterior.⁶⁸⁹

Para além das estratégias de burlar a repressão ao contrabando negreiro no Brasil, não podemos ignorar a complacência de autoridades brasileiras com os traficantes. Sobre esta questão a delação de Joaquim de Paula Guedes Alcoforado é bastante precisa ao informar que encarregados da polícia do mar recebiam 800\$000 de armadores por navio negreiro que saia dos portos do império, assim como recebiam 200\$000 os comandantes dos portos, 400\$000 o coletor e o juiz municipal e a metade desta quantia o escrivão.⁶⁹⁰ Era uma corrupção sistêmica, cabendo ainda observar, conforme apontara João Marcos Mesquita, que as cifras citadas se referiam aos primeiros anos do contrabando negreiro, o que possivelmente pode ter variado no decurso da década de 1840, conforme o aumento da repressão e do valor dos cativos no mercado clandestino. Segundo fontes britânicas no ano de 1844 o preço dos escravos do sexo masculino

⁶⁸⁶ BORUCKI, Alex. The 'African Colonists' of Montevideo: New Light on the Illegal Slave Trade to Rio de Janeiro and the Río de la Plata (1830-42). *Slavery & Abolition*, Publisher Routledge, vol.30, nº 3, 2009, pp.427-444.

⁶⁸⁷ Ibid., pp.436-438.

⁶⁸⁸ Ibid., p.436. [Tradução nossa].

⁶⁸⁹ Ainda segundo Robert Conrad o comandante do navio *Dois de Março*, Manoel Francisco da Costa Pereira, responsável pela captura da escuna *Angélica*, realizou também o apresamento de mais três negreiros em 1836, como resultado o referido militar da marinha de guerra brasileira acabou sendo subitamente rendido em seu comando e transferido para a província setentrional do Pará, onde de fato poderia interferir minimamente no tráfico negreiro. Cf. CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, p.103.

⁶⁹⁰ (AN-RJ), Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525. (Relatório Alcoforado, out.1853).

(incluindo meninos e adultos) era de 650\$000 réis, enquanto o valor de mulheres e idosos girava em torno de 400\$000 réis.⁶⁹¹ Robert Conrad avaliou esta questão com bastante precisão ao considerar às realidades social e econômica da nação brasileira marcada pela força dos costumes escravocratas enraizados em uma determinada cultura política que envolvia amplos setores sociais:

Está claro que sem a ajuda e cooperação de juízes, júris, oficiais navais, funcionários portuários e a polícia não teria sido possível tal violação aberta da lei, mas essa ajuda era em si mesma um efeito inerente à escravidão e às realidades social e econômica da nação. As autoridades brasileiras de todos os níveis cooperavam com os traficantes por várias razões interligadas, todas elas profundamente enraizadas na ambiência nacional. [...] A situação pessoal de muitas autoridades simplesmente não permitia que aderissem irrestritamente aos princípios da lei de 7 de novembro de 1831. Frequentemente mal pagos ou sob a patronagem de algum membro da elite de plantadores, frequentemente recrutados nessa mesma elite rural, cuja demanda por escravos sustentava o tráfico, as autoridades de nível inferior não tinham outra escolha senão curvar-se às pressões sociais e aos seus instintos aquisitivos para colher os lucros oferecidos pela oportunidade. [...] A interferência no tráfico, era sabido, poderia causar um grande revés na carreira de um burocrata, ou um desastre pessoal ainda mais sério: as pessoas que realmente tentavam cumprir com seus deveres frequentemente eram hostilizadas, demitidas de seus empregos, e por vezes até assassinadas.⁶⁹²

Não apenas a tolerância, mas a participação direta de autoridades do Império do Brasil no tráfico escravista era uma realidade, haja vista que oficiais das forças armadas se envolveram no negócio negreiro utilizando propriedades e instalações militares para operacionalização do comércio ilícito de cativos. Em 1836, um certo coronel Vasques, português, comandante da fortaleza de São João, localizada na entrada do porto do Rio de Janeiro, transformou a própria fortificação num ponto de desembarque e depósito de escravos. Segundo Robert Conrad, entre 1838 e 1839, este oficial do exército “em sociedade com o coronel Tota, que controlava um depósito de escravos na vizinha Baía de Botafogo (...) desembarcou 12.570 africanos (...) sem nenhuma interferência de qualquer autoridade.”⁶⁹³ Em meados da década de 1840, a fortaleza de Santa Cruz, situada na entrada da Baía de Guanabara, no lado oposto à fortaleza de São João, funcionava também como um entreposto receptor de africanos, o que denotava claramente a corruptibilidade do próprio Ministro da Guerra. Ainda segundo o referido autor, alguns oficiais da marinha também não resistiram à tentação de obterem ganhos extras se envolvendo

⁶⁹¹ MESQUITA, João Marcos. Negócios da ilegalidade: a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilícito de escravos (c.1835 – c.1850). In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp.118-119;121.

⁶⁹² CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, p.123.

⁶⁹³ *Ibid.*, p.126.

diretamente no tráfico escravista em meados da década de 1830, tendo se observado a tolerância do Ministro da Marinha com as atividades ilegais.⁶⁹⁴

Marcos de Carvalho observou que o comércio ilícito de africanos ganhou bastante força porque se tornou uma alternativa de renda extra não apenas para funcionários e autoridades governamentais, mas também favoreceu muita gente dependente da pesca, do pequeno comércio de cabotagem e do transporte de pessoas ao longo do litoral. Muitos barqueiros que possuíam conhecimento da costa, quando da aproximação de navios negreiros nos pontos de desembarque obtinham uma ótima oportunidade de lucro durante as operações de desembarque dos africanos, que eram realizadas em canoas e jangadas. Além disso, as necessidades geradas para promover a alimentação de centenas de pessoas famintas e sedentas por água fresca que desembarcavam em praias inóspitas aquecia o mercado local. O tráfico clandestino oferecia oportunidades para pescadores, roceiros, barbeiros, práticos de portos secundários, carpinteiros, calafates. Além disso, muitos encontravam oportunidade de emprego ao exercerem a função de seguranças armados nos locais em que os cativos eram armazenados e, posteriormente, era necessário organizarem caravanas para a distribuição e venda dos africanos.⁶⁹⁵ “Esse cenário, superlativo no Rio de Janeiro, repetiu-se em menor escala nas outras províncias.”⁶⁹⁶ O tráfico se adaptou e criou uma dinâmica própria que contou com o apoio de diversos grupos sociais.

Em sua delação, Alcoforado escreveu uma frase lapidar que ilustra muito bem a força dos costumes escravocratas no Brasil: “Leis se projetaram e bem dificultoso era derrotar tal potência montada [negreiros] e enraizada nos costumes do país.”⁶⁹⁷ E poderíamos dizer também que a força do comércio negreiro esteve enraizada nos costumes de povos africanos autônomos, exemplarmente tipificados na realidade do reino de Cabinda, onde existia uma sociedade escravista comprometida com a exportação de mão de obra escrava e linhagens nobres que se fortaleceram ao compactuarem com elites mercantis brasileiras, envolvidas diretamente na escravização de seres humanos durante toda a primeira metade do século XIX. Na outra margem do Atlântico os hábeis barqueiros cabindas também foram essenciais para a engrenagem do tráfico funcionar.⁶⁹⁸

⁶⁹⁴ Ibid., p.126. Sobre a utilização das fortalezas de São João e Santa Cruz como entrepostos de escravos, veja também: RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, pp. 215;217.

⁶⁹⁵ CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias*, 2012, pp.239-241; 245-253.

⁶⁹⁶ Ibid., pp.239-240

⁶⁹⁷ (AN-RJ), Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525. (Relatório Alcoforado, out.1853). (grifos nossos).

⁶⁹⁸ MARTIN, Phyllis M. Cabinda e seus naturais: alguns aspectos de uma sociedade marítima africana. In: *Revista Internacional de Estudos Africanos*, Lisboa, nº 3, Jan-Fev., 1985, pp.45-61.

Toda a estrutura organizada e eficientemente montada para fazer o tráfico prosperar durante a fase do contrabando negreiro, que marcou as décadas de 1830 e 1840, no entanto será desmontada em uma nova conjuntura no início da década de 1850 por meio de esforços vorazes e compensatórios do governo brasileiro, que precisou reextinguir o tráfico por meio de uma nova lei, questão esta que destacaremos no último capítulo deste trabalho.

Nas próximas linhas apontaremos sucintamente alguns dos grandes protagonistas que deram origem a uma nova geração de negociantes envolvidos no comércio atlântico de cativos a partir de 1830, bem como aqueles que atravessaram a fase da traficância lícita para a etapa da ilegalidade, nas três principais províncias de recepção de cativos: Rio de Janeiro, Pernambuco e Bahia.

Segundo Manolo Florentino, o português José Bernardino de Sá foi “um dos poucos traficantes que comprovadamente permaneceram no comércio negreiro ilegal depois de 1830”.⁶⁹⁹ O primeiro navio negreiro que Bernardino de Sá enviou à África foi o brigue *espadarte* que em 1825 desembarcou no Rio de Janeiro 466 africanos provenientes do porto de Luanda. Era o início de uma longa carreira que se estendeu por mais de duas décadas e muito provavelmente resultou em mais de cinquenta viagens negreiras, com mais de 20 mil africanos desembarcados no litoral brasileiro entre o norte de São Paulo e o sul do Espírito Santo, sendo que a maior parte dos cativos foram adquiridos ao norte de Luanda.⁷⁰⁰ Entre 1833 e 1834 Bernardino de 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 inglesas, norte-americanas e portuguesas. Apesar do aumento da repressão dos cruzadores da Marinha Real Britânica, fruto do tratado antitráfico anglo-português efetivado em 1842, que obrigou o opulento mercador de almas a trocar o porto de Luanda por Ambriz, Ambrizete e Ponta da Lenha como pontos mais importantes de atuação na África, os seus negócios não declinaram pois permaneceu ativo no comércio atlântico de cativos até 1851.⁷⁰¹ De acordo com Mary Karasch, além de manter feitorias destinadas ao embarque de cativos ao norte de Luanda, em territórios dominados por autoridades africanas, Bernardino de Sá tinha ligações estreitas com traficantes de escravos de Havana.⁷⁰² Entre os principais agentes mercantis mantidos na foz do rio Zaire por Bernardino

⁶⁹⁹ FLORENTINO, Manolo. *Em Costas negras*, 1997, p.203.

⁷⁰⁰ Cf. SARAIVA, Luiz Fernando; ALMICO, Rita; PESSOA, Thiago Campos. Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá, 2021, pp.28-31.

⁷⁰¹ KARASCH, Mary. *The Brazilian Slavers and the illegal slave trade*, 1967, pp.15-17; CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.120-121 ; FLORENTINO, Manolo. op.cit., pp.203-204.

⁷⁰² KARASCH, Mary. op.cit., p.17.

de Sá durante a fase do comércio ilícito, destacou-se um conhecido negociante de escravos, Antonio Severino de Avellar.⁷⁰³ Este último, morou no Rio de Janeiro entre 1844 e 1846, quando então estabeleceu relações sociais e mercantis com Bernardino de Sá que o enviou para Angola, onde residiu entre 1846 e 1850, durante o auge da traficância ilícita para o Brasil. Após 1850, Avellar prosseguiu na atividade negreira, porém atuando principalmente no fornecimento de cativos para Cuba.⁷⁰⁴

De acordo com David Eltis, apenas 20 mercadores de escravos foram responsáveis por 200 embarcações negreiras aportadas no Rio de Janeiro, entre 1838 e 1844. Dos 20 indivíduos ou grupo de negociantes associados, os quatro maiores se encarregaram por 60% das viagens (131), tendo José Bernardino de Sá no topo das operações. Manoel Pinto da Fonseca, neste período aparece na sexta posição dentre os traficantes envolvidos no contrabando de cativos para o Brasil, porém no período seguinte, entre 1844 e 1850, Pinto da Fonseca apresenta uma grande ascensão que o fez despontar como o traficante que mais organizou expedições para o continente africano.⁷⁰⁵

Certamente este sucesso esteve associado às sólidas conexões mercantis e redes de relações sociais que possuía em Cabinda sobretudo com o africano Francisco Franque, conforme já havíamos apontado no final do item 4.1. De acordo com Roquinaldo Ferreira, “muitos traficantes que operavam no tráfico ilegal a partir do Rio de Janeiro possuíam barracões entre o rio Zaire e o Ambriz”⁷⁰⁶, existindo assim redes mercantis sólidas construídas por negociantes residentes na capital do Império do Brasil que mantinham seus agentes comerciais no litoral africano. De forma análoga, Conrad destacou que assim como Bernardino de Sá e Pinto da Fonseca, os mais bem sucedidos traficantes estendiam suas operações aos dois lados do Atlântico, adquirindo o controle de uma série de entrepostos escravistas na África. Isto foi a prática de “vários grupos e indivíduos do Rio de Janeiro: Ramos e Martins, Bastos e Amaral, Barboza e Castro, Jorge José de Souza e Francisco Reveiroza, todos operando abertamente com escritórios centrais na capital brasileira em 1845”.⁷⁰⁷

Com efeito, conforme observou Jaime Rodrigues, a maior parte do volume do contrabando negreiro para o Brasil era realizado efetivamente por portugueses, e isto não se aplicava apenas aos grandes traficantes, pois segundo este autor, mais de 68% dos tripulantes

⁷⁰³ Ibid., p.16.

⁷⁰⁴ FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.88;91.

⁷⁰⁵ ELTIS, DAVID. *Economic Growth and the ending of the transatlantic slave trade*, 1987, p.151.; MARQUES, Leonardo. *The United States and the transatlantic slave trade to the Americas*, 2016, p.148.

⁷⁰⁶ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, p.99.

⁷⁰⁷ Cf. CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, p.122.

dos navios negreiros tinham origem lusitana, após os portugueses estavam os africanos (17%), depois os brasileiros (12%) e por último outros estrangeiros (3%).⁷⁰⁸

Segundo Robert Conrad, Pinto da Fonseca, assim como Bernardino de Sá, antes de se envolver no negócio negreiro era um simples empregado em um estabelecimento de comércio no Rio de Janeiro, “dispondo de recursos limitados”. Em 1837, iniciara sua carreira na traficância junto com seus irmãos e um grupo de seguidores e no espaço de “sete ou oito anos era um dos homens mais ricos do Brasil”.⁷⁰⁹ As palavras seguintes de Conrad, são dignas de nota e em certa medida explicam por que Joaquim de Paula Guedes Alcoforado em sua delação referente a primeira metade da década de 1840 se refere ao “maior agente” do tráfico de forma abreviada, M.P. da Fonseca, assim como ao final do documento escreve apenas a abreviatura do próprio nome, J.P.G. Alcoforado, provavelmente visando preservar sua identidade e manter certo anonimato para evitar possíveis represálias, embora Pinto da Fonseca fosse uma figura pública sabidamente envolvido no negócio negreiro e notoriamente conhecido por elevadas autoridades.

[...] Em 1846 Pinto da Fonseca foi descrito como o chefe de um grupo de mercadores de escravos composto por cerca de 50 pessoas, muitas das quais eram “homens de destaque na sociedade”, juntos possuindo bens que incluíam um escritório central no Rio [Rio de Janeiro], uma frota de navios oceânicos em uso permanente, “paquetes” em serviço regular nas costas brasileira e africana, e depósitos para reunir e armazenar mercadorias e escravos em ambos os continentes. Naquele ano esse proeminente negociante reconheceu publicamente que havia reunido cerca de 4 ou 5 mil escravos na costa africana e que havia enviado 12 navios para pegá-los. Apesar de tal alarde de suas atividades criminosas, ele era dado como companheiro de jogo do chefe de polícia do Rio de Janeiro e parente por casamento do senador e conselheiro do Imperador, o Visconde de Macacé.⁷¹⁰

A estratégia de Pinto da Fonseca de reunir ao seu entorno um grande número de colaboradores para operacionalizar e fortalecer sua grande empresa traficante, além de possuir uma frota de embarcações oceânicas e costeiras, em certa medida, guarda um paralelo com os métodos adotados pelo seu grande parceiro mercantil de Cabinda, Francisco Franque. Este, segundo Alberto Oliveira Pinto entre 1830 e 1840, além de reunir muitos agregados e colaboradores em sua extensa família para trabalharem na empreitada do comércio atlântico de cativos, não tinha apenas embarcações de cabotagem, mas também possuía navios capazes de cruzar o Atlântico. Franque esteve à frente de um verdadeiro “exército armado” para “alargar ou reforçar a sua área de influência em povoações comerciais anteriormente controladas por

⁷⁰⁸ RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, pp.186-187.

⁷⁰⁹ Cf. CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, p.121.

⁷¹⁰ *Ibid.*, pp.121-122. (grifos nossos).

outras linhagens (...).”⁷¹¹ A nova geração de mercadores de cativos que se desenvolveu no Brasil durante a década de 1830 foi acompanhada pela ascensão mercantil dos Franque em Cabinda.

O trabalho de João Marcos Mesquita ao resgatar a trajetória do português Manoel Pinto da Fonseca demonstrou que foi por meio do estabelecimento da firma *Fonseca & Irmãos* no Rio de Janeiro que ocorreram as primeiras expedições negreiras. A carreira de Pinto da Fonseca iniciada durante a fase da ilegalidade apresenta números impressionantes que demonstram a resiliência e o grau de organização da empresa traficante montada nas duas margens do Atlântico. De acordo com o referido autor entre 1837 e 1851, registraram-se cerca de 43 viagens negreiras através de propriedade ou consignação de embarcações de Manoel e irmãos, que resultaram em aproximadamente 19 mil escravos desembarcados, sobretudo em portos naturais estratégicos não especificados e distribuídos pela região sudeste do Brasil, com destaque para praias de Cabo Frio a partir do ano de 1844, no norte do Rio de Janeiro. No início da década de 1840, já possuíam um barracão próprio em Cabinda, que se tornou a principal região de aquisição de cativos.⁷¹² Conforme já ressaltamos, foi por meio do estreitamento das relações políticas e mercantis com as elites do reino de Cabinda que Pinto da Fonseca despontou como o maior negreiro do Rio de Janeiro nos últimos cinco anos do comércio ilícito de africanos

Em 1851, já na fase do derradeira do comércio clandestino de escravos, Manoel Pinto da Fonseca ainda se mostrava resiliente, porém a apreensão efetuada pela marinha brasileira do negreiro *Tentativa* que encalhara ao norte de Macaé, um dos principais pontos de desembarque de africanos durante o período da ilegalidade, foi sem dúvida um dos principais fatores que levaram este empresário traficante a abandonar seus negócios no Brasil⁷¹³ e “fugir” para Europa, conforme indicado no relatório de Alcoforado.⁷¹⁴ Os ventos mudaram sob uma nova política do governo imperial que poucos meses após a nova lei de proibição do comércio atlântico de escravos já mostrava resultados eficazes. Era o fim de um ciclo longo de três séculos marcado pela migração forçada de seres humanos reduzidos à escravidão, considerando que sob a direção dos colonizadores lusitanos o comércio negreiro por volta da década de 1540

⁷¹¹ Cf. PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas*, 2003, pp.83-84; Sobre os empreendimentos e métodos de Francisco Fraque, veja também: MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, pp.77-78; MARTIN, Phyllis M. *Cabinda e seus naturais*, 1985, pp.45-61.

⁷¹² MESQUITA, João Marcos. *Negócios da ilegalidade*, passim.

⁷¹³ *Ibid.*, p.122.

⁷¹⁴ (AN-RJ), Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525. (Relatório Alcoforado, out.1853).

havia se tornado uma atividade importante na América portuguesa e os cativos africanos na metade do século XVI já eram numerosos.⁷¹⁵

Thiago Campos Pessoa em sua pesquisa sobre a traficância ilícita desenvolvida desde meados da década de 1830 pelos brasileiros e irmãos Joaquim José de Souza Breves e José de Souza Breves, associados ao sogro de ambos, José Gonçalves de Moraes, *Barão de Pirahy*, analisa como o comércio atlântico de escravos organizado eficientemente por esta família, proprietária de fazendas em Angra dos Reis e no litoral de Mangaratiba, marcado pelas águas serenas da restinga da Marambaia, que se tornou uma grande porta de entrada para o desembarque ilegal de milhares de africanos desde o final da década de 1830, foi fundamental para o desenvolvimento dos negócios do café na região sul da província do Rio de Janeiro, notadamente o Vale do Paraíba, que despontou na década de 1840 como uma das principais áreas de produção cafeeira do Brasil.⁷¹⁶ O referido autor observou ainda que nas atividades traficantes desta rica família existia ainda o envolvimento de outro irmão de Joaquim de Souza Breves, principal gerenciador e articulador dos negócios, trata-se de João dos Santos Breves que “ao que parece, administrava armazéns e entrepostos comerciais (...) atuando na organização dos desembarques em Mangaratiba”.⁷¹⁷ As conexões dos Souza Breves se estendiam também para a região litorânea de Itaguaí, contígua à Mangaratiba, onde tinham relações que envolviam o café e o tráfico com o negreiro Manuel Vieira de Aguiar, juntos dominavam pontos estratégicos de recepção de cativos africanos, destacando-se as praias de Coroa Grande, do Saí e Ilhas em Itacuruçá.⁷¹⁸ Além disso, “na África contavam com o agente João Henrique Ulrich para intermediar as negociações no litoral.”⁷¹⁹ Este último no ano de 1840 já havia estabelecido barracões no porto de Ambriz, que se destacou no fornecimento de cativos para as fazendas de café da família Breves.⁷²⁰ Como podemos perceber, era um negócio extremamente estruturado por meio de sólidas redes mercantis.

⁷¹⁵ SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Conquista e colonização da América portuguesa – o Brasil colônia – 1500 – 1750. In: Linhares, Maria Yedda (org.). *História Geral do Brasil*. 8ª edição, Rio de Janeiro: Editora Campus, 1990, p.36; JÚNIOR, Caio Prado. *História econômica do Brasil*. 16ª edição, São Paulo: Editora brasiliense, 1973, p.37.

⁷¹⁶ PESSOA, Thiago Campos. O comércio negreiro na clandestinidade, 2013. pp.43-78; Veja também: PESSOA, Thiago Campos. *A “Delação Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café (C.1831-1853): notas de pesquisa*. 8º. Encontro de Escravismo. Porto Alegre: UFRG, 2017, pp.1-21.

⁷¹⁷ *Ibid.*, pp.52-53.

⁷¹⁸ PESSOA, Thiago Campos; PEREIRA, Walter Luiz C. de M. Silêncios atlânticos, 2019, pp.90;93.

⁷¹⁹ *Idem*. O comércio negreiro na clandestinidade, 2013, p.53.

⁷²⁰ *Idem*. De Mangaratiba à Makanda: o tráfico negreiro na montagem do complexo cafeeiro. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp.171-172.

O comércio de cabotagem ao longo da costa do Rio de Janeiro, vinculado à economia cafeeira, contribuiu para a reestruturação do trato negreiro entre a segunda metade da década de 1830 e o início da década de 1850, considerando que a intensa movimentação de navios responsáveis pelo escoamento da produção das fazendas de café do Vale do Paraíba para a Corte, obliterava neste circuito mercantil os negreiros que partiam do litoral de Mangaratiba, sobretudo das praias do Saco dominadas pelos Breves, oficialmente para o comércio de cabotagem, porém, em uma determinada longitude mudavam o curso da viagem rumo ao continente africano em busca de braços para a crescente lavoura.⁷²¹ Thiago Campos Pessoa, sintetizou esta questão afirmando sumariamente: “Nas franjas do complexo cafeeiro, negociantes e fazendeiros não atuavam apenas na finalização do empreendimento traficante. Nos anos de 1840, mandavam seus próprios navios à costa da África em ilícitas transações.”⁷²²

A família Souza Breves além de receber em suas “praias particulares” os africanos novos para usufruto em suas fazendas, os distribuíam também por regiões de plantation escravista envolvidas com a produção de café em larga escala, neste sentido conforme sugere o trabalho do referido autor teriam se associado a outros negociantes que se tornaram consignatários de navios negreiros autorizados a desembarcarem a carga ilícita no litoral das fazendas da Marambaia, onde existiam além de trapiches para o estoque de mercadorias, toda uma estrutura de recepção para os negros boçais, composta por barracões e até mesmo enfermarias. De acordo com os dados levantados por Thiago Campos Pessoa, entre 1837 e 1852, “não foram poucos os casos de contrabando de africanos que envolveram, direta ou indiretamente, os irmãos Souza Breves”, considerando apenas aqueles que se confirmaram com as investigações, “deixando de fora as suspeitas e demais acusações de tráfico ilegal”, ocorreram seguramente onze desembarques de navios negreiros em suas propriedades, a grande maioria nas praias da Marambaia. Nesse período de 15 anos, “desembarcaram nas proximidades de suas fazendas 4.388 africanos”, o que parece um dado completamente subestimado, pois de acordo com o referido autor “só uma ínfima minoria dos casos era averiguada e investigada pela Polícia da Corte (...) e pela Auditoria Geral da Marinha”.⁷²³

Para termos uma noção do envolvimento dos Souza Breves na traficância, basta atentar que eles foram um dos últimos negociantes a desistirem do comércio clandestino, haja vista que somente em 1852, ocorreu o último desembarque de “africanos livres” que se têm notícia nas

⁷²¹ Veja o caso do negreiro *Fluminense*, oficialmente um navio empregado no comércio de cabotagem, porém fora apreendido por uma divisão da marinha francesa próximo ao litoral da região do Congo em 1846. *Ibid.*, p.168-171.

⁷²² PESSOA, Thiago Campos. *De Mangaratiba à Makanda*, 2021, p.171

⁷²³ *Idem*. *O comércio negreiro na clandestinidade*, 2013, pp.55-57.

terras dos Breves, na foz do rio Bracuhy, em Angra dos Reis, onde ficava localizada uma das fazendas da família. O negreiro em questão era o brigue *Camargo*, que ao se aproximar do ponto de ancoragem foi recebido por inúmeras canoas que colaboraram no desembarque de mais de 500 cativos provenientes da África Oriental.⁷²⁴ Nestas situações, segundo Marcos de Carvalho, “os próprios consignatários da carga e possíveis compradores muitas vezes chegavam mais rapidamente aos pontos de desembarque de barco do que a cavalo”.⁷²⁵ Afinal, toda a operação deveria ser realizada de forma rápida e meticulosamente planejada para garantir o sucesso da empreitada e a consequente posse da escravaria. Conforme já apontamos, o tráfico se tornou uma alternativa concreta de renda extra para os barqueiros da costa, antes envolvidos apenas com a pesca, o transporte de passageiros e mercadorias.⁷²⁶

No episódio de Bracuhy, Joaquim José de Souza Breves liderou um grupo de fazendeiros que se associaram a conhecidos negociantes de escravos do Rio de Janeiro. O traficante português João Pedro da Costa Coimbra foi responsável por toda a parte operacional do desembarque, este insistia em operar no tráfico ilegal para o Brasil apesar da forte repressão ocorrida a partir de 1850. Através de Coimbra, Joaquim Breves teve acesso a outros negociantes de cativos que ainda se mostravam contumazes na atividade negreira ilícita, dentre os quais, o espanhol Francisco Roviroso y Urzellas, que também esteve envolvido no caso do brigue *Camargo*.⁷²⁷ Devido a isso, Francisco Roviroso, que chegou a ser o quarto maior traficante do Rio de Janeiro em fins da década de 1840, acabou sendo expulso do Brasil para Lisboa em 1853, assim como João Pedro da Costa Coimbra. Estes traficantes perderam assim o acesso aos seus grandes financiadores, os fazendeiros de café do Vale do Paraíba, que ofereciam créditos adiantados para as operações negreiras na fase final do tráfico ilegal no Brasil.⁷²⁸ Sobre a origem dos africanos ilegalmente traficados pela família Souza Breves observou-se que a procedência dos cativos era tanto da África Oriental, destacando-se os portos de Moçambique e Quelimane, como também da costa Central-Atlântica africana, com destaque para a região do Congo, cuja principal porta de saída era o porto de Ambriz, que “se destacava no envio de cativos para as fazendas de Joaquim Breves, assim como o porto de Cabinda.”⁷²⁹

Outro exemplo de um grande fazendeiro traficante que atuou ao sul da província do Rio de Janeiro foi o caso do comendador Antônio da Cunha Barbosa Guimarães, este em sociedade

⁷²⁴ Ibid., pp.56-57.

⁷²⁵ CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias*, 2012, p.239.

⁷²⁶ Ibid., p.239.

⁷²⁷ FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.172-173.

⁷²⁸ Ibid., pp.108-112.

⁷²⁹ PESSOA, Thiago Campos. *O comércio negreiro na clandestinidade*, 2013, pp.56;72. (grifos nossos).

com seu irmão, José Joaquim Guimarães, montou em sua fazenda de café denominada “Dois Rios”, em Ilha Grande, um complexo apropriado para o desembarque clandestino de africanos. Conforme observou Thiago Campos Pessoa, “segundo a repressão inglesa, no mínimo desde 1838, a fazenda de Guimarães na Ilha Grande estava na rota do tráfico” e permaneceu durante a década de 1840. Os desembarques ilegais de cativos realizados por negreiros pertencentes ou consignados aos irmãos Guimarães não se limitaram a propriedade de Ilha Grande, tendo ocorrido também em Macaé e ao longo do litoral do Rio de Janeiro em portos naturais não identificados. Ao todo, estima-se que a firma Guimarães & Irmão, entre as décadas de 1830 e 1840, foi responsável pelo desembarque de mais de cinco mil africanos juridicamente livres em praias brasileiras.⁷³⁰ O que mais nos interessa nestes números elevados é o fato de que de acordo com os dados disponíveis no web site *slave voyages* a região de Cabinda foi a principal área de aquisição de escravos dos irmãos Guimarães, seguida por Moçambique e Benguela.⁷³¹

Ainda no Rio de Janeiro podemos destacar como expoente na traficância o português José Gonçalves da Silva responsável por desembarques clandestinos de africanos no litoral norte da província, na região de Cabo Frio, onde montou uma grande base para suas operações ilícitas, constituída por uma estrutura da qual faziam parte sua fazenda na baía Formosa, barracões, armazéns e um estaleiro, no leito do canal de Cabo Frio. Walter Luiz Pereira em seu trabalho analisa a derrocada de José Gonçalves na carreira do comércio ilícito, este pode ser visto como um caso exemplar de um grande mercador de escravos que teve suas propriedades devassadas e bens que seriam utilizados no tráfico confiscados pelo Estado brasileiro. Com efeito, em uma ação coordenada pelo então ministro da justiça, Eusébio de Queirós, e comandada pelo chefe interino de polícia da Corte, Bernardo Augusto Nascentes de Azambuja, militares da Marinha de Guerra do Brasil e forças policiais partiram da capital da província em 18 de janeiro de 1851 a bordo do vapor *D. Affonso*, “a mais moderna e veloz fragata da Armada imperial fabricada na Inglaterra”, e dois dias depois realizaram uma verdadeira operação de guerra que resultou no desmonte de uma das principais empresas envolvidas com o comércio ilegal de africanos, responsável por parte do abastecimento da mão de obra que supriu as necessidades da economia escravista do Sudeste brasileiro.⁷³² Ao que tudo indica, segundo

⁷³⁰ PESSOA, Thiago Campos. *A “Delação Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café (C.1831-1853)*, 2017, pp. 14-16; PESSOA, Thiago Campos; PEREIRA, Walter Luiz C. de M. *Silêncios atlânticos*, 2019, p.90.

⁷³¹ Vide: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023.

⁷³² PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. Praias, trapiches e fazendas: o tráfico ilegal de africanos no litoral fluminense. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp. 191;205-206;209.

Walter Pereira, a perseguição implacável a José Gonçalves da Silva pelas autoridades brasileiras “servira para mostrar aos ingleses e aos outros homens que atuavam na ilegalidade a firme disposição do Império em sufocar os últimos suspiros do tráfico de africanos para o Brasil”.⁷³³ No início do mês de fevereiro de 1851 a “caça aos tumbeiros” ocorreu na costa sul do Rio de Janeiro, “atendendo à denúncia das autoridades inglesas”, quando o mesmo Bernardo de Azambuja comandou uma operação policial que contou com o apoio de imperiais marinheiros e do navio de guerra *Golfinho*. Após diligências nas terras dos Souza Breves apreenderam na Marambaia 199 africanos “boçais” que foram encaminhados a Casa de Correção da Corte.⁷³⁴ São apenas números parciais, pois de acordo com o trabalho de Daniela Paiva de Moraes, entre dezembro de 1850 e fevereiro de 1851, foram apreendidos ao todo 940 africanos ilegalmente desembarcados na Marambaia.⁷³⁵

Estes casos exemplificam muito bem, conforme destacaremos no último capítulo deste trabalho, como as autoridades do governo imperial passaram a combater, sob forte pressão diplomática e presença da marinha inglesa nas águas territoriais brasileiras, o contrabando de africanos nas “praias particulares”, localizadas ao norte e ao sul do litoral do Rio de Janeiro. Até então, nas palavras de José Gonçalves da Silva, que nunca reconheceu junto as autoridades brasileiras o seu envolvimento direto na traficância, o comércio negreiro “era tolerado”.⁷³⁶ Não encontramos na base de dados do web site *slave voyages* registros da atuação na traficância ilícita que indicam Gonçalves da Silva como proprietário de negreiros, muito provavelmente usava a tática de pseudônimos em documentos de suas embarcações.

No extremo norte do Rio de Janeiro, na região de Campos dos Goytacazes e de São João da Barra, os comendadores Joaquim Thomaz de Faria e André Gonçalves da Graça, destacados potentados locais que possuíam ligações mercantis com José Bernardino de Sá, na década de 1840 desembarcaram em suas propriedades centenas de cativos oriundos de Cabinda, assim como de Benguela e Luanda.⁷³⁷

Para Pernambuco, Marcos de Carvalho analisou o caso de um “senhor de engenhotraficante” ligado a “fina flor da elite imperial”, João Manoel de Barros Wanderley, que a

⁷³³ Ibid., p.188.

⁷³⁴ PESSOA, Thiago Campos. De Mangaratiba à Makanda, pp.174-175.

⁷³⁵ MORAES, Daniela Paiva de. *A capital marítima do comendador: a atuação da Auditoria Geral da Marinha no Julgamento sobre a liberdade dos africanos apreendidos na ilha da Marambaia (1851)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2009. Apud., PESSOA, Thiago Campos. *O comércio negreiro na clandestinidade*, 2013, pp.54-55.

⁷³⁶ PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. Praias, trapiches e fazendas, p.209.

⁷³⁷ PESSOA, Thiago Campos; PEREIRA, Walter Luiz C. de M. Silêncios atlânticos, 2019, pp.88-89; Vide: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023.

despeito da ilegalidade montara um complexo negreiro em suas propriedades voltado para recepção de africanos, um verdadeiro entreposto mercantil que tivera papel de destaque na distribuição de cativos para as fazendas da região. Depois da Lei brasileira antitráfico de 1831, senhores de engenho da província de Pernambuco, sobretudo proprietários de terras da zona da mata açucareira que terminavam em praias propícias ao desembarque de cativos, acabaram se envolvendo de forma sistemática no comércio clandestino de escravos africanos.⁷³⁸ Os “donos das praias” controlavam o acesso ao litoral e conseqüentemente a efetivação do negócio negreiro. Com efeito, eram os senhores de engenho-trafficantes que poderiam garantir, ou não, a segurança do comércio ilícito, pois conforme ressaltou o referido autor “a possibilidade de roubo da carga estava sempre à espreita, inclusive por banditismo puro e simples”. Em 1839, existiam verdadeiras “companhias” especializadas em “saltar por estas praias os donos das partidas de escravos”, tomando-lhe os cativos “à força d’armas”.⁷³⁹

Em nossa avaliação, além de ser um negócio ilícito era também, em grande medida, anárquico, pois evidentemente não havia legislação que protegesse um comércio que juridicamente nem poderia existir, era a força dos costumes e o uso da violência, quando necessário, que regulava o trato negreiro durante o processo de desembarque nas praias e venda dos cativos. Neste sentido, conforme apontou Marcos de Carvalho, quando “os recém-desembarcados eram roubados, o traficante não tinha recurso à lei, pois aquelas pessoas, a rigor, eram africanos livres e não mercadorias. Não podiam, portanto, ser roubados, pois não eram propriedades de ninguém.”⁷⁴⁰ De acordo com a lei, o crime de roubo nestes casos específicos simplesmente não existia. Em função desta realidade, desembarcar os africanos ilicitamente traficados em praias erradas, ou seja, fora dos domínios ou áreas de influência dos consignatários ou donos dos navios negreiros poderia significar a perda total da carga humana ou parte da escravaria, pois no mínimo, seria necessário arcar com propinas aos que dominavam o local da “desova”.⁷⁴¹

Voltemos ao caso do senhor de engenho-trafficante e futuro senador do Império do Brasil, João Manoel de Barros Wanderley, este ganhou destaque na imprensa nacional em função do caso de um desembarque mal-sucedido na praia de Sirinhaém em 1855. A empreitada só foi fracassada em função do negreiro ter se direcionado a praia errada, pois o mestre da embarcação, “em vez de procurar o engenho do Coronel João Manoel Barros Wanderley, foi

⁷³⁸ CARVALHO, Marcos J.M. de Carvalho. Os senhores de engenho-trafficantes de Pernambuco, 2021, pp.137-139.

⁷³⁹ Ibid., p.137.

⁷⁴⁰ Ibid., p.137.

⁷⁴¹ Ibid., pp.150-151; Veja também: CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias*, 2012, pp.244-245.

parar no engenho de Gaspar Menezes de Vasconcellos Drummond.”⁷⁴² De acordo com Marcos de Carvalho, entre os 250 cativos que teriam embarcado em “Angola”, havia muitas crianças, sendo que dezenas de “africanos livres” não sobreviveram à travessia do Atlântico. “Cento e tantos foram apreendidos pelo Coronel Drummond”, que os entregou as autoridades de Recife. “Uns cinquenta desapareceram pelos engenhos do entorno da praia de Sirinhaém.”⁷⁴³ Muito provavelmente, a rede de contrabando negreiro que o senhor de engenho João Manoel mantinha ainda ativa conectando o litoral africano aos limites de sua propriedade, não seria revelada publicamente se não houvesse o desembarque na praia errada e o caso passaria despercebido. Esta situação, entre outras anteriores⁷⁴⁴, sugere que a elite senhorial pernambucana havia compartimentado o litoral da província em áreas de influência, e que não existia um consenso a respeito da permanência do tráfico. Embora João Manoel de Barros Wanderley fizesse parte da elite local, sendo senhor de diversos engenhos, e sua rede de relacionamentos alcançasse os membros da família Cavalcanti, “através de seu genro e sócio no tráfico, o Coronel Álvaro Uchoa Calvancanti, então deputado pelo partido conservador e que viria a ser senador do império”⁷⁴⁵, existia oposição política, sobretudo por parte dos liberais. Cabe observar que desde 1846, o periódico *Diário Novo* já havia denunciado o senhor Barros Wanderley “pelos desembarques que corriam solto em Sirinhaém”, cujo delegado era na ocasião o referido Coronel Álvaro Uchoa Calvancanti.⁷⁴⁶

Nunca é demais lembrar que foi depois que o pernambucano Pedro de Araújo Lima assumiu a regência do império interinamente, em 1837, e no ano seguinte empossado como regente uno eleito, que houve um recrudescimento efetivo do comércio atlântico de africanos para o Brasil (Apêndice 9). Como muito bem observou Carvalho “não era apenas a facção carioca do partido conservador, os saquaremas, que se interessava na retomada do tráfico. Seus aliados em Pernambuco, os “gabirus”, compartilhavam esse interesse”.⁷⁴⁷

⁷⁴² Cf. CARVALHO, Marcos J.M. de. Os senhores de engenho-trafficantes de Pernambuco, 2021, p.138.

⁷⁴³ Conforme observou Marcos de Carvalho os grandes senhores traficantes procuravam não deixar rastros e os dados referentes as viagens negreiras ilícitas são imprecisos quando comparamos com os números e demais informações da época em que o negócio era legal. Ibid., pp. 138; 147.

⁷⁴⁴ Veja o caso dos negreiros *Feliz e Mariquinhas*, que por desembarcarem “africanos livres” nas praias erradas tiveram a escravaria roubada por “autoridades locais e seus aliados”. O primeiro teve apenas parte da escravaria saqueada, pois os que estavam mais debilitados, sobretudo mulheres e crianças, foram levados para Recife em cumprimento da lei. O segundo negreiro teve toda a escravaria roubada. Cf. CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias*, 2012, p.245.

⁷⁴⁵ Cf. CARVALHO, Marcos J.M. de. Os senhores de engenho-trafficantes de Pernambuco, 2021, pp.139-140.

⁷⁴⁶ Ibid., p.144.

⁷⁴⁷ Ibid., p.140. Sobre o chamado *regresso conservador* e a escalada do tráfico, veja também: CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.90-107.

Ainda no Nordeste brasileiro, encontramos um velho negreiro que assim como o seu conterrâneo José Bernardino de Sá, no Rio de Janeiro, tivera longa carreira na traficância, atravessando a fase do comércio lícito para o ilícito, trata-se do português Ângelo Francisco Carneiro. Este em aproximadamente três décadas de envolvimento no comércio atlântico de escravos africanos se estabeleceu com sucesso na província de Pernambuco, onde seus negócios se consolidaram, tendo construído enorme riqueza e grande prestígio social. Desde o ano de 1818, já atuava no ramo negreiro em sociedade com membros de sua família, sendo responsável pelo desembarque de centenas de cativos no porto de Recife. Porém, entre 1824 e início de 1830, Ângelo Carneiro residiu em Angola, onde construiu sólidas redes mercantis em Luanda, tendo trabalhado como agente comercial responsável pelo fornecimento de escravos tanto para a praça mercantil de Recife, em sociedade com os seus cunhados Elias Baptista da Silva e Francisco Antônio de Oliveira, como também para o Rio de Janeiro, atendendo as demandas de um dos maiores negociantes de cativos de seu tempo, Joaquim Ferreira dos Santos.⁷⁴⁸ Em meio às incertezas sobre a permanência do comércio atlântico de africanos em função da proximidade do fim do prazo estabelecido para a legalidade deste negócio no tratado anglo-brasileiro de 1826, Ângelo Carneiro retornou ao Brasil em abril de 1830, em seu brigue negreiro *Imperador do Brasil*, que desembarcou 445 cativos no porto de Recife.⁷⁴⁹ Esta, porém estava longe de ser a sua última empreitada negreira, pois segundo Aline Albuquerque, “com antigos e novos aliados, o negociante se manteria no trato, agora, na ilegalidade.”⁷⁵⁰

É bastante plausível que na fase da traficância ilícita as conexões africanas construídas na praça mercantil de Luanda por Ângelo Carneiro no último lustro da década de 1820, quando já vinha ocorrendo um movimento de dispersão dos navios negreiros tanto para o norte como para o sul da capital angolana, tenham sido a peça-chave para a sua resistência em abandonar uma atividade extremamente lucrativa.

De acordo com a referida autora, o sucesso de Ângelo Carneiro no comércio de africanos contribuiu para a solidez de suas atividades mercantis legais desenvolvidas no âmbito de sua empresa de importação e exportação que despachava navios com produtos nacionais e estrangeiros. Estes negócios paralelos certamente contribuíram para a realização de grande número de viagens negreiras “sem deixar qualquer rastro” no período da ilegalidade, quando

⁷⁴⁸ ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. De “vendedor de pão com cesta na cabeça” a Visconde de Loures: a carreira atlântica de Ângelo Francisco Carneiro. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp.72-74.

⁷⁴⁹ *Ibid.*, p.74.

⁷⁵⁰ *Ibid.*, p.74.

realizara desembarques de africanos nas praias de Maria Farinha e Catuama, no litoral norte de Pernambuco.⁷⁵¹ Em sua longa trajetória teria trabalhado de forma diversificada, ora atuando exclusivamente com membros de sua família, e em algumas ocasiões armando navios com sócios acionistas de empresas que possuíam agentes comerciais em pontos diversificados da África.⁷⁵²

Embora não existam muitos registros das transações negreiras realizadas por Ângelo Carneiro durante o comércio clandestino de africanos, há um elo mercantil digno de nota. Trata-se do caso do negreiro *Nova Granada*, armado em 1844, em parceria com o grande negociante do Rio de Janeiro, José Bernardino de Sá, que conforme já apontamos tinha sólidas conexões mercantis ao norte de Luanda. Embora este navio tenha sido apreendido pela marinha britânica oito dias após ter deixado o porto de Santos sob a alegação de “possuir equipamentos para fazer o tráfico atlântico de escravos” é muito provável que em outras ocasiões tal parceria entre os dois grandes negociantes portugueses tenha resultado em sucesso. No ano anterior, este mesmo navio havia desembarcado 545 cativos na localidade de São Sebastião, em uma das praias controladas por José Bernardino de Sá, no litoral norte de São Paulo.⁷⁵³ Foi a partir de 1844 que José Bernardino de Sá decidiu diversificar os pontos de desembarque de seus navios negreiros, passando a finalizar as viagens em praias do litoral de Macaé, Campos e Cabo Frio. Nestes espaços é provável que tenha entrado em outras redes mercantis e desenvolvido assim novas parcerias comerciais.⁷⁵⁴

Com o aumento da pressão britânica sobre os negreiros nos anos de 1840 é provável que os grandes traficantes tenham se associado para diversificar não apenas os pontos desembarque no litoral brasileiro, mas também os portos africanos de atuação na África, ou seja, foi preciso variar as rotas mercantis do comércio de seres humanos. Cabe observar que foi a partir de 1843, segundo o relatório de Alcoforado, que a *Royal Navy* efetivamente desceu a linha do Equador para promover de forma mais ostensiva a repressão ao comércio de escravos no litoral africano. Foi neste contexto que no Brasil a “parceria” com os ingleses no combate ao comércio negreiro parecia entrar em uma fase de litígio. Embora Alcoforado afirme que foi “de 1843 para 1844, (...) que o governo brasileiro deu como acabado o direito de visita (...)”⁷⁵⁵, do ponto de vista de autoridades britânicas o direito mútuo de busca e apreensão de navios

⁷⁵¹ ALBUQUERQUE, Aline E. de Biase. De “vendedor de pão com cesta na cabeça” a Visconde de Loures, 2021, pp.80;84;94.

⁷⁵² Ibid., p.79.

⁷⁵³ Ibid., p.82-83.

⁷⁵⁴ Cf. SARAIVA, Luiz Fernando; ALMICO, Rita; PESSOA, Thiago Campos. Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá, 2021, p.36.

⁷⁵⁵ (AN-RJ), Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525. (Relatório Alcoforado, out.1853).

suspeitos de praticarem o comércio ilícito de africanos somente terminaria em 1845, o que efetivamente acabou ocorrendo em setembro deste ano, quando também as comissões mistas encerraram suas atividades, devido ao fim do prazo de vigência das cláusulas do tratado anglo-português de 1817, que foram adotadas pelo Brasil na convenção antitráfico anglo-brasileira de 1826.⁷⁵⁶ Os resultados alcançados pelos tribunais de presas das comissões mistas anglo-brasileiras, bem como a mudança de postura do governo do Brasil no combate ao tráfico negreiro, nos últimos anos da década de 1840, serão assuntos analisados no próximo capítulo.

Ângelo Carneiro, assim como outros grandes traficantes, encerrara sua carreira acumulando enorme fortuna, tendo permanecido na impunidade por seus crimes de contrabando e escravização de “africanos livres”. No início de 1849 deixou Pernambuco e retornou para a Europa, em um momento em que ocorria o recrudescimento do antilusitanismo no Brasil, portanto não enfrentou o aumento da repressão antitráfico desencadeada pela segunda lei que proibiu o comércio atlântico de africanos.⁷⁵⁷

Na província da Bahia há um caso exemplar de como o capital amealhado no comércio ilícito de africanos foi aplicado em atividades industriais por negociantes de escravos: Antônio Pedrozo de Albuquerque, John Smith Gillmer e Antônio Francisco Lacerda, estes após acumularem capital no infame comércio se tornaram sócios em 1844 com o objetivo de construir uma grande fábrica têxtil, a *Todos os Santos*, inaugurada em fins de 1847, na então vila de Valença, onde se localizava a foz do rio Una. Desde meados da década de 1830, esta região do sul da Bahia apresentava crescimento econômico em função de desembarques clandestinos de africanos próximo a foz deste rio, onde a navegabilidade do litoral era favorecida pela existência do Morro de São Paulo, que funcionava como uma sinalização natural para as embarcações.⁷⁵⁸ Ainda ao sul da baía de Todos os Santos, nas praias da ilha de Itaparica, existiam outros pontos excelentes para ancoragem dos negreiros que contavam com uma estrutura para recepção dos africanos boçais, a fazenda Bom Retiro.⁷⁵⁹

⁷⁵⁶ Embora a abolição do tráfico atlântico de escravos fosse uma resolução definitiva da convenção anglo-brasileira de 1826, as cláusulas do tratado anglo-português de 1817, que foram incluídas neste acordo antitráfico entre os governos do Brasil e da Grã-Bretanha, não eram permanentes. Após o fim do prazo para a permanência do comércio de cativos, previsto inicialmente para março de 1830 e posteriormente prorrogado para setembro deste ano, o direito de busca e apreensão de navios brasileiros suspeitos de praticarem o tráfico de africanos concedido a marinha britânica teria validade pelo prazo de quinze anos. Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.232.

⁷⁵⁷ ALBUQUERQUE, Aline E. de Biase. De “vendedor de pão com cesta na cabeça” a Visconde de Loures, 2021, pp.91-92;96.

⁷⁵⁸ SANTOS, Silvana Andrade dos. Do tráfico à indústria: o caso da fábrica têxtil Todos os Santos (Bahia, c.1831 – c.1860). In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp.211-229.

⁷⁵⁹ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, 2000, p.144.

De acordo com Silvana Andrade dos Santos, Antônio Pedrozo de Albuquerque foi responsável entre as décadas de 1820 e 1840 por cerca de 33 expedições negreiras, destinadas ao Rio de Janeiro e, principalmente, à Bahia, onde se estabeleceu como um próspero negociante de escravos. Mesmo no período da legalidade, já cometia irregularidades na traficância, pois teve cinco embarcações apreendidas por adquirir cativos acima da linha do Equador, atividade proibida desde 1815.⁷⁶⁰ Quando o comércio atlântico de africanos se tornou uma atividade completamente ilícita no Brasil, Antônio Pedroso continuou atuando clandestinamente desembarcando “africanos livres” em praias e enseadas. Na fase da ilegalidade, “entre 1833 e 1842, organizou, pelo menos, 11 viagens negreiras, todas destinadas à Bahia, das quais apenas uma fora apreendida.”⁷⁶¹ Tendo por base esse breve repertório, temos mais um caso de uma longa carreira mercantil envolvida com a venda de seres humanos que atravessou a fase da legalidade jurídica para a ilegalidade, com relativo sucesso. Cabe ainda observar que consultando o website *voyages: the trans-atlantic slave trade data base*, www.slavevoyages.org, constatamos que, entre 1829 e 1830, os navios negreiros de Antônio Pedrozo passaram a adquirir cativos no rio Zaire, local onde havia predomínio de régulos ligados ao reino de Cabinda que negociavam africanos com traficantes de diversas nacionalidades, como exemplo desta assertiva temos o caso das autoridades cabindenses, Mambuco Canga e Manelambe Miguel, que analisamos no segundo capítulo desta tese. Antes de 1829, os portos africanos principais que forneceram cativos para os negreiros de Antônio Pedrozo eram Badagry, Ouidah e Lagos, todos ao norte do Equador, portanto, tendo sua carreira se iniciado após 1815, podemos afirmar que boa parte de seus negócios já eram realizados na ilegalidade. Após 1830, os registros de seus navios não especificam os portos africanos onde os cativos foram comprados, porém, é bastante plausível que os negreiros deste destacado negociante tenham continuado a se direcionar para os portos fluviais do rio Zaire, haja vista que conforme já observamos foi no período da ilegalidade que esta região ganhou importância estratégica fundamental.⁷⁶²

O português naturalizado brasileiro, Antônio Francisco de Lacerda, durante a década de 1830 era proprietário de uma casa comercial em Salvador. Os indícios de sua participação no comércio ilegal de africanos são escassos, porém, Antônio Lacerda esteve envolvido seguramente na organização de, pelo menos, duas viagens de navios negreiros para a Bahia. No primeiro caso, ocorrido em 1830, a propriedade da embarcação *Angélica*, investigada por

⁷⁶⁰ SANTOS, Silvana A. dos. Do tráfico à indústria, 2021, pp.213-214;217.

⁷⁶¹ Ibid., p. 214.

⁷⁶² Cf. DIAS, Jill. Angola nas vésperas da abolição do tráfico de escravos, 1998, p. 372; MARTIN, Phyllis M. *The external trade of the Loango coast*, 1972, pp.148-149.

praticar comércio ilícito de africanos, foi atribuída ao negociante lusitano. Em outro caso, o negreiro *Sociedade Feliz*, construído nos EUA, fretado por Antônio Lacerda com outros negociantes, acabou capturado por um navio de guerra inglês em 1839, antes mesmo de embarcar africanos, sendo condenado pela comissão anglo-brasileira em Serra Leoa. É provável que por atuar na traficância ilícita e precisar acobertar a prática criminosa, Lacerda tenha realizada outras viagens negreiras sem deixar vestígios.⁷⁶³

O negociante John Smith Gillmer, natural dos Estados Unidos da América, no ano de 1829 aparecia como negociante estrangeiro na província da Bahia, porém foi na década de 1840, quando a bandeira dos EUA se tornou fundamental para o contrabando negreiro, que Gillmer se tornou o principal fornecedor de navios de origem norte-americana para traficantes de escravos estabelecidos na Bahia. Além disso, seu envolvimento no contrabando negreiro também ocorreu de forma direta, pois foi consignatário de navios negreiros.⁷⁶⁴ Segundo Silvana Santos, muito provavelmente o elo entre Antônio Pedrozo de Albuquerque e Antônio Francisco Lacerda teria sido o norte-americano John Smith Gillmer, em função do fornecimento de navios produzidos nos Estados Unidos da América destinados a negociantes que atuavam na traficância ilícita durante a década de 1840.⁷⁶⁵

Resta observar que na fase do crepúsculo dos negreiros, encontramos alguns fatos dignos de nota que nos leva a perceber a ousadia e os limites elásticos dos negociantes de cativos. Alguns passaram a armar seus navios com canhões com o fito de resistir a possíveis perseguições da marinha britânica. Foi este o caso, por exemplo, do brigue *Flora*, propriedade de Manoel Pinto da Fonseca, que foi equipado com canhões de grosso calibre no Rio de Janeiro em fins de 1848 com o propósito de “combater ou afundar qualquer belonave britânica que pudesse persegui-lo.”⁷⁶⁶ Além disso, os mais abastados e destemidos negociantes acompanharam a modernização da engenharia naval, introduzindo navios a vapor na traficância ilícita. Um dos primeiros negreiros a vapor utilizados no Brasil foi o *Cacique*, construído em Baltimore, e comprado pelo opulento negociante do Rio de Janeiro, José Bernardino de Sá. O tumbeiro partira de Nova York preparado para uma megaoperação negreira, na medida em que possuía, segundo fontes inglesas, capacidade para 1.500 cativos, porém acabou sendo apesado em 1845 pela *Royal Navy* a algumas milhas de Cabinda e foi condenado pelo Tribunal do Vice-

⁷⁶³ SANTOS, Silvana A. dos. Do tráfico à indústria, 2021, pp.214-215.

⁷⁶⁴ Ibid., pp. 215-216.

⁷⁶⁵ Ibid., p. 217.

⁷⁶⁶ CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.165-166.

Almirantado britânico.⁷⁶⁷ Tinha razão Ana Flávia Cicchelle ao sintetizar o seu trabalho com o título: “*Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*”. Afinal foi para o litoral do reino Ngoyo, entre a baía de Cabinda e a foz do rio Zaire, que muitos negreiros brasileiros rumaram durante o contrabando de cativos, algo que desde o processo de emancipação política brasileira⁷⁶⁸ já vinha se acentuando. Outro navio a vapor pertencente a José Bernardino de Sá, o *Calhoun*, partira de Cuba com o objetivo de adquirir escravos em Cabinda, acabou sendo capturado em 1845 na foz do rio Zaire.⁷⁶⁹

Em fins de 1846, o proeminente negociante português Tomás da Costa Ramos, estabelecido na praça de comércio do Rio de Janeiro, adquiriu o bergantim *Teresa*, equipado como vapor nos EUA, e projetado para transportar 1.000 escravos. Em sua primeira viagem este navio embarcava 600 cativos em Luanda e efetuara o desembarque de 585 africanos nas praias de Cabo Frio⁷⁷⁰, litoral norte do Rio de Janeiro, apresentando uma reduzida taxa de mortalidade durante a travessia do Atlântico, porém, poucos dias depois toda a carga de escravos acabou morrendo.⁷⁷¹ Apesar dos resultados iniciais não terem sido animadores, após os vapores terem iniciado suas jornadas no tráfico, eles permaneceram envolvidos até o fim do infame comércio. O vapor *Teresa* realizou cinco viagens para à África e só foi retirado do negócio negreiro após ser apresado no rio Zaire.⁷⁷²

Ainda em 1846, dois grandes vapores, provavelmente destinados ao tráfico escravista, foram lançados no Rio de Janeiro segundo relatório consular enviado ao ministro dos negócios estrangeiros britânico, Lord Palmerston. Em 1848, novamente esta mesma autoridade foi informada pelo serviço externo que um navio movido a vapor com capacidade estimada para

⁷⁶⁷ CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias*, 2012, p.235; CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.167-168; KARASCH, Mary. *The Brazilian Slavers and the illegal slave trade*, 1967, p.17. Veja também: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023.

⁷⁶⁸ Consideramos que o processo de emancipação política brasileira ocorreu entre 1808 e 1822, sendo que a partir de 1810, conforme apontara Roquinaldo Ferreira, já se observara uma dispersão dos negociantes “brasileiros” para as regiões africanas de Cabinda, rio Zaire e Ambriz, em função de leis protecionistas que beneficiavam os negociantes portugueses que atuavam em Luanda. Conforme destacamos neste trabalho este direcionamento dos negreiros provenientes do Brasil para áreas longe da jurisdição portuguesa se acentuou após a efetivação da independência brasileira em 1822, e se manteve durante a fase do comércio ilícito de africanos, paralelamente aos embarques clandestinos de cativos que passaram a ocorrer nas praias ao sul de Luanda e Benguela. Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.85-86.

⁷⁶⁹ KARASCH, Mary. *The Brazilian Slavers and the illegal slave trade*, 1967, p.17; Vide também: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023, Número de identificação da viagem: (4764).

⁷⁷⁰ Vide: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023. Vapor *Teresa*, viagem do ano de 1846, número de identificação da viagem: 4695.

⁷⁷¹ Segundo Robert Conrad o bergantim adaptado a vapor *Teresa* foi equipado com outra inovação tecnológica: uma máquina para destilar água planejada para prescindir da necessidade de transportar numerosas tinas que reduziam o espaço do navio. Provavelmente, a insuficiência ou má qualidade da água, bem como a carga excessiva de africanos ou o transporte destes muito próximos a caldeira tenha contribuído para a mortalidade após poucos dias do desembarque. Cf. CONRAD, Robert E. op. cit., p.168.

⁷⁷² RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.217.

2.000 escravos estaria sendo construído em um estaleiro do Rio de Janeiro. Neste mesmo ano, segundo Robert Conrad, o vapor *Providência*, construído especialmente para o tráfico, realizou quatro viagens com sucesso para a África e retornou ao Brasil com 4000 escravos.⁷⁷³ Acreditamos que este navio seja o mesmo que segundo fontes britânicas do *Foreign Office* fora construído na capital do Império do Brasil. Destarte, apenas na primeira viagem este negreiro, proveniente do Rio de Janeiro, embarcou 1.574 cativos adquiridos no Ambriz, dos quais 1.250 desembarcaram em solo brasileiro, em praias do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina.⁷⁷⁴ É provável que Tomás da Costa Ramos, entusiasta da tecnologia a vapor com conexões mercantis em Luanda, rio Zaire e no Ambriz⁷⁷⁵, em associação com outros negociantes pelo sistema de *joint stocks*, estivesse envolvido nestas empreitadas audaciosas que transportaram cargas extraordinariamente numerosas de africanos⁷⁷⁶. O fato dos desembarques do vapor *Providência* terem ocorrido em três províncias brasileiras⁷⁷⁷, sugere que se tratava de uma associação de mercadores de escravos. Ademais, no ano de 1849 o mesmo vapor *Providência* consta na base de dados *slave voyages* tendo como proprietário um certo “Juan Minetta”.⁷⁷⁸ Em janeiro de 1850, segundo Leslie Bethell, a marinha britânica que desde fins de 1849 vinha obtendo êxito em sua guerra contra os tumbeiros “capturou finalmente o *Providência* (ora chamado *Paquete de Santos*) quando ele tentava sair do porto de Santos para mais uma viagem de traficância”.⁷⁷⁹ De acordo com o comandante britânico responsável pelo apresamento, o dono do navio era o “celebrado Don Juan Minetta, um homem de um braço e considerado um dos mais ricos do Brasil”.⁷⁸⁰ O negociante em questão, segundo a mesma fonte britânica possuía “sete ou oito embarcações sob a bandeira americana, comprados no Rio [Rio de Janeiro], cujos documentos eram todos forjados”.⁷⁸¹ A luz destas informações, fica claro a associação ao

⁷⁷³ Ibid., p.169.

⁷⁷⁴ Vide: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023. Vapor *Providência*, viagens do ano de 1848, números de identificação das viagens: (3973;5044;5045;3768).

⁷⁷⁵ Vide: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023; RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.217.

⁷⁷⁶ Importa observar que os grandes negociantes de cativos também se associavam esporadicamente para a realização de empreendimentos negreiros, como por exemplo, Tomás da Costa Ramos e Manoel Pinto da Fonseca. Vide: Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.335.

⁷⁷⁷ Em três das quatro viagens negreiras do vapor *Providência* no ano de 1848, os desembarques ocorreram nas províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. Apenas em uma das viagens o desembarque ocorreu exclusivamente no Rio de Janeiro.

⁷⁷⁸ Número de identificação da viagem: (4127), Vide: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023. (grifo nosso).

⁷⁷⁹ BETHELL, Leslie. op.cit., pp.293-294. Vide também: *Paquete de Santos*, número de identificação das viagens: (4038), Vide: www.slavevoyages.org, consultado em 15/02/2023.

⁷⁸⁰ *British Parliamentary Papers*, 1851, Volume LVI pt.I, Class A, 250. Apud. MARQUES, Leonardo. *Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil*, 2013, p.15. (grifos nossos).

⁷⁸¹ Ibid., p.15.

traficante Tomás da Costa Ramos, cujo apelido “Maneta” era justamente uma alusão ao seu único braço.⁷⁸²

Na nova fase do comércio atlântico de escravos, em certa medida, algumas áreas estratégicas da costa brasileira marcadas pela presença de mar calmo, enseadas, restingas, pequenas baías e delta de rios favoráveis ao desembarque de cativos, sobretudo nas regiões Sudeste e Nordeste, podemos observar mais semelhanças com o trato negreiro no litoral africano. Com efeito, a dimensão do extenso litoral brasileiro e o desconhecimento das inúmeras reentrâncias impuseram aos cruzadores britânicos dificuldades semelhantes às existentes nas operações antitráfico da costa africana. Além disso, agir com rapidez e em segredo, durante os embarques de cativos na África e o desembarque nas praias brasileiras, se tornou uma estratégia fundamental para o sucesso das operações negreiras ilícitas. Ademais, podemos observar que nas duas margens do Atlântico era comum encontrar os “donos das praias” que controlavam redes mercantis fornecedoras de escravos. Neste aspecto, a grande figura de destaque ao norte do rio Zaire era o Mambuco de Cabinda, a maior autoridade do litoral deste reino africano que se especializou no fornecimento de milhares de cativos em atendimento a demanda de negociantes estrangeiros.

No mercado africano dominado por sobas e potentados locais entre o Ambriz e Cabinda existia uma maior insegurança no negócio negreiro comparativamente aos portos africanos dominados por autoridades portuguesas, não era raro atividades de pirataria que resultavam no furto ou roubo de cativos ainda nos barracões aguardando os embarques nos tumbeiros, sobretudo quando a demanda por cativos era elevada, daí a necessidade da vigilância armada nestes locais próximos às praias, pois a ameaça a propriedade escrava não vinha apenas do movimento antiescravagista capitaneado pela Grã-Bretanha.⁷⁸³ Roquinaldo Ferreira apontou que assim como no litoral da região congo-angolana, no Brasil os traficantes tinham “auxílio de tropas particulares” mantidas em terra para protegerem os lotes de escravos nos barracões e vigiarem o litoral visando avistar possível aproximação de navios de guerra.⁷⁸⁴ De forma análoga, Marcos de Carvalho destacou que na realidade brasileira “aqueles que detinham o controle sobre os principais portos naturais, os *donos das praias*, tiveram que se armar”. Deveriam estar “prontos para defenderem os seus desembarques e, havendo chance, tomavam

⁷⁸² Ibid., p.16. Cabe observar que era comum na traficância ilícita os proprietários ou consignatários dos navios forjarem os próprios nomes na documentação como meio de ocultação de suas identidades.

⁷⁸³ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.125-128; RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa*, 2005, pp.223-241; FLORENTINO, Manolo. *Em Costas negras*, 1997, pp. 143-144.

⁷⁸⁴ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. op.cit., pp.124-125.

os cativos dos outros”.⁷⁸⁵ Dentro desta perspectiva, os costumes africanos com relação ao trato negreiro passaram a encontrar um determinado paralelo nas praias brasileiras controladas pelos “senhores da terra”, a elite senhorial local. Esta durante a fase do comércio clandestino de africanos boçais parece ter privatizado determinadas bordas do Atlântico, agindo como traficantes ou se associando a eles, com a finalidade de operacionalizar redes mercantis por meio de rotas marítimas alternativas que se tornaram fundamentais para o fornecimento de mão de obra em atendimento a uma economia escravista em expansão, sobretudo na região sudeste, que segundo João Fragoso possuía ainda uma fronteira agrícola aberta nas décadas de 1830 e 1840, com destaque para o Vale do Paraíba.⁷⁸⁶

Como se procurou demonstrar os grandes negociantes de escravos residentes no Brasil após o negócio negreiro se tornar uma atividade ilícita mantiveram fortes laços econômicos na região entre os portos de Cabinda, rio Zaire e Ambriz, tendo o tráfico de cativos produzido uma espécie de interesses mercantis mútuos, na medida em que autoridades africanas nativas, sobretudo na região que abrangia o reino de Cabinda, se fortaleceram neste processo, como ilustra muito bem o exemplo da aliança mercantil entre Francisco Franque e Manuel Pinto da Fonseca.

Com efeito, considerando o momento histórico específico da economia brasileira, um “Império do Café” em construção, podemos compreender a questão chave que explica a “política do contrabando negreiro”⁷⁸⁷ desenvolvida pelo Estado brasileiro, particularmente posta em prática pelos políticos saquaremas que “tiveram participação ativa, direta e decisiva no mais volumoso contrabando ilegal de seres humanos de que se tem notícia na história ocidental”.⁷⁸⁸ Em função desta política de Estado toleracionista em relação à traficância ilícita, “o Vale do Paraíba despontou como o maior produtor mundial de café entre 1837 e 1850”⁷⁸⁹, tendo um peso enorme para a ampliação do orçamento da monarquia brasileira que se consolidou paralelamente com a construção de um Estado nacional escravista.

⁷⁸⁵ Cf. CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias*, 2012, p.243.

⁷⁸⁶ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Barões do Café e sistema agrário escravista – Paraíba do Sul / Rio de Janeiro (1830-1888)*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 1ª edição, 2013, pp. 43; 101.

⁷⁸⁷ De acordo com Tâmis Parron, a *política do contrabando negreiro* (1835-1850) “se traduziu em uma sólida rede de alianças sociais que os líderes do Regresso (núcleo histórico do Partido Conservador) teceram por meio de falas parlamentares, projetos de lei, decisões do Executivo, periódicos, publicação de livros e petições municipais ou provinciais para garantir a reabertura do tráfico de escravos sob a forma de contrabando em *nível sistêmico*, isto é, aceito verticalmente no país, desde as altas estruturas de poder (Executivo, Senado e Câmara) até o juiz de paz encravado em alguma freguesia do interior. Ao fim e ao cabo, o contrabando forjou a base material com que o Estado brasileiro cobriu as despesas públicas, orçadas em torno de 13 mil contos de réis até 1837, mas elevadas, de 1838 a 1840, para 20.600 contos anuais e, do Golpe da Maioridade a 1850, para a média de 27 mil.” Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, p.18.

⁷⁸⁸ *Ibid.*, p.252.

⁷⁸⁹ *Ibid.*, p.245.

A lei antitráfico de 1831 não varreu séculos de costumes e experiências de sociedades escravistas. Querer que uma lei alterasse tudo é uma perspectiva legalista, digo, positivista da história. No Antigo Regime a lei era para orientar, não para impor nada. Isso continuou no pós 1831. A lei para pegar precisa de base social, política, econômica e, em alguns casos, a aplicação efetiva da “violência legítima” de um Estado soberano.⁷⁹⁰ A primeira lei brasileira que aboliu o comércio atlântico de cativos não tinha isso!

⁷⁹⁰ Sobre a definição do Estado como uma instituição política detentora do “monopólio da violência legítima” via “coação física” dentro de um determinado território, veja: WEBER, Max. *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. Brasília: Editora UNB, vol.2, 1999, pp.525-529.

CAPÍTULO V

A política atlântico-africana do Império escravista brasileiro: uma sociedade comprometida com a exclusão e a desigualdade

Estou pesaroso pelo ensejo de advertir que a abolição do tráfico escravista tem poucas probabilidades de ser eficaz neste país. No meu entender, as penalidades atualmente em vigor realmente induziram muitos a abandonar o tráfico; mas os lucros crescentes advindos de uma importação fraudulenta excitaram a cupidez das pessoas, mais empreendedoras ou menos escrupulosas que os antigos traficantes; e, apesar de não poder obter qualquer evidência positiva do fato, estou seguro, e acredito, que o Tratado da Abolição é frequentemente violado impunemente, e que é provável que tais violações aumentem. Entretanto, apenas como observação, enquanto prevalecerem os hábitos e sentimentos atuais entre a população deste império ..., deve-se esperar essas violações, mesmo existindo um desejo *bona fide* por parte do governo para evitá-las.

(Cônsul Pennel para *Lord* Palmerston, Rio de Janeiro, 12 de fevereiro de 1831, *Foreign Office* class B., 1831, p. 113. Apud. CONRAD, Robert Edgard. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Editora brasiliense, 1985, p.98)

5.1 A pressão diplomática inglesa e a adoção de uma política antitráfico dissimulada por parte do Império do Brasil e do governo português em Angola

Após um processo longo, marcado por debates acirrados dentro e fora do Parlamento inglês, em 25 de março de 1807 foi aprovada uma lei que declarava ilegal o comércio atlântico de escravos africanos para os súditos britânicos, com validade a partir de 1º de maio de 1808. No contexto do início do século XIX, de acordo com Leslie Bethell, aproximadamente metade do tráfico internacional de escravos africanos ainda estava em mãos de negociantes da Grã-Bretanha, porém, nos últimos vinte anos que precederam a aprovação da medida antitráfico inglesa, o movimento abolicionista britânico vinha crescendo por razões morais e intelectuais, paralelamente ocorrera também, em certa medida, a redução da importância econômica das Antilhas inglesas, para as quais o afluxo anual de cativos era fundamental. As novas condições econômicas que se desenvolveram na Inglaterra em função das transformações advindas da Revolução Industrial, passando pelas mudanças de produção e consumo, e considerando o processo de emancipação política das colônias ibéricas na América, fizeram surgir novos grupos de interesses, alheios ao tráfico⁷⁹¹, o que acabou facilitando a aprovação de uma legislação que abolia o comércio negreiro. Em razão deste sucesso, os abolicionistas britânicos passaram a pressionar o governo para persuadir outras nações a seguirem o seu exemplo, utilizando todos os meios ao seu alcance.⁷⁹² O Brasil, o maior consumidor de escravos africanos das Américas, cujas elites mercantis eram culturalmente ligadas ao comércio de seres humanos em uma verdadeira harmonia de interesses com as elites africanas que se fortaleciam com o envolvimento no tráfico, se tornou o maior desafio da cruzada internacional antitráfico britânica.

Segundo Bethell, além das considerações de ordem moral, ligadas ao movimento humanitário antiescravagista que vinha se desenvolvendo na cultura ocidental desde a década de 1760 provocando o enfraquecimento das justificativas religiosas e filosóficas da escravidão⁷⁹³, a Grã-Bretanha tinha fortes razões econômicas para adotar uma política internacional com vista a abolir o comércio atlântico de africanos:

Privados os plantadores de açúcar das Antilhas britânicas do seu suprimento regular de mão de obra barata, era importante que os seus rivais, principalmente os de Cuba

⁷⁹¹ Trataremos desta questão mais adiante apontando que mesmo com o desenvolvimento da Revolução Industrial, havia também na Grã-Bretanha grupos econômicos conservadores que tinham grande interesse na manutenção do comércio atlântico de africanos.

⁷⁹² BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.7.

⁷⁹³ Vide: DAVIS, David B. *O problema da escravidão na cultura ocidental*, 2001, veja sobretudo os capítulos 10 ao 14.

e do Brasil, que já gozavam de muitas vantagens sobre eles, fossem colocados no mesmo pé, pelo menos nesse ponto. E, se o continente africano ia ser transformado num mercado para produtos manufaturados e numa fonte de matérias-primas (além de ser “civilizado” e “cristianizado”), como muitos, na Grã-Bretanha, esperavam, era essencial que se fizessem todos os esforços para precipitar a total destruição do tráfico. Assim, (...) depois da própria Grã-Bretanha ter abolido o tráfico de escravos, (...) sucessivos ministros do Exterior britânicos, especialmente George Canning (1807-1809, 1822-1827), Lord Castlereagh (1812-1822), Lord Aberdeen (1828-1830, 1841-1846) e, sobretudo, Lord Palmerston (1830-1834, 1835-1841, 1846-1851) dedicaram muito do seu tempo e das suas energias para conseguir a abolição internacional do tráfico transatlântico de escravos.⁷⁹⁴

Desta maneira, tendo em vista não apenas as intensas transformações políticas, econômicas e sociais ocorridas na Grã-Bretanha devido ao desenvolvimento da Revolução Industrial⁷⁹⁵, mas considerando também as mudanças nos valores culturais, podemos compreender melhor porque a política externa inglesa passou a exercer forte pressão sobre os países que realizavam o comércio atlântico de cativos africanos com o objetivo de fazer com que eles assumissem acordos bilaterais abolicionistas, além de criarem e cumprirem sua própria legislação antiescravagista, permitindo ainda à marinha de guerra britânica patrulhar as áreas onde circulavam os navios negreiros em ambos os lados do Atlântico.

Após abolir o comércio de escravos dentro de seu Império colonial, 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”.⁷⁹⁶ Além disso, segundo Richard Grahan, o objetivo estratégico da política externa inglesa em sua cruzada para varrer do Atlântico os navios negreiros era de fato construir uma ordem econômica capitalista, por meio do fortalecimento de uma autêntica economia de mercado no mundo cujo paradigma de desenvolvimento econômico era baseado na industrialização, no livre comércio internacional e na ideologia do trabalho livre e assalariado.⁷⁹⁷

De acordo com 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

⁷⁹⁴ Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.8.

⁷⁹⁵ HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 11ª edição, São Paulo: Paz e Terra, 1998. Veja sobretudo os capítulos 1,2 e 9; Vide também: POLANYI, Karl. *A grande Transformação*, 2000, passim.

⁷⁹⁶ Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, p.48.

⁷⁹⁷ GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Editora brasiliense, 1973.

tradicionais, para assim impor a produção capitalista que gerava o excedente por meio da transformação da força de trabalho em mercadoria.⁷⁹⁸

Conforme já apontamos no início deste trabalho, após a emancipação política brasileira, o governo inglês condicionou o reconhecimento do Império do Brasil à abolição do comércio atlântico de escravos, e com este propósito foi realizada a convenção anglo-brasileira em 23 de novembro de 1826, que, embora tenha revalidado os compromissos assumidos anteriormente por Portugal em relação a sua então colônia sul americana, não gerou uma contrapartida brasileira em termos de fiscalizar e reprimir efetivamente o comércio ilícito de escravos por meio da obliteração das redes mercantis que conectavam o Brasil ao litoral africano no decorrer das décadas de 1830 e 1840.

Neste ponto de nossa análise, atentaremos para uma questão fundamental, além da compatibilidade de interesses das elites mercantis de sociedades escravistas das margens opostas do Atlântico Sul, responsáveis pela consolidação de sólidas redes mercantis, e da consequente adoção de uma *política do contrabando negreiro* por parte de representantes do governo brasileiro, sobretudo a partir do segundo lustro da década de 1830, quais outras questões de ordem externa teriam contribuído para o sucesso da *política atlântico-africana escravista* do Império do Brasil durante a primeira metade do século XIX?

O emprego do termo *política atlântico-africana escravista* pretende caracterizar a perspectiva econômica da elite mercantil brasileira e dos proprietários de *fazendas escravistas* após a emancipação política do Brasil. Fundamentalmente, a primeira elite do Brasil procurou manter fortes laços políticos e econômicos com a África através da manutenção de áreas de influência fornecedoras de cativos à revelia da Coroa portuguesa. Uma ordem econômica *atlântico-africana escravista* acabou orientando, em grande medida, 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

⁷⁹⁸ Cf. LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. In: *Revista Brasileira de História*, São Paulo: Editora Marco Zero, ANPUH, nº 6, ano 3, 1983, pp.7- 46. Para uma maior análise da política inglesa que visava impor a separação dos trabalhadores dos meios de produção e subsistência no processo de construção de uma sociedade capitalista, além deste artigo citado do historiador norte-americano Peter Linebaugh, são fundamentais as seguintes obras: THOMPSON, Edward Palmer. *Senhores e caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987; *Costumes em comum – Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

natureza não capitalista, onde o capital residente acabou sustentando e viabilizando o financiamento do comércio de seres humanos.

[...] 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.⁷⁹⁹

Após a independência política brasileira a herança de uma economia colonial agrário-escravista prevaleceu como projeto de nação defendido pela elite socioeconômica do Império. Para a concretização desta expectativa, defendemos a hipótese de que os envolvidos direta ou indiretamente com o comércio negreiro acreditavam que os portos ao norte dos domínios portugueses em Angola, controlados efetivamente por poderes africanos autônomos (Molembo, Cabinda, rio Zaire e Ambriz), viabilizariam com maior facilidade e vantagens⁸⁰⁰ o fluxo constante de mão de obra cativa para o Brasil, sem depender da ex-metrópole portuguesa, tendo em vista que esta presumivelmente seria mais suscetível a ceder às pressões abolicionistas britânicas em função de negociações antitráfico pretéritas. A partir desta premissa, concentraremos a lente objetiva de nossa análise sobre questões de cunho político e econômico atinentes a Portugal e seus domínios angolanos, assim como a existência de interesses divergentes na própria Grã-Bretanha sobre a abolição do comércio atlântico de africanos.

Com efeito, João Pedro Marques combate a ideia segundo a qual Portugal, após a independência política do Brasil em 1822, 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 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

⁷⁹⁹ Cf. FRAGOSO, João Luís R.; FLORENTINO, Manolo. *O Arcaísmo como projeto*, 2001, pp.54-55.

⁸⁰⁰ Importa observar que a reativação do comércio negreiro após este se tornar uma atividade juridicamente ilícita no Brasil, a partir do último quadrimestre de 1830, em função dos compromissos diplomáticos assumidos com o governo da Grã-Bretanha, pode ser compreendido, em grande medida, pela relação das condições de oferta e procura nos mercados africano e brasileiro. Com efeito, conforme escrevera Robert Conrad, “consta que semanas antes que cessasse o tráfico escravista legal, o preço dos escravos em Cabinda, na costa africana, caiu para a quarta parte de seu nível anterior, e previa-se que os cativos ficariam praticamente “sem valor” quando os navios negreiros não mais pudessem desembarcar legalmente os escravos no Brasil. No mercado do Rio de Janeiro, por outro lado, no coração da região cafeeira, onde era maior o clamor por escravos, os preços estavam subindo em abril de 1831”. Cf. CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, p.98. (grifos nossos).

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.”⁸⁰¹

Segundo Marques o posicionamento político predominante em Portugal referente ao comércio de escravos africanos foi uma tendência *toleracionista*, 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.⁸⁰² 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”.⁸⁰³ 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.⁸⁰⁴ 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.⁸⁰⁵

Ao analisar discursos parlamentares, periódicos e folhetos portugueses das primeiras décadas do século XIX, o referido autor 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 assim 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”.⁸⁰⁶ Foi por meio das propostas gradualistas e do recurso à ideia de honra

⁸⁰¹ MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio*, 1999, p.186.

⁸⁰² *Ibid.*, p.117.

⁸⁰³ *Ibid.*, p.122.

⁸⁰⁴ *Ibid.*, p.122.

⁸⁰⁵ *Ibid.*, p.36.

⁸⁰⁶ *Ibid.*, p.140.

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 escravista* do Império do Brasil, haja vista que na práxis interna houve uma adaptação à nova conjuntura, pois a tarefa de construção do Estado Nacional acabou sendo acompanhada paralelamente por uma política que permitiu a reatualização de uma herança econômica estruturante do império ultramarino português: as rotas mercantis que conectavam as duas margens do Atlântico Sul. Afinal, na prática, os *mercadores de almas* estabelecidos no Brasil, especialmente no Rio de Janeiro, já controlavam o grosso do tráfico.

No entanto, é preciso considerar e afirmar que verdadeiramente a lei antitráfico brasileira de 1831 não foi feita originalmente “para inglês ver”!⁸⁰⁷ De acordo com a análise de Alain Youssef entre 1830 e 1834, independentemente da facção ou grupo político – liberais moderados, liberais exaltados e restauradores (*caramurus*)⁸⁰⁸ – “absolutamente ninguém ousou defender, nem em bases positivas nem em negativas, o tráfico na imprensa do Rio de Janeiro”.⁸⁰⁹ O ambiente liberal que prevaleceu na Câmara dos Deputados, nos principais cargos do executivo e nas sociedades patrióticas do Brasil após a abdicação do imperador D. Pedro I “não abriu brechas” aos defensores e propagadores do comércio de escravos. Os liberais moderados, a exemplo do deputado e redator da *Aurora Fluminense*, Evaristo da Veiga, “constantemente tentaram, sem sucesso, acabar com o contrabando residual que crescia devagar, mas progressivamente” entre 1831 e 1834.⁸¹⁰ A *Aurora Fluminense* foi um dos periódicos que denunciou abertamente o comércio ilegal de cativos após o tratado antitráfico anglo-brasileiro entrar em vigor. A partir de então, Veiga passou a cobrar da Assembleia Legislativa brasileira a elaboração de uma Lei nacional que criminalizasse os “contrabandistas de escravos” e viabilizasse o fim efetivo do comércio negreiro. Em uma das edições de agosto de 1831 seu jornal, afirmou que as autoridades do governo brasileiro deveriam ficar com “os

⁸⁰⁷ Sobre esta questão, veja por exemplo: MAMIGONIAN, Beatriz Galloti.; GRINBERG, Keila. (orgs.) Dossiê: “Para inglês ver?” Revisitando a Lei de 1831. *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 29, nº 1/2/3(jan. - dez. 2007), pp.87-340 ; MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, capítulo 2: Impasses da nova nação; MESQUITA, João Marcos. *Uma “lei para inglês ver”?* O processo de construção de uma lei nacional sobre o tráfico de escravos (1822-1831). Niterói: UFF, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História), 2017.

⁸⁰⁸ Para uma análise sucinta das principais ideias desses grupos políticos veja: BASILE, Marcello. “Projetos de Brasil e construção nacional na imprensa fluminense (1831-1835)”. In: Lúcia Maria Bastos P. das Neves; Marco Morel; e Tania Maria Bessone da C. Ferreira (orgs.). *História e imprensa: representações culturais e práticas de poder*. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2006, pp. 60-93.

⁸⁰⁹ Cf. YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, p.116.

⁸¹⁰ *Ibid.*, pp.116-117. (grifos nossos).

olhos abertos sobre este negocio”, e ainda denunciava que “ao pé do nosso porto, na Sepetiba, &c. estão desembarcando escandalosamente carregações inteiras de escravos que se vendem ou no lugar do desembarque, ou na cidade em leilões”.⁸¹¹ Em função desta realidade, advertiu: “Não cessaremos de clamar sobre este objecto até que se lhe queira dar algum remedio”.⁸¹² O “remedio” seria dado por meio da primeira Lei brasileira antitráfico decretada em 7 de novembro de 1831, que para muitos contemporâneos, sobretudo os que perfilavam as autênticas fileiras liberais⁸¹³, não era de fato uma “letra morta” ou uma “lei para inglês ver”, mas sim uma legislação desejada.⁸¹⁴

Porém, é preciso observar que havia também uma perspectiva por parte de autoridades consulares estrangeiras e negociantes de escravos que a legislação antitráfico não seria cumprida com rigor, situação que vinha ganhando força gradativamente desde os primeiros anos da década de 1830 quando os desembarques clandestinos se multiplicavam acompanhados de impunidade.⁸¹⁵ Desconfianças que inclusive levaram o redator da *Aurora Fluminense* a continuar alertando para o perigo de continuidade do comércio de africanos mesmo após a promulgação da Lei brasileira que criminalizava os “traficantes de carne humana”, em função dos “subterfugios (...) dos especuladores [traficantes], da “corrupção de muitos dos nossos homens públicos, e os habitos da impunidade”.⁸¹⁶ Mais adiante Evaristo da Veiga, embora mostrasse entusiasmo pela legislação nacional, que previa punição rigorosa tanto para os traficantes como também para os compradores de escravos novos, baseado em sua experiência em loco na cidade do Rio de Janeiro, advertiu as autoridades brasileiras:

Resta que o Governo, as authoridades todas vigiem muito sobre semelhante objecto; que não aconteça como até agora, que os escravos novos desembarcavão aos centos na Ilha Grande, em Cabo frio, &c. e erão vendidos nos leilões ou passeados pela cidade, claro dia, embrulhados nas roupas que são proprias para o intitulado *commercio da costa*, sem que dahi resultasse o mínimo processo juridico, ou qualquer encommodo aos traficantes de carne humana.⁸¹⁷

Mesmo antes da ascensão do “regresso conservador” em 1837, em meio à ineficiência da Lei abolicionista brasileira de 1831, foram apresentados na Câmara dos Deputados projetos

⁸¹¹ Cf. *Aurora Fluminense*, edição de 22 de agosto de 1831, n.º 520, p.2210. (BN-RJ, consulta on line).

⁸¹² Idem.

⁸¹³ Conforme observou Alain Youssef, não eram todos os liberais moderados que se posicionavam contra o tráfico atlântico de escravos e “nem é de supor que o fossem, dada a ausência de uma homogeneidade de pensamento dentro do grupo. Boa parte dos *Moderados* paulistas e alguns mineiros facilmente encamparam decisões que favorecessem o tráfico negroiro”. Cf. YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, p.117.

⁸¹⁴ Ibid., pp.100-109.

⁸¹⁵ Vide por exemplo: CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.97-107.

⁸¹⁶ Cf. *Aurora Fluminense*, edição de 30 de novembro de 1831, n.º 563, p.2387. (BN-RJ, consulta on line).

⁸¹⁷ Idem.

que pretendiam revogar a referida legislação, sendo dois deles de autoria de Bernardo Pereira de Vasconcelos, porém não foram aprovados. Durante a regência de Araújo Lima, outros projetos surgiram no Parlamento brasileiro que propunham alterações ou a revogação da primeira lei nacional antitráfico.⁸¹⁸ 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.⁸¹⁹

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”.⁸²⁰ 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.⁸²¹ Porém, a partir da década de 1830 se desenvolveu no sistema alfandegário brasileiro ações 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, além de aumentarem a aduana sobre artigos que seriam enviados à África, como sal e pólvora, mesmo sabendo serem destinados ao escambo por africanos.⁸²² Estas práticas refletem claramente a adoção de uma *política do contrabando negreiro* por parte de autoridades do Estado escravocrata brasileiro que essencialmente adotaram uma práxis interna que dissimulava o compromisso abolicionista assumido com a Grã-Bretanha.

Caldeira Brant, o marquês de Barbacena, 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 própria autoria. A nova proposta retirava do rol de culpáveis por crime de contrabando os compradores de africanos em solo brasileiro. O novo projeto pretendia colocar todo o ônus da operação de contrabando de cativos sob a responsabilidade dos traficantes, dos tripulantes das embarcações negreiras e dos que auxiliassem nas operações de desembarques. Desta forma, contemplavam-se os senhores proprietários de escravos ao livrá-los de qualquer penalidade por ações pretéritas,

⁸¹⁸ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, 2000, pp.110-113.

⁸¹⁹ *Anais do Parlamento brasileiro*, sessão de 2 de setembro de 1837. Apud. GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros*, 2002, p.171.

⁸²⁰ *Ibid.*, p.171

⁸²¹ *Ibid.*, p.172.

⁸²² Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, p.71.

porém os “africanos livres” que houvessem sido comprados como escravos ficariam impossibilitados de reverter sua situação e reivindicarem a liberdade baseados na legislação de 1831. Além disso, o projeto de Brant, menos rigoroso que a Lei de 1831, acabaria estimulando, indiretamente, a continuidade do tráfico ilícito. Tal projeto segundo Jaime Rodrigues acirrou ainda mais as questões com o governo inglês, especialmente pela intenção em revogar a lei de 1831.⁸²³

O projeto que propunha proibir o tráfico, inocentar os compradores pelo envolvimento com o tráfico ilegal até então, e reprimir apenas os traficantes a partir da vigência da nova legislação antitráfico, passou no Senado, mas não na Câmara dos Deputados. Conforme apontou Beatriz Mamigonian, a preocupação com o tráfico ilegal, esboçada no começo da década de 1830, deixara de ser em relação à liberdade dos africanos e se transformara em debate franco sobre a proteção jurídica dos proprietários dos cativos africanos importados ilegalmente.⁸²⁴ Após longas discussões que se arrastaram por anos, talvez em função de um projeto de imobilismo e acomodação calculado, o projeto de Barbacena foi retomado, sendo aprovado em setembro de 1848, exceto o artigo 14, que revogava a Lei de 1831.⁸²⁵ A questão seria retomada efetivamente em regime de urgência na Assembleia Legislativa em 1850, quando finalmente o governo brasileiro, em uma conjuntura de crise diplomática extremamente delicada com a Grã-Bretanha, desferiu o golpe final contra o “infame comércio”, tendo em vista que a nova legislação proposta por Eusébio de Queirós foi acompanhada de ações enérgicas e eficazes por parte de autoridades civis e militares brasileiras que finalmente fecharam o cerco sobre os traficantes em um clima de recrudescimento de um sentimento antilusitano, conforme apontaremos no final deste capítulo.

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

⁸²³ RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, p.110-111.

⁸²⁴ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.111-112.

⁸²⁵ Cf. RODRIGUES, Jaime. op. cit., p.115.

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.⁸²⁶ 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”.⁸²⁷ Essa situação, 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.⁸²⁸ Em nome da *honra nacional* procurou-se contemporizar com as forças antiabolicionistas existentes na sociedade portuguesa que não desejavam a supressão do tráfico de escravos de forma imediata.⁸²⁹

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.⁸³⁰ 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, foi concluído 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 1826.⁸³¹ Foi sob a direção de Palmerston no Ministério do Exterior da Grã-Bretanha (1830-1841) que foram tomadas medidas enérgicas contra Portugal para evitar o comércio de escravos em suas colônias. Em razão da posição dominadora

⁸²⁶ MARQUES, João Pedro. *Os sons do silêncio*, 1999, p.211.

⁸²⁷ *Ibid.*, p.208.

⁸²⁸ *Ibid.*, p.211.

⁸²⁹ *Ibid.*, p.223.

⁸³⁰ *Ibid.*, p.245.

⁸³¹ Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, pp.196-197.

do governo britânico na esfera política e econômica lusitana, a manutenção do fluxo constante de cativos para o Brasil na era da ilegalidade dependeu, em grande medida, de relações bilaterais entre autoridades dos reinos africanos independentes e negociantes de cativos residentes em solo brasileiro, que mantiveram sólidas redes mercantis escravistas durante a primeira metade do século XIX.

Foi somente a partir de 1842, que juridicamente o cerco sobre o tráfico de escravos se fechara na principal colônia portuguesa da África, no entanto, isso não impediu, mesmo com toda a repressão capitaneada pela Grã-Bretanha, que a exportação de africanos para o Brasil, provenientes dos domínios portugueses em Angola, continuasse ocorrendo até o fim do infame comércio que alimentava constantemente a lavoura brasileira com novos braços. Todavia, conforme apontou Roquinaldo Ferreira, nos últimos anos da década de 1840 os embarques de cativos destinados ao Rio de Janeiro ocorreram quase que completamente nos portos localizados no norte da região congo-angolana, dominados por régulos africanos: Ambriz, Cabinda e rio Zaire.⁸³²

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, conforme apontamos no capítulo anterior, que muitos tumbeiros destinados ao Brasil continuaram cruzando o Atlântico, posteriormente o pavilhão dos Estados Unidos da América desempenharia eficientemente tal papel até o fim definitivo da traficância ilícita.⁸³³

Com efeito, os navios de guerra dos EUA enviados para o litoral da África Ocidental desde a década de 1820 para capturar negreiros desempenharam um papel pouco expressivo se compararmos com a ação naval da Marinha Real britânica em termos de busca e apresamento de navios suspeitos de envolvimento no tráfico escravista. Segundo Robert Conrad, a Marinha dos EUA se fez mais presente no litoral africano a partir de 1839, em função do aumento da utilização indevida da bandeira norte-americana pelos traficantes espanhóis e de pressões diplomáticas e navais da Grã-Bretanha para obter o direito de abordagem de navios mercantes norte-americanos. Em 1842, por meio do Tratado de Webster-Ashburton, o governo dos Estados Unidos da América se comprometeu a manter uma esquadra permanente de pelo menos 80 canhões na costa africana para combater a traficância ilícita de acordo com as leis

⁸³² FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.169-170.

⁸³³ Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.194; CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, p.149.

americanas.⁸³⁴ Conforme ressaltou o referido autor “o fornecimento de uma esquadra para a costa africana foi oficialmente interpretado nos Estados Unidos como uma maneira prática de retirar qualquer pretexto para as abordagens de navios dos Estados Unidos”⁸³⁵ e desta forma garantir os direitos dos cidadãos americanos realizarem seus negócios na África sem que a soberania de sua nação fosse ameaçada por qualquer ação arbitrária estrangeira. A partir das ordens do Secretário da Marinha dos EUA, Abel P. Upshur, enviadas ao primeiro comandante da esquadra americana do litoral africano, Matthew C. Perry, Conrad concluiu que “a supressão do tráfico escravista não era a principal preocupação ou tarefa dos Estados Unidos” no litoral africano e o destacamento de uma esquadra para coibir o comércio atlântico de africanos “era mais um obséquio que um embaraço para os traficantes”.⁸³⁶ Somente no contexto da Guerra Civil norte-americana, sob a administração de Lincoln, é que ocorreu o cumprimento rigoroso da legislação antitráfico norte-americana e foi finalmente realizado um tratado anglo-americano com a concessão do direito de visita e captura de navios suspeitos de praticarem o comércio negro sob a proteção ilegal da bandeira dos EUA (7 de junho de 1862). Era o golpe final contra o tráfico negro cubano, a última porta aberta nas Américas que ainda recebia cativos.⁸³⁷

Resta analisar se alguns fatores atinentes à própria política interna inglesa teriam contribuído, até certo ponto, para a prevalência dos interesses brasileiros, africanos e portugueses nas décadas de 1830 e 1840, haja vista que efetivamente estes resistiram o quanto puderam para protelar a supressão definitiva do tráfico atlântico de cativos.

De acordo com José Luis Werneck da Silva, a Grã-Bretanha embora signatária da convenção contra o tráfico negro, 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*.⁸³⁸ 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

⁸³⁴ Cf. CONRAD, Robert E. op.cit., pp.153-159.

⁸³⁵ Ibid., p.154.

⁸³⁶ Ibid., pp.154-155.

⁸³⁷ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.363.

⁸³⁸ SILVA, José Luiz Werneck da. A consolidação interna e a ascendência inglesa (1831-1850). In: SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Willams. (orgs.). *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)*, 2009, p.68.

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.⁸³⁹

Ainda segundo o referido autor, enquanto a disputa política entre a Inglaterra do setor moderno industrial e a do 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 negreiro⁸⁴⁰:

[...] 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.⁸⁴¹

Desta forma, o governo britânico apenas teria exigido o cumprimento da legislação 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 em 1844 através das tarifas alfandegárias Alves Branco, que alterara o regime comercial de modelo livre-cambista para protecionista.⁸⁴² Foi neste contexto que em 1842 o tratado antitráfico anglo-português fora realizado, dando plenos poderes a Royal Navy para combater efetivamente o comércio da escravatura⁸⁴³, e posteriormente o Brasil sofreria o impacto da medida unilateral inglesa, o *Bill Aberdeen* (1845), que dava poderes para a marinha de guerra inglesa apresarem negreiros brasileiros em qualquer área do Atlântico transportando escravos ou equipados para o tráfico e julgá-los diretamente no tribunal do Almirantado britânico sob a acusação de pirataria. Na realidade, segundo Beatriz

⁸³⁹ Ibid., pp.68-69.

⁸⁴⁰ De acordo com o relatório do Alcoforado, os traficantes residentes no Brasil “tinham todo o giro do dinheiro nas suas mãos, (...) Eram coadjuvados pelo comércio inglês que lhes fiava e lhes favorecia a fim de fazerem melhor negócio com suas fazendas”. Cf. (AN-RJ), Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525. (Relatório Alcoforado, out.1853).

⁸⁴¹ Cf. SILVA, José Luiz Werneck da. A consolidação interna e a ascendência inglesa, 2009, p.70.

⁸⁴² Ibid., p.70-72.

⁸⁴³ Cabe observar que segundo o relatório do Alcoforado: “De 42 para 43, foi que o governo inglês entendeu de mandar cruzar ao sul do Equador em África e, então, tiveram os negreiros ainda que mudar de rumo”. Cf. (AN-RJ), Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525. (Relatório Alcoforado, out.1853).

Mamigonian, “desde 1840 as apreensões e julgamento dos navios já se processavam assim, mas extraoficialmente”, pois os “capitães de cruzeiros ingleses preferiam levar os navios apreendidos para julgamento em tribunais do Almirantado, para não correr risco de absolvição”.⁸⁴⁴ Conforme destacaremos a seguir, os resultados alcançados nas comissões mistas eram insatisfatórios em termos de condenação dos tumbeiros apresados, sobretudo se considerarmos os julgamentos realizados na Comissão Mista anglo-brasileira sediada no Rio de Janeiro. Além disso, no último lustro da década de 1840, o comércio clandestino de cativos para o Brasil só cresceu em volume. O elevado número de cativos desembarcados em solo brasileiro no final do período da ilegalidade nos faz perceber uma semelhança com os últimos anos da década de 1820, quando o comércio de africanos ainda era uma atividade lícita (Apêndice 9).

Nesta nova conjuntura, na Inglaterra, a *Black England* estava com maior força e prestes a alcançar a hegemonia política, o que resultou no aumento da repressão inglesa por meio de medidas arbitrárias que passaram a não respeitar mais as águas territoriais brasileiras, dando origem a escalada de uma crise diplomática, envolvendo diretamente uma sociedade escravista secular e uma moderna sociedade industrial.

[...] 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.⁸⁴⁵

Através da articulação de uma variedade de interesses difusos envolvidos diretamente ou indiretamente na questão da extinção do comércio atlântico de cativos africanos, tanto em Portugal, como na Grã-Bretanha, e também nos Estados Unidos da América, haja vista que cidadãos e empresas de construção naval desta última nação tiveram papel ativo no tráfico brasileiro, podemos compreender melhor a força da elite socioeconômica brasileira que por meio de sólidas redes mercantis com autoridades africanas autônomas, sobretudo do litoral do reino de Cabinda, e com traficantes estabelecidos nos domínios lusitanos buscou manter o Brasil conectado à África visando a estabilidade da economia primário-exportadora do Império.

⁸⁴⁴ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.212-213.

⁸⁴⁵ SILVA, José Luiz Werneck da. *A consolidação interna e a ascendência inglesa*, 2009, p.71.

5.2 A ação da *Royal Navy* contra os negreiros e as comissões mistas antitráfico: os resultados alcançados e os debates no Parlamento britânico

Depois da emancipação dos escravos nas colônias inglesas em 1833, o movimento abolicionista britânico passou a concentrar esforços na questão da permanência do tráfico atlântico de escravos. Em 1838 o tema foi amplamente debatido na Câmara do Comuns, gerando uma moção aprovada unanimemente, onde se exigia uma maior pressão sobre os países estrangeiros diretamente envolvidos na traficância ilícita, Portugal, Espanha e Brasil. Na ocasião *Sir Henry Verney*, esperava que o governo “não temesse forçar o cumprimento dos tratados sobre o assunto, se necessário até mesmo pela guerra”.⁸⁴⁶ Na Câmara dos Lordes, *Lord Brougham*, repleto de ironia, perguntou por quanto tempo continuaria a Grã-Bretanha a “aguardar e hesitar, empalidecer e se encolher ante a velha e consagrada monarquia brasileira, o terrível poderio português, o compacto, consolidado e esmagador predomínio espanhol”, enquanto a África era devastada?”⁸⁴⁷ Em 1839 com a fundação da *British and Foreign Anti-slavery Society* (BFASS), sob a liderança de *Joseph Sturge*, se passou a monitorar o estado do tráfico de escravos e da escravidão no continente americano e africano, assim como no Mediterrâneo e no Oriente, tendo esta organização se destacado nos questionamentos feitos contra os métodos utilizados até então pelo governo britânico visando suprimir a negócio negreiro.⁸⁴⁸

Segundo *Leslie Bethell*, desde a fundação da Sociedade Britânica e Estrangeira Antiescravatura, fortemente influenciada pelos ideais filantrópicos *quakers*⁸⁴⁹, o movimento abolicionista desta orientação ideológica se opusera ao uso da força armada para a supressão do comércio negreiro, sendo, portanto, uma instituição contrária à política antitráfico dos sucessivos governos britânicos, tanto *whigs* como *tories*.⁸⁵⁰ *Joseph Sturge*, um *quaker* radical, argumentava que somente com a abolição da escravidão na América seria possível extinguir o tráfico atlântico de escravos, desta forma seria necessário que a Grã-Bretanha persuadisse os remanescentes países escravistas dos males da escravidão como sistema social. Em função de sua “consciência cristã” repudiava completamente a ideia de “tentar alcançar fins filantrópicos

⁸⁴⁶ Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.151-152.

⁸⁴⁷ *Ibid.*, p.151.

⁸⁴⁸ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.223; BETHELL, Leslie. *op.cit.*, p.153.

⁸⁴⁹ Sobre a ideologia antiescravocrata *quaker*, veja: DAVIS, David B. *O problema da escravidão na cultura ocidental*, 2001, pp.327-370.

⁸⁵⁰ BETHELL, Leslie. *op.cit.*, p.281.

por meio da violência e do sangue”, desta forma questionava o custo, em vida e dinheiro, para manutenção de uma esquadra britânica na África Ocidental.⁸⁵¹

Avançando para o final da década de 1840, embora o abolicionismo inglês estivesse no ápice de sua força pelo emprego irrestrito da Marinha Real no combate aos negreiros nas duas margens do Atlântico Sul escravista, no Parlamento britânico ocorreu uma espécie de balanço dos resultados alcançados após décadas de repressão ao tráfico atlântico de cativos por via da diplomacia e do emprego da força naval. Neste contexto, ocorreu um novo e decisivo debate sobre a eficiência da política britânica de combate ao comércio ilegal de africanos, o que forçou o governo da Grã-Bretanha a expor detalhes e resultados efetivos que pudessem renovar as justificativas para o prosseguimento da campanha naval e diplomática.⁸⁵² Afinal, parte considerável do orçamento britânico há décadas vinha sendo destinado à cruzada atlântica antitráfico.

No início de 1845, antes que o tráfico negreiro tivesse chegado ao auge, o veterano abolicionista Thomas Clarkson, presidente da Sociedade Antiescravatura, apresentou ao então secretário do *Foreign Office*, Lord Aberdeen, um notável memorial, no qual, após reafirmar os princípios pacifistas de sua instituição, procurava explicar por que achava que a política até então posta em prática para supressão do comércio de escravos falhara e, continuaria a fracassar.⁸⁵³ As ideias centrais do documento foram sintetizadas por Leslie Bethell:

Em primeiro lugar, não havia esperança de negociar tratados antitráfico com todos os países envolvidos no tráfico. Em segundo, mesmo que o sistema de tratados já existente pudesse ser reforçado, a Inglaterra nunca teria recursos navais suficientes para patrulhar efetivamente a vasta área em que o tráfico se desenrolava. Em terceiro lugar, o objetivo dos tratados seria inevitavelmente posto a perder “seja por falta de cordialidade na sua execução, seja pela má-fé dos países estrangeiros”: na ausência de um sentimento moral contra um tráfico aparentemente necessário, nem os acordos internacionais, nem uma legislação antitráfico seriam respeitados. Quarto, enquanto persistisse a procura de escravos e os lucros do tráfico continuassem altos, os esforços da marinha seriam “permanentemente sobrepujados pela esperteza, fraude e audácia dos traficantes”.⁸⁵⁴

O conselho de Clarkson ao governo inglês era para efetivamente abandonar a política antitráfico até então adotada e, ainda segundo o memorial dever-se-ia atacar o sistema escravista em si, “criando, onde ele não existe, e estimulando-o, onde já houver germes, um sentimento de humanidade e de retidão moral”. O documento concluía que somente pela total abolição da

⁸⁵¹ Ibid., p.153.

⁸⁵² MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.223.

⁸⁵³ Ibid., p.223.

⁸⁵⁴ Clarkson para Aberdeen, 7 de março de 1845, F.O. 84/616. Apud. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.281-282.

escravidão nas Américas é que o comércio negreiro poderia ser extinto: “Acaba-se com a procura (...) e não haverá mais tráfico para suprir necessidades que não mais existirão”.⁸⁵⁵

Ainda em 1845, as palavras de Thomas Clarkson que afirmavam que o objetivo dos tratados seria inevitavelmente posto a perder “seja por falta de cordialidade na sua execução, seja pela má-fé dos países estrangeiros”, pareciam fazer muito sentido, pois em março de 1845, a vigência da convenção adicional de 1817, anexa ao tratado antitráfico anglo-brasileiro de 1826, expirou sem que o governo da Grã-Bretanha obtivesse do governo brasileiro a renovação do prazo. A resistência do Brasil em fazer qualquer nova concessão “se devia à inclusão de cláusulas novas que eram consideradas inaceitáveis”.⁸⁵⁶ Com isso, a Inglaterra perderia sua principal arma de repressão, pois deveria cessar o direito de visita em alto mar a navios suspeitos de praticarem o comércio negreiro. A resposta inglesa foi avassaladora, o decreto *Bill Aberdeen*, que pode ser interpretado como um divisor de águas no combate ao comércio atlântico de escravos, e a negação do conselho de Thomas Clarkson. Além de não respeitar a soberania do Império do Brasil, aos olhos da Inglaterra, todo e qualquer equipamento encontrado a bordo constituiria prova conclusiva de intenções de comércio negreiro e os navios condenados poderiam ser colocados a serviço da Grã-Bretanha, destruídos ou vendidos publicamente em lotes separados.⁸⁵⁷

A Comissão Mista anglo-brasileira sediada no Rio de Janeiro encerrou suas atividades em setembro de 1845, tendo segundo Beatriz Mamigonian deixado um “balanço medíocre”, pois “dos apenas 43 navios trazidos a julgamento, 22 foram condenados como boa presa, quinze absolvidos, dois entregues ao governo brasileiro para julgamento, três devolvidos por não poderem ser julgados lá, e um caso, (...) foi deixado sem veredicto.”⁸⁵⁸

Os julgamentos proferidos na Comissão Mista anglo-brasileira de Serra Leoa tiveram um balanço mais favorável no combate ao comércio ilícito de africanos, pois de acordo com os dados levantados por Mamigonian, “acrescidos dos resultados da comissão anglo-portuguesa, ambas julgaram, entre 1819 e 1845, um total de 279 casos, tendo 262 resultado em condenação e dezessete em restituição dos navios aos proprietários”.⁸⁵⁹

⁸⁵⁵ Ibid., pp.281-282.

⁸⁵⁶ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.212.

⁸⁵⁷ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.246-247.

⁸⁵⁸ Ibid., p.212.

⁸⁵⁹ Ibid., pp.212-213.

De uma maneira geral em 1845, o balanço que os britânicos fizeram da repressão antitráfico era desanimador, pois “só 2,8 % dos africanos embarcados na África para a travessia atlântica foram resgatados e, fora os que morreram, o resto foi efetivamente escravizado”.⁸⁶⁰

Segundo Leslie Bethell, após o *Bill Aberdeen* os navios de guerra britânicos encarregados da patrulha antitráfico nas duas margens do Atlântico Sul nunca haviam gozado de poderes tão grandes, podendo capturar não apenas navios negreiros brasileiros como também os “sem nacionalidade” em qualquer ponto do alto-mar e em qualquer fase de sua viagem. Nos cinco anos que se seguiram após 1845, os cruzadores ingleses da África Ocidental e eventualmente os da base do Cabo capturaram quase 400 navios brasileiros.⁸⁶¹ Em termos comparativos a campanha naval britânica de repressão ao tráfico do último lustro da década de 1840 foi muito mais eficiente em relação ao apresamento de negreiros do que em todo o período anterior, quando as comissões mistas de julgamento estiveram em funcionamento, o que corrobora com a tese de José Luiz Werneck da Silva, segundo a qual nos últimos anos da década de 1840 a *Black England* estava com maior força na Grã-Bretanha e próxima de alcançar a hegemonia política, o que acabou resultando no aumento da repressão ao tráfico por meio de medidas arbitrárias. No entanto, embora em um curto período o número de apresamentos fosse elevado, o comércio atlântico de africanos ainda continuava firme, em função da elevada demanda por braços cativos na cultura cafeeira brasileira, o que demonstrava que o memorial do abolicionista inglês Thomas Clarkson guardava certo sentido, sobretudo quando afirmava que enquanto persistisse a procura por escravos e os lucros do tráfico continuassem elevados, os esforços da marinha britânica seriam “permanentemente sobrepujados pela esperteza, fraude e audácia dos traficantes”. Afinal, entre 1846 e 1849, entraram ilegalmente no Brasil cerca de 50 a 60 mil escravos anualmente, o que demonstrava claramente que somente a ação da *Royal Navy* seria insuficiente para deter a ousadia dos negociantes de seres humanos, que mesmo com o prestígio social abalado no final da década de 1840 sob a forte mácula de prática de pirataria, conforme destacaremos no próximo tópico, ainda encontravam defensores com argumentos nacionalistas que os julgavam como agentes da soberania brasileira, sobretudo os que cerravam fileiras no bloco duro do partido conservador, que articulavam seus interesses com os grandes proprietários do Vale do Paraíba.⁸⁶²

⁸⁶⁰ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.213.

⁸⁶¹ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.269-271.

⁸⁶² PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, pp.207-208; MAMIGONIAN, Beatriz G. op.cit., pp.213-216.

Nos últimos anos da década de 1840 as relações do Brasil com a Inglaterra entraram em um espiral de crise crescente, gerando uma situação próxima a um estado de guerra. A soberania brasileira era violada constantemente, e os protestos da diplomacia do governo imperial, desprovido de recursos de poder para fazer frente a poderosa *Albion* que a todo custo visava varrer do Atlântico as tumbas flutuantes, eram simplesmente desprezados. Conforme avaliou Caio Prado Júnior neste contexto delicado não restaria a menor dúvida que os ingleses iriam até a guerra declarada se fosse necessário, pois a ameaça se proferiu em diversas ocasiões no Parlamento britânico, e a opinião pública inglesa não lhe era adversa.⁸⁶³

Com efeito, o que mais agravava as relações bilaterais anglo-brasileiras era que a ação naval inglesa frequentemente ultrapassava limites e seus próprios objetivos, pois além de desrespeitar as águas territoriais do Brasil acabava interferindo no comércio lícito, haja vista que não era sempre fácil distinguir os navios empregados no tráfico daqueles que no extenso litoral brasileiro realizavam o comércio de cabotagem e a maior parte das comunicações internas. Sendo um país escravocrata, conforme já observamos no primeiro capítulo, as embarcações brasileiras empregadas no circuito mercantil nacional transportavam quase sempre escravos a bordo como marinheiros ou mesmo para serem vendidos internamente. Conforme apontou o referido autor, na dúvida, os cruzadores ingleses não hesitavam em apresar todos os suspeitos por meio do uso da força bélica.⁸⁶⁴ Além disso, a repressão inglesa acabava favorecendo as colônias britânicas das Índias Ocidentais, pois os africanos contrabandeados e apresados pelos cruzeiros usualmente eram transportados para aquelas colônias onde apesar de a escravidão ter sido abolida, acabavam satisfazendo às necessidades locais de trabalhadores.⁸⁶⁵

Entre 1848 e 1850, ocorreu no Parlamento britânico um extenso inquérito sobre o tráfico de africanos e a eficácia da campanha naval e diplomática de repressão empreendida até então, que expressava em grande medida a própria divisão da opinião pública na Grã-Bretanha. Diante das duas Câmaras do Parlamento, foram chamados a testemunhar, ministros, diplomatas, cônsules, políticos abolicionistas, funcionários coloniais, inúmeros oficiais da Marinha Real, missionários africanos, produtores agrícolas das Índias Ocidentais, comerciantes estabelecidos na África Ocidental e até antigos traficantes, cujos depoimentos serviram de base material para extensos debates.⁸⁶⁶

⁸⁶³ Cf. JÚNIOR, Caio Prado. *História econômica do Brasil*, 1973, p.151.

⁸⁶⁴ *Ibid.*, p.152.

⁸⁶⁵ *Ibid.*, p. 152. Veja também: MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.176-208; 212;256.

⁸⁶⁶ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.287 ; MAMIGONIAN, Beatriz G. *op.cit.*, p.225.

Na comissão especial da Câmara dos Comuns aberta em 1848, sob a presidência de William Hutt, os militantes abolicionistas da BFASS duvidavam da eficiência da ação naval da Marinha Real como meio de extinguir a traficância ilícita no Atlântico e apostavam em um radicalização da campanha diplomática, que seria ancorada na cobrança da aplicação dos tratados antitráfico assinados com o Brasil e com a Espanha referentes a Cuba, nos termos do plano de David Turnbull, proposto em 1840 ao ministro britânico das Relações Exteriores, *Lord Palmerston*, que partia da premissa de que a Grã-Bretanha havia adquirido o direito de cobrar a aplicação de todas as medidas contra o tráfico e exigir que os países consignatários dos tratados cumprissem os compromissos assumidos de forma bilateral.⁸⁶⁷ Na petição apresentada em 1849 a comissão de inquérito do Parlamento britânico os abolicionistas da BFASS retomaram o princípio fundamental do memorial de Thomas Clarkson, apresentado em 1845 a *Lord Aberdeen*, segundo o qual seria o mercado de demanda que alimentava a oferta, e desta forma caso a Espanha e o Brasil não cooperassem com o rigoroso cumprimento dos tratados antitráfico propunham um embargo oficial aos produtos cubanos e brasileiros como punição, o que já vinham fazendo junto à opinião pública britânica que era incentivada a não adquirir produtos produzidos por escravos.⁸⁶⁸

De acordo com Leslie Bethell, um ataque aos métodos tradicionais britânicos de combate ao comércio atlântico de escravos via ação naval da Royal Navy foi também apresentado em 1848 no Parlamento por partidários radicais do livre comércio, liderados por William Hutt e Thomas Milner Gibson.

Alegavam eles que, tendo a Grã-Bretanha fracassado nas suas tentativas de suprimir o tráfico, ao longo de um período de quarenta anos, era inútil perseverar nos mesmos métodos. Nem “dez loucos varridos”, declarou Hutt em fevereiro de 1848, continuavam acreditando que leis, tratados e navios de guerra pudessem acabar com um tráfico tão lucrativo, e ele conclamava o governo a pôr de lado a sua “errada e ignorante humanidade” e “deixar para uma autoridade mais alta ... o governo moral do mundo”.⁸⁶⁹

Da mesma forma que a BFASS, os partidários radicais do livre comércio internacional opuseram-se com veemência à natureza belicosa da política britânica de combate ao negócio negreiro, sendo está descrita por Thomas Anstey como “a pacificação da África mediante a guerra com o resto do mundo”.⁸⁷⁰

⁸⁶⁷ Isto consistia na “(...) libertação da escravidão de todos os negros introduzidos nas colônias espanholas desde 30 de outubro de 1820 e aplicando o mesmo princípio ao Brasil em relação a todos os africanos importados àquele país desde 7 de novembro de 1831”. Cf. *The Slave Trade and Its Remedy*, *Anti-Slavery Reporter*, v.3, n.35, p.175, nov.1848. Apud. MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.225 e nota 36.

⁸⁶⁸ *Ibid.*, pp.223-226.

⁸⁶⁹ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.282.

⁸⁷⁰ *Ibid.*, p.282.

Dentro do Parlamento britânico havia também defensores dos grandes interesses mercantis das Índias Ocidentais britânicas que após o governo do primeiro-ministro John Russell, do partido Whig, reduzir em 1846 as taxas discriminatórias que até então incidiam sobre a importação do açúcar cubano e brasileiro, retiraram o apoio a política de suprimir o comércio atlântico de escravos por meio da ação da Marinha Real em função de defenderem uma política alfandegária protecionista em apoio aos produtores de açúcar da Jamaica, Barbados, Trinidad e da Guiana Inglesa.⁸⁷¹ Este grupo expressava suas convicções no *The Times* que em uma de suas matérias publicadas no início de 1848 propôs a remoção da esquadra inglesa da África Ocidental:

Se aplicássemos o nosso dinheiro e os nossos navios em comprar, na costa africana, 50.000 cabeças de negros por ano e os desembarcássemos, livres, nos portos das nossas Índias Ocidentais, isso levaria a uma prosperidade muito maior das nossas Ilhas e à supressão do tráfico de escravos, muito mais do que todos os nossos acordos e patrulheiros, com a balança de despesas muito mais a nosso favor.⁸⁷²

O plano de imigração livre de africanos em larga escala não obteve apoio considerável no Parlamento e acabou prevalecendo a opinião daqueles que ainda depositavam fé na política até então vigente para suprimir o tráfico negreiro. No debate sobre o futuro da política antitráfico, realizado no Parlamento britânico no último lustro da década de 1840, prevaleceu a causa advogada pelo secretário do *Foreign Office*, Lord Palmerston, que em 1846 havia declarado que:

“Os argumentos contra a medida [Lei das tarifas açucareiras reduzidas de 1846] de que ela tende a incrementar o tráfico de escravos, seriam válidos” escreveu ele, “se esse tráfico fosse livre e desimpedido e se pudesse ser incrementado à vontade do traficante ... mas, se o nosso sistema repressivo é eficaz contra os estímulos existentes, não é provável que um pequeno estímulo adicional, advindo da abertura dos mercados britânicos ao açúcar brasileiro, aumente sensivelmente a importação de negros”.⁸⁷³

Com efeito, a política protecionista britânica até então mantida pelo governo conservador do primeiro-ministro Robert Peel contra a importação de açúcar produzido por escravos e proveniente do Brasil e de Cuba havia causado o encarecimento deste artigo, e o “açúcar caro tinha conseguido fazer com que a opinião pública achasse que a filantropia estava sendo comprada a um preço demasiado alto – e não se podia resistir permanentemente à opinião pública”.⁸⁷⁴

⁸⁷¹ Ibid., p.284.

⁸⁷² *The Times*, 5 de fevereiro de 1848, Apud. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.284.

⁸⁷³ Minuta do gabinete, 23 de julho de 1846, *Foreign Office* 97/430. Apud. BETHELL, Leslie. op. cit., p.261.

⁸⁷⁴ Ibid., p.260.

Palmerston, e o ministro John Russell, e outros líderes whigs, estavam convictos de que o tráfico não poderia ser realmente suprimido por medidas discriminatórias contra a produção feita por mão de obra escrava, desta forma, segundo Leslie Bethell:

[...] acreditavam que, longe de encorajar a escravatura e o tráfico de escravos, a entrada do açúcar brasileiro (e cubano), diminuindo as hostilidades à Grã-Bretanha no Brasil (e na Espanha), facilitaria negociações mais amistosas e, conseqüentemente, mais bem sucedidas para melhorar os métodos mais tradicionais de combate ao tráfico.⁸⁷⁵

Em 1849, foi aberta na Câmara dos Lordes o inquérito para avaliar a questão do tráfico negreiro, tema da agenda internacional britânica há quatro décadas e que polarizava opiniões dentro e fora da Grã-Bretanha. Os dois relatórios produzidos na comissão dos Lordes, presidida pelo Bispo de Oxford, Samuel Wilberforce, foram claramente favoráveis ao prosseguimento da política do governo de combate ao comércio de africanos por vias diplomáticas e pela ação naval preventiva. Já na comissão da Câmara dos Comuns foram gerados seis relatórios entre 1848 e 1849, sendo que no primeiro foi apresentado um parecer indeciso e com conclusões contraditórias. Porém, posteriormente, esta mesma comissão aceitou “uma série de recomendações a favor da retirada da esquadra da África Ocidental, embora somente após o presidente, William Hutt, ter dado o voto de desempate”.⁸⁷⁶ Cabe observar que em 1848, Hutt forçou a votação de uma moção para a retirada da esquadra britânica do litoral africano, tendo a mesma sido derrotada. No ano seguinte, na Câmara dos Comuns, os partidários radicais do livre comércio, Thomas Gibson e Richard Cobden, defenderam uma moção para a revogação da Lei Aberdeen de 1845, mas obtiveram apenas 34 votos de apoio contra uma maioria de 103 votos contrários.⁸⁷⁷

Durante a comissão especial da Câmara dos Lordes, destacaram-se argumentos favoráveis ao aumento da repressão ao tráfico negreiro através da ampliação de operações navais no lado brasileiro do Atlântico, algumas propostas falavam inclusive de bloqueio aos principais portos do Brasil, com o objetivo de forçar a cooperação das autoridades brasileiras para a efetiva supressão do comércio de escravos. Na comissão da Câmara dos Comuns James Bandinel, chefe do Departamento de Tráfico de Escravos do *Foreign Office* durante mais de vinte cinco anos, até se aposentar, em 1845, afirmou que a Grã-Bretanha teria todo o direito de “exigir desagravo pelas armas” caso os brasileiros se recusassem a cooperar e continuassem a

⁸⁷⁵ Ibid., p.218.

⁸⁷⁶ Ibid., pp.287-288.

⁸⁷⁷ Ibid., p.287.

não cumprir com os compromissos assumidos no tratado antitráfico.⁸⁷⁸ Sir Charles Hotham, comandante-chefe da frota britânica da África Ocidental entre 1846 e 1849, que testemunhou nas duas comissões da Parlamento britânico, acreditava que as medidas antitráfico em curso eram insuficientes e advogava a ação naval ostensiva ao largo do litoral brasileiro. Além disso, estava convencido de que era essencial para o sucesso contra o tráfico a obtenção da cooperação do governo brasileiro, caso contrário, concordava, que a Grã-Bretanha não teria outra alternativa senão recorrer à guerra.⁸⁷⁹

Com efeito, em 1849, ocorreu uma poderosa campanha na Jamaica em apoio a permanência de uma força naval inglesa na África Ocidental. Segundo Bethell, o pedido de conservação da esquadra oeste-africana foi reiterado inclusive pelos mais velhos dentre os abolicionistas buxtonistas⁸⁸⁰, que não concordavam com a visão oficial da BFASS sobre o melhor meio de acabar com o comércio de escravos africanos. Em 1850, o debate no Parlamento britânico sobre a política antitráfico entrou em um momento decisivo, marcado paralelamente pelo auge da crise diplomática com o Império do Brasil consubstanciada no aumento das ações da Marinha Real em águas territoriais brasileiras⁸⁸¹, o que em contrapartida desencadeou uma guinada na política do contrabando negreiro adotada de forma tácita por autoridades do governo brasileiro.

Ao fim e ao cabo, e de importância decisiva para a abolição definitiva do comércio atlântico de escravos, conforme argumentaremos no final deste capítulo, prevaleceu a visão de Palmerston, Robert Pell, John Russell e Aberdeen – que “estavam decididos a resistir a qualquer tentativa de enfraquecer, quanto mais dismantelar, o sistema de supressão baseado nos tratados

⁸⁷⁸ Ibid., pp.290-291.

⁸⁷⁹ Ibid., p.291.

⁸⁸⁰ Thomas Fowell Buxton (1786-1845) foi um dos fundadores da Sociedade Antiescravatura, em 1823, que antecedeu a Sociedade Britânica e Estrangeira Antiescravatura, fundada em 1839. Este velho abolicionista havia se destacado na campanha pela abolição da escravidão nas colônias britânicas e posteriormente concentrou seus esforços para a extinção do tráfico negreiro, com um assento na Câmara dos Comuns a partir de 1837. Segundo Leslie Bethell, Thomas Buxton defendia que “se deveria recorrer a fortes medidas externas e apoiava o crescente movimento em prol de uma esquadra maior na África Ocidental, junto com medidas mais enérgicas contra os navios negreiros viajando com bandeira portuguesa, táticas de bloqueio mais eficientes no litoral africano e, esta uma nova ideia, a extensão do sistema de tratados antitráfico aos régulos africanos. (...) Mas a total erradicação, argumentava, só seria obtida se a diplomacia e a ação naval fossem complementadas por medidas visando a suprimir o tráfico negreiro em sua origem – na África”. Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.152-153; 284-285.

⁸⁸¹ Na Comissão de Inquérito sobre o tráfico de africanos do Parlamento britânico, em 1850, foi apresentado um mapa do litoral brasileiro que representava de forma detalhada os lugares onde os negreiros realizavam os desembarques clandestinos de cativos, a localização de depósitos de africanos, e onde os navios se equipavam para as travessias atlânticas. O trabalho cartográfico fora elaborado com base em dados coligidos por oficiais da *Royal Navy* que aumentaram a eficiência no combate ao tráfico por meio da delação do ex-traficante Joaquim de Paula Guedes Alcoforado. Cf. MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.229;240; BETHELL, Leslie. op. cit., pp.293-294.

antitráfico e no poderio naval”⁸⁸², sem o qual acreditamos que a migração forçada de milhares de africanos para o território brasileiro seria ainda mais estendida no tempo, pois somente quando os riscos de insucesso das viagens negreiras se tornaram insustentáveis e se apresentavam apenas dois caminhos para solucionar a grande crise diplomática entre a Grã-Bretanha e o Império do Brasil, a guerra ou a cooperação efetiva do governo brasileiro, é que o negócio de compra e venda de seres humanos chegou ao fim.

5.3 A imagem social dos mercadores de escravos no Brasil entre 1830 e 1850

Em seu trabalho sobre o comércio ilegal de cativos para o Brasil, Robert Edgar Conrad apontou, ainda que de forma demasiadamente acentuada, uma certa popularidade do trato negreiro, até o final da primeira metade do século XIX, na maior sociedade escravista das Américas.

[...] até o final da década de 1840 não houve qualquer indício claro de que o tráfico fosse outra coisa que não popular, nenhum indício claro de que os brasileiros livres sentissem outra coisa que não desprezo pela lei que lhes negava acesso irrestrito ao mercado de mão de obra africana. Nessas circunstâncias, os traficantes e seus associados, tanto em sua pátria quanto no exterior, tinham permissão (e eram até encorajados) para continuar aumentando suas fortunas às expensas do país como um todo, e a um custo tremendo para a África e seus habitantes.⁸⁸³

Apesar de vozes discordantes já se manifestarem na imprensa brasileira contra o comércio de seres humanos desde a década de 1820⁸⁸⁴, e de maneira mais contundente no início da década de 1830, quando podemos observar críticas acentuadas ao contrabando negreiro na imprensa liberal abolicionista⁸⁸⁵, o fato é que o tráfico atlântico de escravos era um costume secular arraigado não apenas na cultura brasileira, mas também africana, e conforme já mencionamos envolvia diretamente e indiretamente amplos setores sociais, criava e reproduzia hierarquias nas sociedades em ambas as margens do Atlântico Sul, o que contribuiu em larga medida para a não observância da legislação antitráfico no Brasil, sobretudo após o segundo lustro da década de 1830, quando a entrada de novos africanos voltou a atingir patamares elevadíssimos sob os auspícios de uma tácita *política do contrabando negreiro*.

⁸⁸² Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.285-286.

⁸⁸³ Cf. CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, p.138. (grifos nossos).

⁸⁸⁴ YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.100-110.

⁸⁸⁵ Ibid., Vide sobretudo o capítulo 3 – Domínio liberal e crítica ao tráfico negreiro.

Embora a imprensa liberal abolicionista tecesse duras críticas a atividade dos traficantes transatlânticos de escravos, estes na fase da ilegalidade, durante os anos das décadas de 1830 e 1840, conforme analisamos no item 4.3 deste trabalho, contaram com o apoio de grupos sociais diversificados, desde os produtores agrícolas e autoridades de diferentes órgãos do governo imperial até os estratos sociais mais baixos da população livre e pobre que vivia nas áreas litorâneas estratégicas por onde se dispersaram os desembarques de africanos. O fato de a traficância ilícita movimentar a economia de pequenos vilarejos afastados das maiores cidades e oferecer renda extra ou mesmo empregos a trabalhadores sem oportunidades contribuiu sobremaneira para a ineficácia da legislação antitráfico. Desta forma, a convivência de pessoas beneficiadas com os desembarques ilegais de cativos nas praias brasileiras enfraqueceu o conjunto das medidas liberais abolicionistas que visavam dar um fim efetivo ao tráfico atlântico de escravos, considerando que as ações antitráfico do início da década de 1830, conforme demonstrou Alain Youssef, não se limitaram a Lei de 7 de novembro de 1831.⁸⁸⁶ Após o regresso conservador e o apoio tácito ao comércio clandestino de africanos por autoridades civis e militares instituídas pelo governo imperial, que em tese seriam responsáveis pela repressão ao tráfico, este acabou se tornando um “crime sistêmico” praticado de forma coletiva, direta ou indiretamente, por diversos setores da sociedade escravista brasileira. Em função desta realidade impregnada no etos social de uma verdadeira cultura da escravidão herdada do período colonial, fracassou a estratégia liberal de convencer a “opinião pública” brasileira dos malefícios do ingresso de milhares de africanos no território nacional e da própria escravidão para a construção da nação brasileira e desenvolvimento das atividades produtivas.⁸⁸⁷

Mesmo que a imagem social dos mercadores de escravos residentes no Brasil tenha sido ofuscada por meio da imprensa liberal abolicionista, sobretudo no Rio de Janeiro, a estigmatização dos negociantes de cativos como criminosos “traficantes de carne humana”⁸⁸⁸ não contiveram as suas atividades altamente lucrativas, pois ainda conseguiam encontrar o apoio necessário de diversos grupos sociais que obtinham benefícios com o comércio ilegal de africanos juridicamente livres. Com efeito, Antonio Paulino Limpo de Abreu, em seu relatório

⁸⁸⁶ YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp. 116-127.

⁸⁸⁷ Sobre o fracasso da estratégia liberal moderada da década de 1830 em associar as medidas administrativas e jurídicas penais antitráfico com a utilização da imprensa para desenvolver uma “opinião pública” no Brasil contrária ao tráfico de cativos, em consonância com a experiência resultante da prática dos abolicionistas britânicos, veja: YOUSSEF, Alain El. op. cit., pp.123-127.

⁸⁸⁸ A expressão “traficantes de carne humana” além de aparecer no periódico *Aurora Fluminense* no início da década de 1830, conforme citado no tópico 5.1, também foi utilizada no *Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros* do Anno de 1836 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1837, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado, Antonio Paulino Limpo de Abreu. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1837, p.6.

do Ministério dos Negócios Estrangeiros apresentado em 1837 na Assembleia Geral Legislativa, afirmou categoricamente que os contrabandistas de escravos encontravam “as sympathias, e protecção em grande parte dos habitantes, que julgão a introdução dos Africanos hum beneficio para a lavoura”.⁸⁸⁹

Conforme observou Jaime Rodrigues, “enquanto o tráfico permitiu a multiplicação da riqueza e enquanto o controle social sobre a mão de obra foi tão eficiente quanto era possível, o traficante gozou de elevado conceito social”.⁸⁹⁰ Devemos ressaltar que o “elevado conceito social” era referendado oficialmente pelo governo imperial brasileiro por meio da concessão de títulos e honrarias aos grandes traficantes. É significativo o caso de um dos mais abastados comerciantes de escravos que atuou na praça mercantil do Rio de Janeiro ao longo das décadas de 1830 e 1840, José Bernardino de Sá. Este destacado e conhecido mercador de cativos da praça mercantil do Rio de Janeiro era beneficiário de altas honras e condecorações brasileiras. Em seu final de carreira, em 1850, ainda atuando na liderança da traficância foi presidente do Teatro Real de São Pedro na Capital do Império e após o seu retorno à terra natal no ano seguinte tornou-se o *Barão da Vila Nova do Minho*, título concedido pela rainha Maria da Glória de Portugal, e oficialmente reconhecido no Brasil por seu irmão, o Imperador D. Pedro II.⁸⁹¹ Assim como Bernardino de Sá, Manoel Pinto da Fonseca recebeu elevadas honrarias. Pouco antes de 1847 ele foi elevado a cavaleiro da *Ordem da Rosa brasileira*⁸⁹², honra imperial que mais tarde foi concedida por D. Pedro II a Alexander von Humboldt por seu ensaio sobre a extremidade norte do Brasil.⁸⁹³ Como podemos perceber, duas realidades completamente díspares e, no entanto, obtendo o mesmo reconhecimento público por parte do governo brasileiro com a concessão de títulos honoríficos.

Os casos de Bernardino de Sá e Pinto da Fonseca nos indica que apesar de terem realizado o contrabando de africanos juridicamente livres, por mais de uma década, e das críticas vorazes veiculadas na imprensa liberal abolicionista sobre os desembarques

⁸⁸⁹ Ibid., p.5. (grifos nossos).

⁸⁹⁰ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, p.127.

⁸⁹¹ KARASCH, Mary. *The Brazilian Slavers and the illegal slave trade*, 1967, pp.15-16; CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.120-121.

⁸⁹² A imperial *Ordem da Rosa* foi uma ordem honorífica brasileira criada em 17 de outubro de 1829 pelo Imperador D. Pedro I (1822-1831) para perpetuar a memória de seu segundo matrimônio, com Amélia de Leuchtenberg um dia após sua chegada ao Brasil. Era uma honraria concedida a alguns parlamentares brasileiros, dentre os quais a chamada “trindade saquarema”: Paulino José Soares de Sousa, Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara e Joaquim José Rodrigues Torres, Cf. SOARES, Antonio Joaquim Macedo. *Nobiliarquia fluminense – Genealogia das principais e mais antigas famílias da Corte e Província do Rio de Janeiro*. Niterói, IHGB, 1947; BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario bibliographico brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 7 vols., 1902.

⁸⁹³ CONRAD, Robert E. op.cit., p.122.

clandestinos de africanos no litoral brasileiro, a imagem social desses negociantes portugueses, até pelo menos o final da década de 1840, não havia se deteriorado completamente.

De acordo com um relato do início do ano de 1847 do Ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, Bento da Silva Lisboa, o *Barão de Cairu*, em um ofício enviado ao representante do serviço externo britânico no Rio de Janeiro, *Lord James Hudson*, não apenas os grandes traficantes, mas também os de menor peso nas realizações de viagens negreiras, se socializavam entre os cidadãos mais ricos e respeitáveis da sociedade, além de desfrutarem influência no Parlamento brasileiro e no próprio Conselho de Estado, órgão privativo do imperador. O ministro brasileiro, que se declarara inimigo do tráfico negreiro ao referido Cônsul inglês, deixou transparecer o seu próprio sentimento de incapacidade para suprimir o comércio de escravos:

Não conheço ninguém que possa ou queira tentá-lo e, quando 99 entre cada 100 homens estão envolvidos no tráfico, como fazer? (...) O vício penetrou até o coração da sociedade. Quem mais requestado, quem mais festejado nesta cidade do que Manuel Pinto [da Fonseca]? Todo mundo sabe que ele é o grande traficante *par excellence* do Rio. Contudo, tanto ele quanto dezenas de outros traficantes menores vão à corte – sentam-se a mesa dos cidadãos mais ricos e respeitáveis – ocupam cadeiras na Câmara como nossos representantes e têm até voz no Conselho de Estado. Estão cada vez mais vigilantes, perseverantes, audazes – os que eles não ousam afastar, procuram comprar. Ninguém faz dinheiro com maior facilidade ou o gasta com maior prodigalidade – o que eles tocam, transforma-se em ouro – levam tudo de roldão com eles. O senhor conheceu o meu horror pessoal a esse maldito tráfico – mas, com homens desses, que é que eu posso fazer, que é que eu faço? (...) Por onde devo começar? Com os meus colegas – é inútil. Com o Conselho, não adianta, não me dariam ouvidos. Na Câmara, me chamariam traidor. Nas ruas, me apedreariam. Não posso consentir em ser O Homem, no Brasil, de que todos os seus patrícios se afastem com desprezo e aversão. Não serei eu quem atará o guizo no pescoço do gato.⁸⁹⁴

Conforme observou Jaime Rodrigues, analisando este mesmo documento citado acima, o *Barão de Cairu* poderia estar exagerando pois se tratava de um diálogo oficial com o embaixador inglês no exato momento em que a pressão da Grã-Bretanha pelo fim do tráfico de escravos para o Brasil era mais intensa, desta forma “ele precisava demonstrar como era difícil atuar contra os traficantes que tão enfrontados estavam nas instituições brasileiras”.⁸⁹⁵ Apesar das alegações de impotência por parte do responsável pela pasta das relações exteriores do Brasil, o fato é que “os gatos” acabaram sendo perseguidos, ficando cada vez mais acuados, assim como ficara a maior nação escravocrata das Américas diante da deterioração das relações com a Grã-Bretanha nos últimos anos da década de 1840, quando havia se configurado um

⁸⁹⁴ Citado em correspondência de James Hudson para o secretário do *Foreign Office*, Lord Palmerston, 12 de janeiro de 1847, *Foreign Office* 84/678. Apud. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.276. (grifos nossos).

⁸⁹⁵ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, p.134.

verdadeiro estado de guerra com os navios da *Royal Navy* avançando sobre as águas territoriais brasileiras em claro desrespeito a soberania nacional. A situação conflituosa só começou a ser contornada com a promulgação da segunda lei que aboliu o comércio de cativos africanos no território brasileiro em 1850, e com as mudanças de atitudes das autoridades do Império, que passaram a perseguir efetivamente “os gatos”, no mar e em terra firme, cooperando finalmente com o esforço de guerra britânico que há décadas vinha lutando contra o tráfico de seres humanos africanos nas duas margens do Atlântico.

Somente quando a pressão antitráfico da Grã-Bretanha atingiu níveis elevadíssimos no último lustro da década de 1840 é que ocorreu o aumento vertiginoso de um sentimento antilusitano na “opinião pública” brasileira⁸⁹⁶, e certa repugnância ao tráfico, pois muitos associavam a permanência da traficância aos portugueses residentes no Brasil. Foi neste processo, após o Ministro da Justiça do Brasil, Eusébio de Queirós, conseguir a aprovação de sua legislação antitráfico no Parlamento brasileiro, que o famigerado empresário traficante português, Manoel Pinto da Fonseca abandonou seus negócios no Brasil e acabou fugindo para a Europa, conforme apontamos no item 4.3 deste trabalho.

Segundo Roquinaldo Ferreira, no início da década de 1830 havia no Brasil “um sentimento antitráfico frágil e sem firmeza”, que se refletiu em uma repressão hesitante e pouco eficiente, porém gradativamente se conseguiu criminalizar a figura do traficante, que “reiteradamente foi associado aos portugueses”, o que fez crescer um sentimento antilusitano. Assim, nos anos de 1850, a repressão aos contrabandistas de escravos africanos residentes no Brasil adquiriu grande eficácia, pois foram destruídos não apenas os barracões e demais estruturas que viabilizaram a reestruturação do tráfico, mas também ocorreu à expulsão do país de centenas de traficantes.⁸⁹⁷

Em certa medida, a estratégia pedagógica dos liberais abolicionistas brasileiros da década de 1830 que consistia em desenvolver uma “opinião pública” desfavorável ao tráfico, inspirada no abolicionismo inglês, com destaque para o Deputado e redator da *Aurora Fluminense*, Evaristo Ferreira da Veiga⁸⁹⁸, parece ter dado resultado somente quando a ação diplomática e naval britânica entrou em cena de forma decisiva e avassaladora, desafiando a soberania brasileira, após a prevalência nos debates do Parlamento inglês da visão abolicionista

⁸⁹⁶ Sobre hostilidades aos portugueses após a independência do Brasil e o desenvolvimento de um sentimento antilusitano, Cf. RIBEIRO, Gladys S. *A liberdade em construção*, 2022, passim.

⁸⁹⁷ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.135-136.

⁸⁹⁸ Cf. YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.123-124.

que consistia na insistência do sistema de supressão do comércio negreiro baseado nos tratados antitráfico e na ampliação da patrulha naval nas duas margens do Atlântico Sul.

Na avaliação de Jaime Rodrigues, a “opinião pública”, de “parte da elite” brasileira, voltou-se contra o contrabando negreiro “por ser ele motivo de problemas diplomáticos e militares com a Grã-Bretanha e pelo medo da africanização”.⁸⁹⁹ Segundo Rodrigues, após a proibição do comércio atlântico de escravos e o aumento da repressão, os traficantes começaram a vivenciar um processo marcado por dois aspectos principais:

De um lado a transformação de sua imagem social, passando de comerciantes ricos e influentes a piratas vorazes e indignos de se manterem no país; de outro, os traficantes tentaram, nem sempre com êxito, manter o comércio de africanos, lançando mão de diversos artificios. Este processo levou mais de duas décadas para completar-se, compreendendo um período que vai, grosso modo, de fins da década de 1820 até por volta de 1850.⁹⁰⁰

De acordo com o referido autor no final dos anos de 1840, no auge das ameaças militares inglesas, efetivamente a figura do traficante passou por um processo de transformação que resultara na “criação de uma imagem mais próxima à do pirata”, ou seja, ocorrera a efetiva criminalização de suas atividades, o que acabaria contribuindo, em certa medida, para o fim do comércio negreiro.⁹⁰¹ O declínio do prestígio social dos traficantes esteve relacionado a crença de que a excessiva importação de enormes contingentes de africanos teria potencial para provocar o desequilíbrio entre livres e escravos no Brasil e o descontrole sobre a mão de obra. Esta perspectiva gerou um certo temor pela “africanização do Brasil”, pois poderia colocar em risco vidas e propriedades. Em 1848, esta possibilidade ganhou força pela descoberta em Pelotas, no Rio Grande do Sul, e em vários municípios do Rio de Janeiro de planos organizados para o levante de escravos.⁹⁰² O fantasma de uma nova edição de uma grande revolta de escravos nos moldes da que ocorrera no Haiti voltara a assombrar a maior sociedade escravista das Américas, mesmo que fosse, conforme analisara Alain Youssef, apenas um “recurso retórico” utilizado por políticos e redatores de jornais “interessados em difundir o medo para angariar algum capital político”.⁹⁰³

⁸⁹⁹ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, p.176.

⁹⁰⁰ *Ibid.*, pp.127-128. (grifos nossos).

⁹⁰¹ *Ibid.*, pp.128-129.

⁹⁰² BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.276.

⁹⁰³ YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, p.70. Sobre o espectro do “haitianismo” no Brasil do século XIX e o uso político deste conceito na imprensa brasileira ver sobretudo o capítulo 3 da obra citada. Ainda sobre o temor do haitianismo no Brasil, veja também: ANDRADE, Marcos Ferreira de. *Imprensa moderna e escravidão*, 2009, pp.1-25; GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio. *Sedições, haitianismo e conexões no Brasil escravista*. Novos Estudos CEBRAP, nº 63, julho de 2002, pp. 131-144.

O plano de conspiração elaborado por escravos em 1848 na região do Vale do Paraíba foi muito bem analisado por Robert Slenes, segundo este existia uma certa “identidade cultural africana bantu” na região sudeste do Brasil que se manifestava em práticas religiosas comuns oriundas do Congo, tendo esta homogeneidade contribuído para a organização de uma sociedade africana hierarquizada, segundo símbolos e tradições da África Central Atlântica, que acabou assumindo um cunho político de resistência à escravidão. O fracasso do levante negro se deveu ao fato de autoridades das províncias de São Paulo e Rio de Janeiro descobrirem a tempo que um projeto de revolta de escravos estava em curso e já havia se espalhado na região do Vale do Café, cuja execução estava prevista para ocorrer no dia de São João (24 de junho). Ainda segundo o referido autor, o movimento conspiratório de escravos no coração econômico do Império do Brasil teria contribuído para o fortalecimento de uma corrente de pensamento contrária ao prosseguimento do contrabando negreiro e influenciado nas decisões posteriores do governo brasileiro no sentido de efetivamente extinguir o comércio de cativos africanos.⁹⁰⁴ O plano de insurreição dos escravos era extremamente ousado pois consistia no envenenamento dos “senhores de qualquer sexo ou idade”, e no assassinato dos “administradores e qualquer pessoa livre empregada nas propriedades”, além “dos escravos que desejassem continuar fiéis aos seus senhores”.⁹⁰⁵

Apesar do movimento ter malogrado, Slenes observou que fora suficiente para as autoridades da época o levarem muito a sério, “tanto mais porque ele coincidia com o aumento de maior pressão inglesa para acabar com o comércio transatlântico, porque havia receio de possíveis ligações entre os cativos e os ingleses, e porque havia evidências de que os escravos, de fato, estavam a par da conjuntura”.⁹⁰⁶ Considerando que a suposta revolta de escravos tenha ficado apenas no nível do planejamento, o fato é que gerou certa apreensão na região que se destacava como a maior produtora mundial de café, próxima a Capital do Império escravocrata brasileiro que na ocasião estava tendo sua soberania abalada pela ação naval inglesa em seu litoral. Parece ser sintomático que no início do segundo semestre de 1848, a resistência até então existente no Parlamento brasileiro a um projeto de lei para abolir efetivamente o comércio atlântico de escravos começasse a ser alquebrada. Além disso, o Presidente da província do Rio de Janeiro, Antônio Manuel de Campos Melo, pressionado por Eusébio de Queirós, ordenou

⁹⁰⁴ SLENES, Robert W. “*Malungu, ngoma vem!*”, 1991, pp.64-67. Veja também: SLENES, Robert W. A árvore de *Nsanda* Transplantada: cultos *Kongo* de aflição e identidade escrava no sudeste brasileiro (século XIX). In: LIBBY, Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira. *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2007, pp.273-314.

⁹⁰⁵ Cf. GRADEN, Dale T. A resistência escrava e a abolição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil em 1850. In: *Africana Studia*, Edição do Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, nº15, 2010, p.158.

⁹⁰⁶ SLENES, Robert W. “*Malungu, ngoma vem!*”, 1991, p.66.

que o chefe de Polícia e um destacamento de soldados se dirigissem ao Saco de Jurujuba (Niterói), onde se localizava um dos mais conhecidos depósitos de escravos próximos a Corte, tendo a operação resultado no apresamento de aproximadamente 100 cativos recentemente importados.⁹⁰⁷

Conforme analisaremos no final deste capítulo, entre as causas subjacentes que teriam contribuído para a mudança de postura das autoridades governamentais brasileiras, atreladas ao partido conservador, em relação ao contrabando de cativos devemos considerar o peso relativo aos fatores de ordem externa, pressão naval e diplomática inglesa, e interna, suposta mudança da “opinião pública” brasileira em relação ao comércio negro, sendo este associado cada vez mais ao crime de pirataria que ofuscava a imagem social dos mercadores de escravos, e provocava insegurança pública diante da possibilidade crescente de rebeliões de africanos que ingressavam aos milhares no território brasileiro de forma clandestina e desordenada desde a década de 1830. Porém, somente fatores de ordem doméstica foram reconhecidamente assumidos por autoridades conservadoras que estiveram à frente do governo brasileiro no combate efetivo ao tráfico a partir de 1850, pensando talvez assim “preservar” a soberania nacional que vinha sendo violada ostensivamente pela ação diplomática unilateral e poderio militar da Grã-Bretanha.

Com efeito, Alain Youssef observou que a partir de 1848 os redatores da imprensa liberal do Rio de Janeiro com o propósito de incentivar a abolição do tráfico negro começaram a utilizar a estratégia de afirmar que “a “opinião pública”, favorável a este ramo comercial desde o período regencial, “havia mudado radicalmente, a ponto de solicitar o seu término imediato”.⁹⁰⁸ De acordo com Youssef, um dos primeiros jornais a recorrer a este argumento foi o *Correio Mercantil*.

A opinião que combate o tráfico dos negros, condenado pelas leis do país, ganha força todos os dias. Houve tempo em que o temor de perseguição, com o receio de desagradar os vendedores que importavam escravos ou, aos compradores que os julgavam indispensáveis, ninguém, ninguém ousava emitir uma opinião a ele contrária. A imprensa conservava-se silenciosa, ou, se entrava na questão só alegava a necessidade de braços, como justificação do tráfico que se fazia, esquecendo assim os tratados a cujo cumprimento nos tínhamos obrigado, e as leis que para moralidade pública devíamos respeitar. Apenas no senado uma ou outra vez se levantava para estigmatizar algumas vezes tais abusos. [...] Hoje felizmente a imprensa, e a tribuna do parlamento discutem esta importante questão [...].⁹⁰⁹

⁹⁰⁷ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.277-280.

⁹⁰⁸ Cf. YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, p.269. (grifos nossos).

⁹⁰⁹ *Correio Mercantil*, ??/11/1849. Apud. YOUSSEF, Alain El. op. cit., p.269. (grifos nossos).

Quanto aos negociantes de cativos, embora estivessem em fins da década de 1840 com o prestígio social abalado pela associação cada vez maior de suas atividades com a prática de crime de pirataria e também pelo recrudescimento do antilusitanismo no Brasil, até certo ponto, ainda puderam contar com determinada condescendência por parte de autoridades governamentais brasileiras, considerando que em fins 1849, o chefe de polícia do Rio de Janeiro, obedecendo a instruções do ministro da justiça, preveniu aos traficantes de escravos que o governo estava se preparando para “tomar medidas antitráfico mais severas”.⁹¹⁰ Ou seja, era um alerta para os que ainda insistiam no ilícito comércio não fossem surpreendidos em seus nichos de mercado negreiro e ao mesmo tempo considerassem que não teriam mais como manter-se na traficância em solo brasileiro. O aviso aos resilientes comerciantes de africanos foi seguido de ação de força pois segundo podemos constatar no Relatório do Ministério da Justiça, apresentado por Eusébio de Queirós em janeiro de 1850 na Assembleia Geral Legislativa, cerca de 200 cativos foram apanhados em duas incursões, uma no Rio de Janeiro e outra em Niterói e, além disso, alguns dos mais conhecidos depósitos de africanos que funcionavam nos arredores da capital do Império foram fechados.⁹¹¹ Na ocasião o projeto da nova lei brasileira antitráfico estava ainda em fase de discussão na Câmara dos Deputados.⁹¹²

5.4 1850: o fim de uma era de três séculos e a consolidação de um regime monárquico de base social escravista

Somente em 1850, de acordo com a análise do historiador britânico Leslie Bethell, “é que o governo brasileiro estaria preparado – e será bom acrescentar, capacitado – a cumprir com o firmado no tratado de 1826 e a fazer esforço em grande escala – e compensadores – para suprimir o tráfico ilegal de escravos”.⁹¹³ Diante desta constatação entramos em uma questão fundamental que gerou um verdadeiro debate historiográfico: Que fatores imperativos efetivamente influenciaram os dirigentes imperiais do Brasil a abandonarem abruptamente a “política do contrabando negreiro” que vinha sendo adotada de forma tácita entre as décadas de 1830 e 1840? As razões para a mudança de posição do governo imperial sob o domínio dos

⁹¹⁰Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.299.

⁹¹¹ Relatório do Ministério da Justiça do Anno de 1849 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 11 de janeiro de 1850, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado, Eusebio de Queiroz Coitinho Mattoso Camara. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1850.

⁹¹² BETHELL, Leslie.op.cit., p.299.

⁹¹³ Ibid., p.94.

conservadores em relação a abolição rápida e definitiva do contrabando negreiro foram muito debatidas na historiografia por pesquisadores brasileiros e estrangeiros, 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.⁹¹⁴ Nas próximas linhas analisaremos estas questões com o propósito de compreender melhor este momento político ímpar da história do Brasil que interrompeu um ciclo de comércio de seres humanos após cerca de trezentos anos.

Com efeito, em setembro de 1848, já no final do gabinete liberal de Francisco de Paula Sousa, foi retomado o antigo projeto antitráfico do Marquês de Barbacena para ser discutido no Conselho de Estado e na Assembleia Legislativa. Porém, coube ao gabinete conservador empossado em 29 de setembro do referido ano, presidido por Pedro de Araújo Lima, Visconde de Olinda, e depois pelo Visconde de Monte Alegre, aprovar dois anos depois a nova legislação brasileira antitráfico que efetivamente daria fim ao contrabando de africanos.⁹¹⁵ No Conselho de Estado, ainda em 1848, a opção pela cessação do tráfico parecia estar se consolidando como a alternativa mais prudente a ser tomada, as palavras do Visconde de Marambaia, Caetano Maria Lopes Gama, expressaram com certa transparência a situação política que se apresentava ao governo brasileiro, embora não mencionasse diretamente o clima de insegurança causada pelos constantes desembarques de milhares de africanos e medo de revoltas escravas, sobretudo após os eventos do Vale do Café.

Atento à natureza desses fatos, eu considero o Brasil debaixo de duas pressões: uma é a dos traficantes de escravos, a outra consiste nos meios empregados pelo governo britânico para reprimi-lo. Só com a cessação da primeira pressão poderemos conseguir a cessação da segunda (...). Esta solução consiste em se empregar desde já sérias providências contra o tráfico; em se estabelecendo condições tais para a navegação entre o Brasil e a costa da África que (...) tornem difícil, se não impossível, o comércio de escravos. (...) Convirá, para melhor efeito destas medidas, esclarecer pela imprensa aqueles brasileiros que supõe ser a costa da África a fonte do nosso bem, mostrando-lhes que estão em erro e cegos sobre os seus verdadeiros interesses e que o ponto da escravidão é o mais arriscado de nossa terra.⁹¹⁶

⁹¹⁴ 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, pp.11-12.

⁹¹⁵ RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, pp.201;220 ; BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p. 280.

⁹¹⁶ SOUZA, José Antônio Soares de. *A vida do Visconde do Uruguai*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1944, pp.209-210. Apud. RODRIGUES, José Honório. op.cit., pp.201-202. (grifos nossos).

Sobre a recuperação do projeto Barbacena de 1837 que propunha a abolição do tráfico negreiro sob novos termos e previa em seu polêmico artigo de número treze a revogação da legislação antitráfico de 1831, o que conseqüentemente levaria a “legalização” da escravidão de africanos que haviam ingressado ilegalmente no Brasil, Alain Youssef observou que não apenas periódicos liberais, mas também alguns conservadores inicialmente, aprovaram a iniciativa de se rediscutir uma nova legislação brasileira que efetivamente abolisse o comércio atlântico de escravos, sob a influência dos acontecimentos do Vale do Paraíba, ainda que não se referissem diretamente a tentativa de insurreição escrava.⁹¹⁷ A título de exemplo, citamos abaixo um trecho da matéria do *Correio da Tarde* de 22 de agosto de 1848, cujo redator era ligado a um líder saquarema⁹¹⁸ no Parlamento, Bernardo Pereira de Vasconcelos.

E a consideração de segurança? Essa está ao alcance de todos os que observam o progressivo e desproporcionado aumento de uma raça hostil por condição e instintos. Na superioridade da nossa raça, e na unanimidade dos nossos esforços, temos muitos recursos contra esses perigos; mas a nossa confiança não nos deve cegar. A apreensão do Governo é pois até certo ponto justa [...]⁹¹⁹

Cabe observar que de acordo com Robert Slenes, os estadistas do império teriam censurado na imprensa notícias que fizessem alusão direta aos planos de rebelião escrava no Vale do Paraíba, com o propósito de evitar a propagação do pânico em função da possibilidade de novos levantes de escravos.⁹²⁰ Conforme podemos perceber além do periódico conservador afirmar que havia “apreensão do governo” em relação ao “progressivo e desproporcionado aumento de uma raça hostil por condição e instintos” parece também que se estava colocando em execução o que o conselheiro de Estado Caetano Maria Lopes Gama havia proposto: “esclarecer pela imprensa aqueles brasileiros que supõe ser a costa da África a fonte do nosso bem”, que na verdade estariam incorrendo em um erro pois “o ponto da escravidão é o mais arriscado de nossa terra.” Além disso, a ideia de “superioridade” da “nossa raça” [brasileiros]

⁹¹⁷ YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.251-253.

⁹¹⁸ Segundo Ilmar Rohloff de Mattos a denominação *saquarema* em referência aos políticos conservadores se devia ao fato de os líderes do partido Joaquim José Rodrigues Torres e Paulino José Soares de Sousa serem proprietários de terras e escravos na vila de Saquarema, província do Rio de Janeiro, todavia o apelido guardava um traço marcadamente particular: “Por saquaremas se denominariam sempre e antes de tudo os conservadores fluminenses, e se assim ocorria era porque eles tendiam a se apresentar organizados e a ser dirigidos pela “trindade saquarema”: Joaquim José Rodrigues Torres, futuro Visconde de Itaboraí, Paulino José Soares de Sousa, futuro Visconde do Uruguai, e Eusébio de Queirós.” Esses três conforme apontou Joaquim Nabuco na sessão de 1843, embora não tivessem o renome dos “chefes do Senado”, Pedro de Araújo Lima, Bernardo Pereira de Vasconcelos e Honório Hermeto Carneiro Leão, tinham já de fato a direção do Partido Conservador. Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, pp.106-108.

⁹¹⁹ *Correio da Tarde*, 22/08/1848. Apud. YOUSSEF, Alain El. op.cit., pp.252-253. (grifos nossos).

⁹²⁰ SLENES, Robert W. “*Malungu, ngoma vem!*”, 1991, pp.66-67.

em relação aos africanos é abertamente apregoada. Isso nos leva diretamente a uma questão central elaborada por Dale Graden sobre o encerramento do tráfico de africanos para o Brasil: Por que os ministros do gabinete do governo imperial que decidiram acabar com as importações de escravos na reunião fechada do Conselho de Estado em janeiro de 1850 não mencionaram a insegurança causada pelos milhares de africanos em seu meio? Na avaliação de Graden a resposta estaria ligada a perspectiva dos estadistas brasileiros em relação aos africanos, que seriam supostamente inferiores:

Uma das razões pode ser atribuída a seus preconceitos raciais. Esses homens tinham pouco respeito pela África ou pelos africanos. Na verdade, eles detestavam o convívio com os africanos. Não acreditavam que os africanos e seus descendentes tivessem capacidades intelectuais iguais às dos brancos ou mesmo de pessoas de raça mista. Zombavam da ideia de que os africanos pudessem se organizar e minar um regime escravista que florescera por três séculos. E não desejavam que o Brasil se tornasse uma “outra África”.⁹²¹

Ao fim e ao cabo após longos debates na Assembleia Legislativa, provocados sobretudo pela questão de reafirmar ou revogar a primeira legislação brasileira antitráfico de novembro de 1831, foi aprovada a Lei n.º 581 de 4 de setembro de 1850, que levaria o nome do ministro da justiça, e o Decreto n.º 708, de 14 de outubro de 1850, estabelecendo as medidas para a repressão do tráfico de africanos para o Império do Brasil. Com efeito, o Ministro da Justiça Eusébio de Queirós optou por uma saída realística, sendo o artigo de número treze do projeto de lei original de Barbacena excluído do texto final da nova legislação, deixando assim a lei de 1831 no estatuto das leis em vigor, porém para aplacar os ânimos dos latifundiários escravocratas, que viam sua propriedade escrava ameaçada, na prática todas as compras pretéritas ilegais de escravos seriam ignoradas, para que se atacasse à tarefa mais imediata de evitar a importação de novos africanos para o Brasil.⁹²²

Sobre o impacto da Lei Eusébio de Queirós e a ação do Estado 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

⁹²¹ GRADEN, Dale T. A resistência escrava e a abolição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil em 1850, 2010, p.164.

⁹²² RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.220 ; BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.278-280 ; 298-299.

para a rota de Cuba, onde competiriam com norte-americanos pelo último mercado de escravos africanos aberto nas Américas.⁹²³

A nova legislação determinou que todas as embarcações brasileiras, onde quer que fossem encontradas e as estrangeiras, descobertas em portos, baías, ancoradouros ou mares territoriais do Brasil, que estivessem transportando africanos ou aparelhadas para o tráfico, seriam passíveis de captura pelas autoridades e navios de guerra brasileiros. A importação de escravos para o Brasil era declarada proibida pela Lei de 7 de novembro de 1831 e os autores do crime de importação seriam o proprietário, o capitão ou mestre, o piloto e o contramestre da embarcação; bem como os “cumplices” – tripulação, os que ajudassem no desembarque de escravos no território brasileiro, além dos que concorressem para ocultar os africanos das autoridades. A importação de escravos para o território do Brasil passava a ser considerada “pirataria” e todos os navios capturados seriam vendidos com toda a carga encontrada a bordo em benefício dos apresadores, deduzindo-se um quarto do valor para o denunciante se houvesse. Ademais, o governo brasileiro após verificar o julgamento de boa presa, retribuiria a tripulação da embarcação apresadora com a soma de quarenta mil réis por cada um africano apreendido, estes deveriam ser reexportados por conta do Estado para os portos africanos de onde saíram e enquanto a reexportação não fosse realizada, os africanos deveriam ser empregados em trabalho sob a tutela do governo, não sendo concedido os seus serviços a particulares, como era previsto na primeira legislação brasileira antitráfico.⁹²⁴

Os generosos benefícios monetários concedidos aos apresadores e aos possíveis denunciadores do agora crime de “pirataria”, provavelmente na visão dos legisladores poderia atrair o maior apoio da população pobre dos locais de desembarques clandestinos e dos arredores onde houvesse armazéns e depósitos de africanos. Além de aumentar a repressão a nova legislação, conforme havia proposto Eusébio de Queirós, alterou completamente a tramitação dos processos judiciais, na medida em que os casos de crime de traficância de cativos foram retirados das mãos dos júris locais, cujos membros, assim como a maioria das testemunhas, tinham interesses escusos e eram presas fáceis da corrupção e intimidação. De acordo com a nova lei antitráfico os traficantes deveriam ser processados e julgados em primeira instância na Auditoria de Marinha, tendo o Conselho de Estado como tribunal de segunda instância. Quanto aos compradores de africanos, estes continuariam sendo processados

⁹²³ MAMIGONIAN, Beatriz G.; SIQUEIRA, A. P. P. A campanha abolicionista e a escravidão no século XIX, 2011, p.12.

⁹²⁴ Lei n.º 581 de 4 de setembro de 1850, In: BRASIL. *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1850*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, Tomo XI, 1851, pp.267-270.

e julgados de acordo com o previsto na Lei de sete de novembro de 1831, ou seja, na esfera da justiça comum e não das auditorias da marinha, o que nos indica claramente a permanência do pacto político existente entre os saquaremas e os fazendeiros.⁹²⁵

Conforme avaliou Jaime Rodrigues, as medidas judiciais tomadas em 1850 “deixaram o traficante na condição de réu explícito, poupando os senhores de terra que compravam os escravos”, pois estes ao permanecerem na alçada da justiça local, poderiam contar com a suscetibilidade às pressões e a parcialidade dos juízes municipais e delegados de polícia, haja vista que de acordo com a reforma do Código do Processo Criminal de 1841 já não eram mais os juízes de paz os responsáveis por processos de julgamento de contrabando de africanos.⁹²⁶ Não apenas a legislação se tornara mais rigorosa com os traficantes, mas os métodos de repressão das autoridades brasileiras no mar e em terra firme, haja vista que o combate ao tráfico vinha ocorrendo de forma mais incisiva desde os últimos meses de 1848, ou seja, antes da aprovação da nova lei brasileira antitráfico. Porém, houve um longo e sinuoso caminho percorrido, repleto de recuos e avanços, entre os efeitos da Conspiração de escravos do Vale do Paraíba de 1848 e a lei que reextinguiu o tráfico em 1850.

Nos últimos anos da década de 1840, se registraram patamares elevadíssimos da entrada de novos africanos. Com efeito, tanto em 1847, como em 1848, mais de 60 mil cativos desembarcaram em solo brasileiro; em 1849, o volume registrou leve queda, atingindo pouco mais de 57.500 africanos. Se considerarmos apenas a região de cultura cafeeira de exportação, percebemos que os números continuaram muito elevados: 49 mil africanos em 1847, 52 mil em 1848 e 46 mil em 1849.⁹²⁷ Esta situação sugere de forma muito contundente que os efeitos do projeto de insurreição escrava no Vale do Café foram efêmeros e a questão da segurança interna não era uma preocupação primordial e consensual entre políticos conservadores e seus aliados proprietários das *plantations escravistas* no momento em que o Gabinete saquarema decidiu efetivamente abolir o tráfico em 1850.⁹²⁸ Não obstante, de acordo com Dale Graden, em meados da década de 1840 muitos indivíduos admitiam que as ações da Grã-Bretanha, inclusive a apreensão de navios negreiros pelos navios de guerra britânicos, “podiam acarretar a cessação permanente das importações de escravos para o Brasil. Essa possibilidade gerou uma urgência em acelerar o transporte de escravos africanos para o país”.⁹²⁹ Considerando o volume dos

⁹²⁵ Vide os artigos de número oito e nove da Lei n.º 581 de 4 de setembro de 1850.

⁹²⁶ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, 2000, pp.130-131.

⁹²⁷ Cf. <http://www.slavevoyages.org>.

⁹²⁸ Cf. YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.253-257.

⁹²⁹ GRADEN, Dale T. A resistência escrava e a abolição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil em 1850, 2010, p.155.

últimos anos do tráfico atlântico para as terras brasileiras e o contexto político interno, marcado por polarizações partidárias entre liberais e conservadores, e externo, aumento das pressões diplomáticas e navais da Grã-Bretanha, que atravessava o Império do Brasil, podemos avaliar como ainda era forte a cultura do tráfico e da escravidão na maior nação escravocrata das Américas. Embora existisse a possibilidade real de conspirações escravas que pudessem comprometer a segurança interna, a atração pela África e a cultura escravocrata da sociedade brasileira se mostrou maior que os temores. De acordo com Maria de Fátima Silva Gouvêa, em 1848 na Assembleia Provincial do Rio de Janeiro, após os acontecimentos do Vale do Paraíba, foi realizada uma sessão secreta para tratar sobre questões de ordem e segurança pública, onde foi debatido a possibilidade de se criar 180 novos postos de policiais na província. No entanto, “a maior parte dos deputados provinciais acabou concordando que a “situação”, como eles chamavam, havia acalmado.” Foi decidido que caso houvesse alguma emergência, “a administração provincial deveria ser capaz de conter a situação, pedindo forças extras ao governo nacional.”⁹³⁰

Sem embargo, conforme analisamos no capítulo quatro, a força das correntes que conectavam o Brasil à África no final da década de 1840 ainda eram muito fortes, e isto se devia fundamentalmente as sólidas redes mercantis construídas entre traficantes residentes no Brasil e os régulos africanos que dominavam o litoral do reino Ngoyo entre a baía de Cabinda e a foz do rio Zaire. Não se tratava apenas de um negócio, mas de uma cultura da escravidão que se materializara em uma relação de harmonia de interesses de sociedades escravistas secularmente interligadas não apenas por laços mercantis mais também por costumes em comum. Em grande medida, esta realidade sociocultural afro-brasileira explica por que o comércio atlântico de cativos perdurou no Brasil com bastante força até 1850 desafiando a política de Estado abolicionista adotada pela Grã-Bretanha.

Em função da força da escravidão na África, conforme apontou Phyllis Martin, os ingleses só conseguiram alquebrar fragilmente parte da resistência africana do reino de Cabinda, pois apenas uma das linhagens nobres envolvidas no tráfico atlântico de escravos, os Nkata Kalombo, teriam realizado negociações sobre tratados antitráfico de escravos.⁹³¹ Porém, um dos ramos da família Nkata Kalombo, os “Jack”⁹³², em sua base territorial ao sul da baía de

⁹³⁰ Cf. GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *O Império das Províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2008, p. 150.

⁹³¹ MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, p.79.

⁹³² De acordo com Phyllis Martin um dos ramos da família Nkata Kalombo no século XIX era conhecido pelo nome de “Jack”, provavelmente em função do contato com comerciantes ingleses. Tal denominação aparece pela primeira vez nas fontes em um relato de 1826. O chefe da aldeia *Taffe*, base territorial deste ramo da família Nkata

Cabinda permaneceram, assim como os Npuna e os Franques, envolvidos fortemente com a venda de escravos mesmo após o fechamento das portas brasileiras. Em 1861, por exemplo, ocorreu a captura de um navio negreiro com 780 escravos a bordo destinados a Cuba que foram enviados pelo “Rei Jack” de Cabinda, ou seja, o chefe da aldeia *Taffe*.⁹³³

Porém, conforme já analisamos de todos os negociantes de escravos estabelecidos em Cabinda no século XIX, Francisco Franque foi o que de acordo com Phyllis Martin mais mereceu o título de “Príncipe mercantil”, este por meio do estreito relacionamento com traficantes de escravos residentes no Brasil alcançou uma “ascensão meteórica” e “continuou atuando na última fase do comércio da África Central Ocidental nas décadas de 1840 e 1850, quando a organização do comércio mudou”.⁹³⁴ Diante da dificuldade de embarcar escravos em navios negreiros estrangeiros em função do aumento da repressão britânica, há evidências que sugerem que Franque foi capaz de armar seus próprios barcos com capacidade para transportar cerca de 100 escravos através do Atlântico e enviá-los aos sugadores de escravos da América, Brasil e Cuba.⁹³⁵

A resiliência dos cabindas e dos traficantes residentes no Brasil diante da repressão ao tráfico pode ser exemplificada também no caso do apresamento realizado pelo vapor de guerra brasileiro *Urânia* de um iate próximo a Ilha Grande, no Rio de Janeiro, com 291 cativos. Entre os quais, dois naturais de Cabinda, em interrogatório realizado em janeiro de 1851, afirmaram ter aprendido o idioma português em sua terra natal. Conforme observou Jaime Rodrigues o ensino da língua portuguesa aos africanos, como forma de burlar a lei por meio da descaracterização do estereótipo dos africanos boçais para confundi-los com os ladinos, acontecia desde a primeira proibição do tráfico em 1831. Segundo o referido autor além do ensino regular do português na própria África, o próprio lidar cotidiano com portugueses e brasileiros, e mesmo espanhóis em solo africano, contribuiu para o desembarque no Brasil de um número não quantificável de africanos que já falavam o português.⁹³⁶

Quanto à presença de traficantes brasileiros que continuaram atuando nos anos de 1850 diretamente na região congo-angolana fora dos domínios portugueses é bastante emblemática a atuação de Guilherme José da Silva Correia, vulgarmente conhecido como “Guilherme do Zaire”, este foi responsável por vários embarques ilegais de cativos no litoral da região entre o

Kalombo, era chamado de “King Jack”. Cf. MARTIN, Phyllis M. *Family strategies in nineteenth-century Cabinda*, 1987, p.67.

⁹³³ Ibid., p.79.

⁹³⁴ Ibid., pp.73-74. [Tradução nossa]

⁹³⁵ Ibid., pp.75-76.

⁹³⁶ RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio*, 2000, p.136; vide também nota nº 25, p.165.

rio Zaire e o Ambriz, onde mantinha vários barracões de escravos e comandava uma rede de traficantes. Embora tenha realizado o tráfico ilegal principalmente para Cuba, por mais de uma vez, este destacado negociante tentou realizar desembarques ilegais no Brasil após 1850 por meio de conexões com fazendeiros e outros traficantes brasileiros que haviam se afastado da traficância. Uma destas tentativas foi o caso do negreiro *Mary Smith*, um navio de origem norte-americana apresado pela marinha britânica no início de 1856 no litoral do Espírito Santo com carga de 450 africanos, quando então se registrou a última viagem de um tumbeiro para o Brasil que se tem notícia.⁹³⁷ De acordo com o interrogatório policial respondido por João José Vianna, agente e braço direito de “Guilherme do Zaire” que realizava as viagens atlânticas, teria sido o comendador Bernardino Martins Ferreira, atuante na traficância ilegal até 1850 e residente na província do Rio de Janeiro onde adquirira propriedades em São João do Príncipe, que arquitetou a empreitada ao enviar uma correspondência a Guilherme José da Silva Correia, o “Guilherme do Zaire”, onde propunha o recebimento de africanos que poderiam desembarcar no Espírito Santo e também no Rio de Janeiro, na região de Rio das Ostras e Marambaia. A proposta ousada sugeria que os africanos antes de virem para o Brasil deveriam aprender a falar português e ser vestidos como os escravos da terra para que fossem confundidos com os escravos ladinos.⁹³⁸ Cabe observar que a possibilidade de desembarque nas praias da Marambaia sugere com grande margem de acerto que Bernardino Martins Ferreira possuía uma rede de relações sociais e mercantis com Joaquim José de Souza Breves, o dono das praias da Marambaia, na região de Mangaratiba, exatamente ao sul de São João do Príncipe, onde Bernardino Martins havia adquirido uma propriedade e se convertido em fazendeiro após abandonar a traficância. Segundo Roquinaldo Ferreira, Bernardino Martins havia se associado com fazendeiros de Ubatuba, onde também adquirira propriedades, e os convidara para realizar a compra do carregamento de africanos do negreiro *Mary Smith*.⁹³⁹ Ao que tudo indica os fazendeiros da região do Vale do Paraíba estariam envolvidos na empreitada e as praias da Marambaia sob controle do chefe da família Souza Breves, o potentado local, funcionariam mais uma vez como local de desembarque de africanos juridicamente livres. Além disso, a atuação de “Guilherme do Zaire” ao norte de Luanda sugere como brasileiros mantiveram parcerias mercantis estáveis com régulos de Cabinda que atuavam no fornecimento de escravos na foz do Zaire. A força da escravidão e o costume da traficância ilícita como meio principal de suprimento de mão de obra para o Vale do Café mesmo após 1850 se mostrava mais forte

⁹³⁷ JÚNIOR, Caio Prado. *História econômica do Brasil*, 1973, p.153.

⁹³⁸ Cf. FERREIRA, Roquinaldo A. *Dos Sertões ao Atlântico*, 1996, pp.93-99.

⁹³⁹ *Ibid.*, veja nota nº 20, p.95.

do que a insegurança provocada por possíveis insurreições escravas. Acreditamos que somente quando os custos e os riscos de insucesso das viagens negreiras superaram as possibilidades de lucros é que o comércio atlântico de cativos para o Brasil declinou completamente, e para que este momento chegasse foi fundamental a persistente ação diplomática e naval britânica.

Com efeito, na conjuntura anterior a 1850 para muitos políticos conservadores e fazendeiros da elite agrária brasileira parecia ser mais importante abastecer o mercado interno com mais escravos pensando em futura reserva de mão de obra africana em caso da efetiva extinção do tráfico do que adotar medidas preventivas contra revoltas de escravos. Esta possibilidade muito provavelmente já havia se tornado bastante factível para os contemporâneos da conspiração de 1848 do Vale do Paraíba, haja vista as rebeliões escravas ocorridas no Caribe britânico no início da década de 1830, fato que acabou forçando o governo inglês a emancipar cerca de 800 mil escravos. Ademais, conforme observou Graden, em função da existência de um tráfico triangular de escravos entre a Bahia, a África Oriental e Cuba, políticos brasileiros e a elite de fazendeiros-comerciantes não teriam ficado alheios ao ciclo das revoltas escravas que eclodiram a partir de 1843 em Cuba⁹⁴⁰, e a repressão que se seguiu ao movimento dos africanos.⁹⁴¹ Nada disso, porém, foi capaz de criar uma uniformidade de pensamento contra o tráfico na sociedade escravista brasileira, pois conforme analisou Alain Youssef, tendo como fonte primordial os periódicos de tendência liberal e conservadora para avaliar a questão dos posicionamentos políticos frente a questão de repressão ao contrabando negreiro, pelo menos até 1850 os conservadores estiveram longe de um consenso a respeito da supressão definitiva do comércio de africanos. Muito pelo contrário, entre os periódicos conservadores, destacou-se *n'O Brasil*, o seu maior porta voz, que em agosto de 1848 já havia criticado a retomada do projeto Barbacena de 1837 “nos mesmos moldes que caracterizaram sua existência desde que foi inaugurado em 1840, isto é, com uma defesa do comércio de africanos e um ataque ferrenho aos Luzias”.⁹⁴² Ainda segundo Youssef, “se os Liberais realmente estavam interessados em acabar com o tráfico negreiro”, o político e redator *Saquarema* do periódico *n'O Brasil*, Justiniano José da Rocha, avaliou que seus opositores deveriam recorrer “aos meios indiretos e ao lento e progressivo resultado desses meios” para

⁹⁴⁰ Sobre as conspirações escravas da ilha de Cuba em Matanzas (1843) e La Escalera (1844), vide: PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, p.247; PAQUETTE, Robert L. *Sugar is Made with Blood: the Conspiracy of La Escalera and the Conflict between Empires over Slavery in Cuba*. Connecticut: Wesleyan University Press, 1988; MURRAY, David. *Odious Commerce: Britain, Spain and the abolition of the Cuban slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002, pp. 159-80.

⁹⁴¹ GRADEN, Dale T. A resistência escrava e a abolição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil em 1850, 2010, p.164.

⁹⁴² Cf. YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, p.253.

abolir o tráfico. O que na prática significava a adoção de um “abolicionismo toleracionista”, conforme já analisamos no item 5.1 deste capítulo, ou seja, um discurso abolicionista dissimulado, que na realidade não passava de “mera retórica utilizada (...) para amenizar o verdadeiro projeto Saquarema dentro de uma conjuntura desfavorável ao pensamento do grupo sobre o tema”.⁹⁴³

De uma maneira geral, podemos identificar de certa forma quatro linhas de abordagens sobre a abolição do comércio ilícito de africanos para o Brasil em 1850, que fazem alusão a questão destacando aspectos distintos que em tese não se excluíam, mas antes se complementariam para uma explicação articulada do processo histórico. A pergunta recairia então na identificação dos fatores ou fator que teria contribuído de maneira mais decisiva na tomada de posição do governo brasileiro contra a permanência dos desembarques de cativos em suas praias. Cabe observar que a discussão teve início entre os próprios contemporâneos da supressão do tráfico. Em um campo, estavam os defensores da tese de que as ações diplomáticas e militares da Grã-Bretanha foram determinantes na decisão brasileira de abolir o comércio atlântico de novos africanos, percepção esta observada sobretudo entre abolicionistas ingleses que apoiaram os métodos tradicionais adotados pelo chefe do serviço externo britânico, *Lord Palmerston*. O historiador britânico *Leslie Bethell* acabou dando um formato historiográfico a esta perspectiva. *David Eltis*, por sua vez, ao abordar os fatores que teriam contribuído para a supressão do comércio atlântico de escravos no Brasil destacou uma visão que os redatores de periódicos liberais passaram a propagar desde o final dos anos quarenta e os conservadores, no início da década de 1850, segundo a qual teria ocorrido uma mudança na “opinião pública” brasileira que passou a ser desfavorável ao contrabando negreiro, fator que supostamente contribuiu de forma decisiva para a abolição do tráfico de africanos por parte do gabinete conservador que governava o Brasil.⁹⁴⁴ Foi esta perspectiva, conforme destacaremos no final deste capítulo, que os dirigentes saquaremas brasileiros adotaram para de certa forma mascararem o constrangimento diante da incapacidade de reagir as ações unilaterais britânicas que vinham violando a soberania nacional desde o último lustro da década de 1840.

Outros pesquisadores, adentrando mais no terreno da identificação dos elementos variáveis que teriam contribuído para a suposta mudança da “opinião pública” brasileira em relação ao contrabando de africanos, têm apontado os efeitos dos “medos” das elites

⁹⁴³ *Ibid.*, p.254.

⁹⁴⁴ Sobre o surgimento ainda em 1850 do debate em relação a extinção do tráfico de africanos, veja: *BETHELL, Leslie. A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp.339-343; *ELTIS, David & WALVIN, James (eds.). The Abolition of the Atlantic Slave Trade*. Madison, University of Wisconsin Press, 1981; *CARVALHO, José Murilo de. Teatro de Sombras*, 2011, pp. 299-304.

socioeconômicas do Brasil como fator importante para abolição do tráfico. Dentro deste prisma, conforme já abordamos, destaca-se Robert Slenes, segundo o qual a insegurança pública gerada pelas tensões fomentadas por “estrangeiros da África”, responsáveis por um clima de apreensão permanente diante da possibilidade de rebeliões escravas em fins dos anos quarenta, tiveram um peso considerável na tomada de decisões que resultaram no fim do contrabando negro para o Brasil, assim como as iniciativas inglesas. Dale Graden, seguindo esta linha interpretativa, destacou também que a capacidade de mobilização dos escravos para grandes insurreições deve ser considerada entre os fatores que contribuíram para a supressão do comércio ilegal de cativos. Sidney Chalhoub ressaltou a ocorrência de um outro tipo de “medo” que assolou a sociedade escravista brasileira, o medo das doenças oriundas da África trazidas nos navios negreiros, especialmente a febre amarela que entre 1849 e 1850 fez milhares de vítimas no Rio de Janeiro, sendo mencionada em periódicos e no Parlamento como o “anjo da morte que Deus enviou a esta cidade”. A epidemia teria contribuído para reforçar o declínio da imagem social dos negociantes de cativos que insistiam em desembarcar milhares de africanos clandestinamente no Brasil.⁹⁴⁵ Jaime Rodrigues, além de apontar o temor frente a africanização do Brasil e a consequente haitianização, acrescentou a estas questões o processo de “criminalização” dos negociantes de africanos que resultou no aumento do desprestígio social dos traficantes, sendo estes cada vez mais identificados asperamente como “piratas”, levando a uma maior coesão de parcelas da *elite política imperial*⁹⁴⁶, e, ainda, ao “esgotamento do projeto de construção do mercado de mão de obra, baseado exclusivamente no escravo como alicerce da produção”.⁹⁴⁷

Jeffrey Needell e, posteriormente, Tâmis Parron negaram que o gabinete conservador tivesse agido sob a influência de qualquer temor por ações coletivas de escravos ou mesmo em razão da epidemia de febre amarela para aprovar a nova legislação antitráfico em 1850. Segundo Needell, que atribuiu a extinção do contrabando negro à diplomacia inglesa, as lideranças saquaremas que exerciam firme controle do Estado optaram por tomar atitudes efetivas contra o tráfico porque estariam mais preocupadas com a crise na região do Rio da Prata. Parron, afirma que o “tratamento beligerante da Inglaterra compôs um fator diferencial e decisivo” para o fim da traficância de africanos, porém admite que no máximo o plano de

⁹⁴⁵ Vide: SLENES, Robert W. “*Malungu, ngoma vem!*”, 1991, passim; CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996; GRADEN, Dale. An Act “even of public security”: slave resistance, social tensions and the end of the international slave trade to Brazil, 1835-1856. *The Hispanic America Historical Review*, 76:2, 1996, pp.249-282.

⁹⁴⁶ Sobre a constituição da *elite política imperial*, vide: CARVALHO, José Murilo de. *A construção da ordem*, 2011, passim.

⁹⁴⁷ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, pp.50-62;118-119.

conspiração escrava no Vale do Paraíba poderia ter influenciado apenas para a reabertura do novo projeto de lei antitráfico na Câmara dos Deputados em 1848, mas não estaria relacionado a tomada de posição do governo brasileiro em 1850.⁹⁴⁸

Dale Graden sintetizou este debate historiográfico sobre os motivos que levaram ao fim o tráfico transatlântico de africanos para o Brasil em meados do século XIX, em apenas duas “escolas” ou correntes de análise. A primeira é descrita como “Escola ilustrada” (Enlightenment School), segundo a qual as ações combinadas do governo brasileiro e da Marinha Britânica teriam posto um fim às importações de escravos para o Brasil. De acordo com Graden, esta linha de análise “minimiza as pressões das camadas inferiores da sociedade, especialmente a resistência escrava, como um fator decisivo ao fim do tráfico”. Além disso, “oferece uma percepção da visão de mundo e das posições dos políticos influentes”, em que apenas as suas ações teriam tido um papel determinante na extinção do comércio de africanos para o Brasil. “É a história política e institucional por excelência”. Em contrapartida, a segunda perspectiva se apoia exatamente na resistência de escravos, africanos libertos e africanos emancipados como um dos fatores importantes que contribuíram diretamente para a supressão do tráfico brasileiro, sem desconsiderar os esforços realizados pela Marinha Real inglesa para a extinção do comércio atlântico de cativos. Esta linha interpretativa é descrita como a “Escola Subalterna” da história (Subaltern School).⁹⁴⁹ Nas próximas linhas analisaremos esses dois paradigmas de interpretação ou correntes historiográficas identificadas pelo referido historiador norte-americano.

Em seu referido artigo Dale Graden afirma que a Revolta dos Malês, ocorrida quinze anos antes da Lei Eusébio de Queirós, “teve um profundo impacto em muitos brasileiros, tanto na elite como no povo”, e a memória desta revolta, “combinada com as várias manifestações de resistência escrava que a ela se seguiram desempenhou um papel importante nas decisões e política imperiais de 1848 a 1851”.⁹⁵⁰ Após a rebelião de escravos e libertos muçulmanos em Salvador no início de 1835, a imprensa liberal procurou influenciar a “opinião pública” no sentido de alertar para a ameaça potencial representada pelos desembarques clandestinos de milhares de cativos africanos e além disso, conforme destacou o referido autor a Assembleia Provincial da Bahia enviou uma Representação à Assembleia Geral Legislativa do Brasil

⁹⁴⁸ Cf. NEEDLELL, Jeffrey D. *The Party of Order*, 2006, pp.138-55; Cf. também, do mesmo autor: The abolition of the Brazilian slave trade in 1850: historiography, slave agency and statemanship. *Journal of Latin American Studies*, vol. 33, parte 4, nov/2001, pp. 681-711; PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, pp.230-244;247.

⁹⁴⁹ GRADEN, Dale T. A resistência escrava e a abolição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil em 1850, 2010, pp.151-152; 166.

⁹⁵⁰ *Ibid.*, p.152.

solicitando providências para interromper a importação ilegal de novos africanos que poderiam comprometer a segurança pública, colocando em risco vidas e propriedades.⁹⁵¹ Estas atitudes que demonstravam apreensão em razão da possibilidade de grandes insurreições escravas continuaram a ser expressadas nos anos de 1840 e início dos anos de 1850 em vários documentos oficiais e em periódicos que circulavam nas províncias do norte, nordeste e sudeste do Império do Brasil, por meio dos quais podemos, conforme observou Graden, ter ciência de “numerosas descrições de revoltas e resistência escrava organizadas” que certamente teriam elevado as tensões em meados do século XIX.⁹⁵²

Paralelamente, a suposta situação de instabilidade interna do Brasil em função do temor de revoltas escravas, sobretudo nas regiões com maior concentração de cativos, era acompanhada de perto por embaixadores britânicos que reportavam a situação ao *Foreign Office*, tomemos como exemplo o relato do início de 1848 do côsul Henry Cowper: “Existe uma apreensão geral na Província da Bahia de que a extensão do comércio de escravos está acelerando o dia em que a província cairá nas mãos dos negros”.⁹⁵³

A percepção do clima de insegurança diante da possibilidade de rebeliões escravas de grande monta na Bahia expressada nas palavras do agente consular britânico encontraram um paralelo em uma representação enviada à Assembleia Geral do Rio de Janeiro por autoridades do conselho municipal de Salvador em meados de 1850, ou seja, pouco tempo antes de ser aprovada a Lei Eusébio de Queirós, e ainda no contexto dos contínuos desembarques em massa de africanos.

O tráfico de escravos hoje em dia é tolerado nessa segunda cidade do Brasil na mais repreensível maneira. Não há quem aqui, vendo as embarcações ancoradas no porto, não possa distinguir aquelas destinadas a operar nessa pirataria; não há pessoa aqui que não conheça as casas, chamadas estações, em que *boçaes* africanos [recém-chegados] são mantidos para venda, nos limites desta municipalidade, mesmo desta cidade. Não há quem não possa nomear aqueles que tenham tomado parte nesse bárbaro e ilícito comércio. A lei de 7 de novembro de 1831 é portanto desrespeitada e aviltada, e o comércio prossegue sem problemas tanto mais que está principalmente nas mãos de estrangeiros, que vêm para o Brasil fazer suas fortunas, e controlar nosso comércio nacional.

Ninguém que reflita seriamente sobre os futuros interesses do Brasil, em cujas veias circule o sangue dos homens livres, ou cuja mentalidade esteja de acordo com os dogmas sagrados da religião cristã, pode ficar indiferente a esse barril de pólvora, que se está acumulando contra a sociedade brasileira, sujeitando-nos ao constante alerta e insurreições bárbaras; nem pode a Câmara Municipal da Bahia, portanto, tratá-los com indiferença.⁹⁵⁴

⁹⁵¹ Ibid., pp.155-156.

⁹⁵² Ibid., pp.156;161.

⁹⁵³ Henry Cowper para Lord Palmerston, 9 de fevereiro de 1848, *Foreign Office* 84/727. Apud. GRADEN, Dale T. op.cit., p.156. (grifos nossos).

⁹⁵⁴ “Representação sobre o tráfico,” da Corporação Municipal da cidade de Salvador para a Assembleia Geral no Rio de Janeiro, publicado no Correio Mercantil (Rio de Janeiro), 3 de agosto de 1850, *Foreign Office* 84/806.

Conforme já apontamos no tópico 5.3, em meados de 1848, autoridades policiais tomaram ciência de um suposto plano de conspiração organizado por escravos da região do Vale do Paraíba, abrangendo várias fazendas de café que se estendiam da província do Rio de Janeiro até São Paulo. O fato é que tal projeto de insurreição escrava gerou um inquérito que forneceu informações para elaboração do chamado “Relatório Secreto da Comissão da Assembleia Provincial do Rio de Janeiro sobre as sociedades secretas de africanos na Província do Rio de Janeiro”, onde os autores relataram que olhando: [...] a situação do país, a pequena quantidade de homens brancos [livres] em relação aos milhões de escravos que abundam em todas as partes (...) a comissão especial só pode reconhecer a impossibilidade de acalmar de uma vez as apreensões de uma insurreição de escravos”.⁹⁵⁵ Com efeito, o presidente da província de São Paulo solicitou que um relatório similar fosse elaborado pela Assembleia Legislativa de sua província ⁹⁵⁶, o que demonstra claramente como as autoridades governamentais estavam preocupadas com possíveis insurreições organizadas por escravos em fins dos anos quarenta. Como podemos perceber o temor não era infundado, mas real e ocorria sobretudo nas amplas regiões de *plantation escravista*. Segundo Dale Graden, “as tensões chegaram a tal ponto que os senhores de escravos e suas famílias temerosas dos escravos rebeldes abandonaram suas propriedades no interior de São Paulo e fugiram para as cidades”.⁹⁵⁷

Logo após os acontecimentos da região do Vale do Paraíba, o diplomata britânico em serviço na província do Rio de Janeiro James Hudson não apenas participou o ocorrido a *Lord Palmerston*, mas também expressou o lado positivo da conspiração dos escravos no coração econômico do Brasil do ponto de vista das aspirações britânicas de abolição do tráfico negreiro brasileiro:

Uma mudança muito satisfatória parece estar tomando lugar na mentalidade do governo brasileiro e do público, com respeito a importação de escravos, devido, eu acho, a medida de Lord Aberdeen [1845], sob a qual a captura pode ser feita; ao terror que as últimas importações de escravos criaram nesse governo, e na parte pensante da comunidade; e na posição isolada na qual o Brasil agora se encontra nesse continente e na Europa (...)⁹⁵⁸

Apud. GRADEN, Dale T. A resistência escrava e a abolição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil em 1850, 2010, pp.158-159. (grifos nossos).

⁹⁵⁵ F. S. Dias da Motta e José Alves Carneiro Montezuma, Rio de Janeiro, 8 de julho de 1848: “Relatório Secreto da Comissão da Assembleia Provincial do Rio de Janeiro sobre as Sociedades Secretas de Africanos na Província do Rio de Janeiro”, 8 de julho de 1848 [Sessão Secreta da Câmara dos Deputados, 8 de julho de 1848]. Apud. GRADEN, Dale T. op. cit., pp.157-158. (grifos nossos).

⁹⁵⁶ Ibid., p.157.

⁹⁵⁷ Ibid., p.158.

⁹⁵⁸ James Hudson para *Lord Palmerston*, 5 de agosto de 1848, *Foreign Office* 84/726. Apud. GRADEN, Dale T. op.cit., p.158. (grifos nossos).

De acordo com Dale Graden, as declarações de observadores, as correspondências oficiais de autoridades provinciais, além de artigos escritos por jornalistas e a produção historiográfica existente alinhada a “Escola Subalterna” da história, sugerem que “o medo das revoltas escravas e a constante resistência escrava combinados com os massivos desembarques de escravos influenciaram os oficiais imperiais a colocar um fim no tráfico transatlântico de escravos em 1850”.⁹⁵⁹ Esta interpretação guarda certa validade, pois conforme observou o referido autor, se considerarmos que a manutenção da estabilidade social e da segurança pública estavam entre as maiores preocupações de senadores, deputados, presidentes de províncias, D. Pedro II e seus ministros, ou seja, dos estadistas do Império do Brasil, que mantinham estreitas alianças com fazendeiros e comerciantes responsáveis pela produção e distribuição de gêneros de exportação e subsistência interna, é plausível considerar que o clima de insegurança nas regiões com maior concentração de escravos após os eventos do Vale do Paraíba e os temores que se seguiram a conspiração dos escravos, contribuíram, em certa medida, para as ações iniciais do governo brasileiro no sentido de efetivamente combater o contrabando negreiro.⁹⁶⁰ Não obstante, acreditamos que os eventos conspiratórios protagonizados por escravos do Vale do Café em 1848, assim como outras revoltas de escravos que a precederam, bem como a crise epidêmica de febre amarela (1849/1850) e o processo de “criminalização” dos traficantes de cativos, embora tenham contribuído para o crescimento de opiniões contrárias ao tráfico no Brasil, não criaram um consenso antitráfico entre os políticos saquaremas e, portanto, não tiveram o peso decisivo em 1850 para a tomada de posição do gabinete conservador no sentido de efetivamente extinguir o comércio de africanos. O fator determinante que teria impellido de fato o partido que representava prioritariamente os interesses dos latifundiários escravocratas a abandonar abruptamente e completamente a *política do contrabando negreiro* em 1850, empreendendo medidas eficazes para interromper os fluxos massivos de desembarques clandestinos de africanos nas praias brasileiras, foi efetivamente a ostensiva e permanente ação da Marinha Real da Grã-Bretanha em sua cruzada antitráfico no Atlântico Sul escravista.⁹⁶¹ No entanto, pretendemos compreender o processo histórico que levou à extinção do tráfico na maior nação escravocrata das Américas por meio de uma articulação de fatores, que em maior ou menor medida, cooperaram paulatinamente para minar a migração forçada de seres humanos para o Brasil.

⁹⁵⁹ Ibid., p.163.

⁹⁶⁰ Ibid., pp.151-152; 160-163.

⁹⁶¹ Para uma interpretação semelhante, veja: YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.255-258;262.

De acordo com a análise de José Murilo de Carvalho a ação unilateral inglesa de fato precipitou a decisão do governo brasileiro em abolir o contrabando negreiro em 1850, embora desde o início de 1849 o gabinete conservador tenha começado seriamente a pensar em uma nova lei antitráfico em oposição à ideia de realizar um novo acordo antitráfico com a Grã-Bretanha, haja vista que o tratado bilateral de 1826, ratificado em 1827, havia expirado e provocado o *Aberdeen Act* em 1845.⁹⁶² José Murilo acrescentou que a conjuntura que “certamente afetou a rapidez da decisão” do governo brasileiro foi a “previsão de guerra próxima contra a Argentina: o país não poderia enfrentar ao mesmo tempo a pressão inglesa e o mais bem treinado e mais numeroso exército platino”.⁹⁶³ Ademais, o referido autor reconheceu que a abundância de escravos no mercado brasileiro em função dos desembarques massivos que ocorreram entre 1846 e 1849 também facilitaram a decisão dos saquaremas em extinguir o comércio de africanos e embora não houvesse notícias de revoltas de escravos em 1850, “o fato de a cidade do Rio de Janeiro contar com 41% de escravos em 1849 era certamente motivo para apreensões”.⁹⁶⁴

Com efeito, a política antitráfico do governo da Grã-Bretanha, capitaneada por *Lord Palmerston* no Parlamento britânico e pelo encarregado dos negócios ingleses no Rio de Janeiro, James Hudson, não apenas consistiu na tradicional articulação de pressão diplomática pelo cumprimento dos tratados bilaterais antitráfico e ação bélica naval na caça aos tumbeiros, mas também na adoção de parte das sugestões da *British and Foreign Anti-slavery Society*, haja vista que esta instituição defendia que o fim do comércio de cativos no Brasil poderia ser alcançado por meio de uma mudança na “opinião pública” brasileira. Não por acaso a partir de meados de 1849 o principal periódico liberal que fazia críticas aos conservadores e a *política do contrabando negreiro*, o *Correio Mercantil*, passou a ser financiado por capital britânico para “defender os pontos de vista anti-escravocratas”.⁹⁶⁵ Além disso, a partir de abril de 1849 foi lançado na capital do Império do Brasil o jornal abolicionista *O Philantropo*, financiado secretamente por James Hudson, que teria obtido a aprovação do secretário do *Foreign Office*, *Lord Palmerston*.⁹⁶⁶ Desde os primeiros volumes deste periódico, cujas publicações ocorreram até 1852, já havia sido lançado abertamente uma campanha destinada a formação de uma opinião pública favorável à abolição do tráfico e à emancipação gradual de escravos, bem como

⁹⁶² Cf. CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de Sombras*, 2011, pp. 296-297.

⁹⁶³ *Ibid.*, p.303. Sobre a tensão das relações internacionais na região do Rio da Prata em 1850, veja: SILVA, José Luiz Werneck da. O Prata e a autonomia da diplomacia imperial (1850-1876). In: SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Willams. (orgs.). *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930)*, 2009, pp.77-98.

⁹⁶⁴ CARVALHO, José Murilo de. *op. cit.*, p. 301-302. (grifo nosso).

⁹⁶⁵ Cf. YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, p.261.

⁹⁶⁶ *Ibid.*, p.259.

a reexportação para à África dos cativos importados ilegalmente. A estratégia de ação deste órgão da imprensa brasileira diretamente ligado ao movimento abolicionista internacional capitaneado pela Inglaterra consistia em cobrar a aplicação da Lei antitráfico de 1831, publicada algumas vezes em seu editorial, além disso, fazia-se denúncias de desembarques ilegais, de “depósitos de africanos livres”, da conivência de funcionários públicos e autoridades com o comércio ilícito de africanos, visando constrangê-los. Ademais, para persuadir a opinião pública favorável ao comércio negreiro, algumas edições procuraram explorar o medo de proprietários de cativos diante da possibilidade de insurreição de escravos e matérias publicadas no início de 1850 procuraram explorar a associação entre a epidemia de febre amarela aos navios negreiros que supostamente traziam a “doença africana”.⁹⁶⁷ Tudo isso ocorria paralelamente aos constantes apresamentos de negreiros no litoral brasileiro pela Marinha Real britânica. Como muito bem apontou Beatriz Mamigonian, a estratégia publicitária inglesa na imprensa brasileira pode ser vista apenas como a “Ponta do Iceberg”⁹⁶⁸, considerando que revela apenas “uma faceta até agora desconhecida da abolição do tráfico para o Brasil (...): a existência de um grupo articulado contrário ao tráfico de escravos e crítico da escravidão”⁹⁶⁹ diretamente relacionado ao abolicionismo britânico. Ainda segundo Mamigonian, o reconhecimento desta articulação abolicionista anglo-brasileira no final da década de 1840, “deliberadamente omitida da memória nacional”, contribui para a releitura da crise de 1850.⁹⁷⁰

Com efeito, a existência de um “grupo articulado contrário ao tráfico de escravos” no Brasil que dava suporte às medidas abolicionistas unilaterais inglesas com agravo a soberania brasileira, teria sido percebida pelo chefe da legação britânica no Rio de Janeiro, James Hudson, fato que não era reconhecido pelo ministro da Justiça Eusébio de Queirós, posto que este em seu discurso de 1852, onde historiou o suposto “engajamento espontâneo dos saquaremas” no processo de abolição do tráfico após uma suposta “revolução na opinião pública”, argumentou que as declarações do referido embaixador britânico sobre a existência em 1850 de um “partido brasileiro fora da Câmara”, que não honraria o “pavilhão nacional”, em função de permanecer “silencioso sobre o insulto da bandeira nacional” não eram exatas.⁹⁷¹ Seja como for, conforme analisaremos mais adiante, o fato é que a liderança saquarema tentou omitir o papel que as ações britânicas tiveram no processo de supressão do comércio negreiro e o apoio que obtiveram dentro e fora do Parlamento brasileiro.

⁹⁶⁷ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.230-238.

⁹⁶⁸ *Ibid.*, p.230.

⁹⁶⁹ *Ibid.*, p.210. (grifo nosso).

⁹⁷⁰ *Ibid.*, p.210.

⁹⁷¹ Cf. Anais da Câmara dos Deputados, 16 de julho de 1852, pp.245-246.

É preciso considerar ainda que há indícios de que ingleses teriam agido no sentido de organizar ou incentivar insurreições escravas no Brasil, inclusive a conspiração do Vale do Paraíba de 1848. De acordo com a análise de Robert Slenes, de fato “a insurreição frustrada criou certo alvoroço nas altas esferas do governo”, pois, conforme já fora apontado no tópico 5.3, temia-se que os revoltosos estivessem ligados aos ingleses. Ainda segundo Slenes, as investigações que se seguiram ao plano de revolta apontavam para a existência de uma possível “sociedade” secreta organizada por escravos que compartilhavam de uma mesma identidade cultural oriunda da África Centro-Occidental.⁹⁷² De acordo com a análise de Beatriz Mamigonian, há fortes evidências de que os escravos teriam contado com o apoio de pessoas livres, inclusive da Corte, onde estavam estrangeiros que apoiavam o projeto de insurreição. Os mascates que circulavam entre as fazendas devido as atividades comerciais seriam responsáveis pela transmissão de instruções dos principais chefes do movimento. O relatório elaborado pela Comissão Especial da Assembleia Provincial do Rio de Janeiro, reunida em sessão secreta em 8 de julho de 1848, apontava que mascates teriam insuflado os escravos dizendo “que tantos negros não devem estar sujeitos a tão poucos brancos”.⁹⁷³

Os interrogatórios que ocorreram em São Paulo com supostos líderes e integrantes do plano de conspiração escrava do Vale do Café fizeram com que as autoridades ficassem surpresas com “a organização e premeditação do levante, especialmente com o conhecimento que os escravos interrogados demonstraram da crise entre o Brasil e a Grã-Bretanha a respeito da abolição do tráfico e com a expectativa do apoio inglês para sua luta pela liberdade”.⁹⁷⁴

Conforme observou Jaime Rodrigues desde a década de 1830 havia de fato uma certa preocupação de autoridades policiais brasileiras em relação à ameaça representada por “supostos espíões ingleses” que seriam “emissários do Club dos Abolicionistas da Inglaterra destinados a sublevar os escravos africanos”.⁹⁷⁵ Com efeito, o referido autor ressaltou que era comum associar insurreições escravas a estrangeiros ligados à propaganda abolicionista britânica.⁹⁷⁶ É possível que essas supostas ações secretas ligadas ao abolicionismo internacional representem a base do *Iceberg* que a nossa historiografia ainda não contemplou completamente, muito provavelmente em função da inexistência ou dificuldade de se encontrar fontes históricas que comprovem empiricamente de forma inquestionável o envolvimento direto de “agentes

⁹⁷² SLENES, Robert W. “*Malungu, ngoma vem!*”, 1991, pp.65-67; SLENES, Robert W. *A árvore de Nsanda Transplantada*, 2007, pp.301-308.

⁹⁷³ Cf. MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.218;220-221.

⁹⁷⁴ *Ibid.*, 217-218.

⁹⁷⁵ Cf. RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio*, 2000, pp.142-143.

⁹⁷⁶ *Ibid.*, p.143.

estrangeiros” ou membros da *Sociedade contra o tráfico de africanos e promotora da colonização e civilização dos indígenas*⁹⁷⁷, que seria uma congênere brasileira da *British and Foreign Anti-slavery Society*, por trás de agitações escravas no Brasil.

De acordo com a avaliação de Beatriz Mamigonian, para compreendermos melhor a história da abolição do tráfico no Brasil, devemos considerar de forma articulada a pressão diplomática e naval do governo inglês com “as ações clandestinas britânicas” de fomento ao “partido abolicionista brasileiro”, assim como o apoio e proteção que ingleses ofereciam aos africanos juridicamente livres e aos africanos apreendidos durante a traficância ilícita.⁹⁷⁸

Na medida em que o tráfico e a escravidão não era apenas um negócio, mas também uma cultura, acreditamos que a campanha antitráfico iniciada na imprensa liberal abolicionista brasileira, que nos últimos anos da década de 1840 pode contar com o apoio inglês, e posteriormente seguida pela imprensa saquarema, já no início do ano de 1850 quando a manutenção do comércio ilegal de africanos era insustentável em função da forte oposição liberal e pressão naval britânica sobre o gabinete conservador que governava o Brasil, como muito bem demonstrou Alain Youssef, acabou tendo também um peso importante no processo decisório que resultou na supressão do tráfico de africanos para o Brasil.⁹⁷⁹

Com efeito, é sintomático o fato de o principal órgão de imprensa dos conservadores, *n'O Brasil*, só abandonar abertamente e completamente a postura de um *abolicionismo toleracionista*, a favor de uma pretensa abolição lenta e gradual com iniciativa brasileira, após a intensificação da pressão naval inglesa em janeiro de 1850 por meio do deslocamento de um maior número de navios de guerra para o litoral brasileiro, quando então se percebeu que mesmo com a divisão do Parlamento britânico referente aos custos e eficiência de sua esquadra antitráfico no Atlântico Sul, o governo do Reino Unido não iria recuar ou abandonar a sua estratégia de abolição do tráfico adotada até então.⁹⁸⁰

⁹⁷⁷ A “Sociedade Contra o Tráfico de Africanos e Promotora da Colonização e Civilização dos Indígenas” teria surgido e se desenvolvido no Brasil no mesmo contexto do jornal *O Philantropo*, ou seja, entre 1849 e 1852. O referido periódico abolicionista seria a face pública desta sociedade que existiu de forma não oficial até que por Aviso de 31 de agosto de 1850 foi aprovada a sua criação na Corte. A referida sociedade reunia uma rede de políticos, juristas, intelectuais, médicos e funcionários imperiais que defendiam o fim gradual da escravidão e o incremento da colonização estrangeira. Em 1852 esta organização ativista contra o tráfico de africanos desapareceu assim como o periódico que a representava *O Philantropo*. Cf. MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.211;244-245; 282-283; MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, pp.223;231.

⁹⁷⁸ Cf. MAMIGONIAN, Beatriz G. op.cit., p.283.

⁹⁷⁹ Sobre o papel da imprensa no processo de abolição do comércio de africanos para o Brasil, veja: YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.262-272.

⁹⁸⁰ Sobre a ausência de um consenso antitráfico até o início de 1850 entre as lideranças saquaremas, cujas ideias eram reproduzidas nos periódicos conservadores, sobretudo *n'O Brasil*, veja também: YOUSSEF, Alain El. op.cit., pp.257-258; 262-272.

A delicada situação em que se encontrava o governo brasileiro frente ao poderio naval britânico em suas águas territoriais atingiu o seu clímax em junho de 1850 em uma ação antitráfico da *Royal Navy* na baía de Paranaguá, ao sul da província de São Paulo, que funcionava como um porto natural de grandes proporções onde o comércio ilegal de africanos era realizado desde pelo menos o final da década de 1830, com a proteção das autoridades locais.⁹⁸¹ A região foi palco de um verdadeiro combate naval que segundo Beatriz Mamigonian foi um dos poucos episódios associados à abolição do tráfico de escravos que entrou para a memória nacional, pois:

[...] destacou-se de outros semelhantes ocorridos no litoral do Centro-Sul desde 1849, porque, quando rebocava três navios apreendidos na saída da baía no dia 1º de julho, o *Cormorant* foi atacado por tripulantes de navios negreiros que ocuparam a fortaleza situada na ilha do Mel. Da breve batalha resultaram, do lado inglês, um morto e dois feridos, além de estragos no navio.⁹⁸²

Menos de duas semanas após o incidente de Paranaguá os conselheiros de Estado se reuniram com o objetivo de encontrarem uma solução viável para a escalada da repressão britânica em águas territoriais brasileiras. No contexto em questão, marcado por um impasse diplomático que tinha como pano de fundo um verdadeiro estado de guerra não declarada, era necessário construir uma saída honrosa que preservasse a soberania do Brasil e a moral das autoridades do governo. Paulino José Soares de Souza na seção extraordinária do Conselho de Estado expressou com bastante clareza a sua percepção da situação em que se encontrava o país: “A posição em que está o Brasil é muito perigosa. Este estado de coisas abala-o, e agita-o (...) Tira a força moral ao Governo, paralisa o nosso comércio, influi sobre as rendas públicas, e agrava terrivelmente as complicações dos nossos negócios no rio da Prata”.⁹⁸³

Conforme observou Tâmis Parron, o risco de guerra com a Grã-Bretanha na avaliação do Ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil era uma possibilidade muito grande, pois “em junho de 1850 foram previstas no orçamento emendas adicionais para prevenir ataques militares, e Paulino [José Soares de Souza] recomendou ao representante imperial em Washington pedido de apoio em caso de ocupação maciça das águas territoriais brasileiras”.⁹⁸⁴ O referido autor, conforme já apontamos avaliou que a pressão diplomática e naval inglesa foi o fator determinante para a efetiva extinção do tráfico, pois em suas palavras “sem o apoio

⁹⁸¹ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.239.

⁹⁸² *Ibid.*, p.240.

⁹⁸³ RODRIGUES, José Honório (Org.). *Atas do Conselho de Estado*. 13º vol., Brasília: Senado Federal, 1978, vol. 3, p.110.

⁹⁸⁴ Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, p.244.

bélico dos Estados Unidos, o Império do Brasil se viu forçado a silenciar uma guerra não declarada; e o único meio de fazê-lo foi atalhar o contrabando de escravos”.⁹⁸⁵

Segundo Beatriz Mamigonian, o aumento da pressão naval da marinha inglesa no litoral do Brasil acabou funcionando como um instrumento catalizador capaz de construir um certo consenso antitráfico na cúpula do gabinete saquarema que dirigia o governo imperial e havia engavetado o novo projeto de lei de repressão ao contrabando negreiro após o adiamento da discussão na Câmara dos Deputados em fins de 1848.⁹⁸⁶ No entanto, importa observar também que o aumento da pressão inglesa acabou dando certa sobrevida ao tráfico pois gerou o florescimento de um sentimento nacionalista favorável aos traficantes, “tendo havido vários casos de intervenção popular em sua defesa contra oficiais e marinheiros ingleses”, o que deixou o governo brasileiro em uma situação extremamente delicada, “entre a cruz da violência e da pressão moral” da Inglaterra e a “espada do sentimento nacionalista, da força dos traficantes e dos interesses dos donos de escravos”.⁹⁸⁷ A força da cultura da escravidão ainda era muito forte em 1850.

Sem embargo, na mesma seção do Conselho de Estado, realizada em 11 de julho de 1850, em que Paulino José Soares de Souza havia se pronunciado, sob o forte impacto da repercussão causada pelo incidente de Paranaguá, outra importante liderança conservadora, Honório Hermeto Carneiro Leão⁹⁸⁸, emitiu suas opiniões sem ressalvas e de forma convicta afirmou que tinha certeza de que o contrabando de africanos podia ser reprimido, desde que o governo se mostrasse “firme e inexorável na repressão, olhando somente para o futuro e esquecendo o passado”.⁹⁸⁹ Beatriz Mamigonian acrescentou que faltou a liderança saquarema do Senado “dizer que tinha interesse pessoal nessa proteção à propriedade adquirida por contrabando, tratada eufemisticamente como “esquecimento”.⁹⁹⁰

Na Câmara dos Deputados os debates que se seguiram em sessões secretas os líderes conservadores galvanizaram esforços com o intuito de aprovar a nova lei brasileira de repressão ao tráfico com a maior celeridade possível. Destarte, após o Deputado e Ministro da Justiça, Eusébio de Queirós, solicitar urgência para o seu requerimento referente a nova legislação nacional antitráfico, Paulino José Soares de Souza destacou-se ao “apaziguar os ânimos

⁹⁸⁵ Ibid., pp.247-248.

⁹⁸⁶ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, p.223;238-245.

⁹⁸⁷ Cf. CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de Sombras*, 2011, p.300.

⁹⁸⁸ Honório Hermeto Carneiro Leão era uma figura ímpar na hierarquia do partido conservador em função de suas proposições “regressistas”, juntamente com Bernardo Pereira de Vasconcelos e Pedro de Araújo Lima, se destacava como um dos grandes líderes saquaremas no Senado. Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, p.108.

⁹⁸⁹ RODRIGUES, José Honório (Org.). *Atas do Conselho de Estado*, 1978, p.118.

⁹⁹⁰ MAMIGONIAN, Beatriz G. op. cit., p.241.

exaltados com o que muitos viam como um ataque à honra nacional” e prestou esclarecimentos sobre os incidentes que vinham ocorrendo desde maio de 1850 envolvendo ingleses e brasileiros em vários pontos da costa brasileira, que resultaram na morte de um inglês em Santos e na apreensão de vários navios. O ministro brasileiro dos negócios estrangeiros, conforme observou Beatriz Mamigonian, na sessão da Câmara de 15 de julho fez referência de forma exaustiva ao relatório da comissão de inquérito do Parlamento britânico de 1848, ressaltando que na Grã-Bretanha a campanha abolicionista era uma questão nacional muito forte em função de princípios religiosos, dos interesses de suas colônias e da pressão de uma opinião pública geral, desta forma buscou desencorajar os que acreditavam que a repressão inglesa estaria enfraquecida em função das críticas dos defensores do livre comércio. Em seguida, Paulino tratou de angariar apoio para a estratégia de ação que o gabinete saquarema já havia definido, esta consistia em “defender a abolição do tráfico sem abalo à escravidão” por meio de uma posição uniforme. Para o apoio desta posição, foi preciso “lançar um véu sobre o passado e indicar a absolvição de todos os responsáveis pela continuação do contrabando até então”. Desta forma, em sessão de 17 de julho o projeto de lei foi aprovado na Câmara e remetido ao Senado, onde tramitou na primeira quinzena de agosto e foi promulgado no dia 4 de setembro de 1850.⁹⁹¹ A nova legislação foi acompanhada de ações vorazes para de fato extinguir o contrabando negreiro. Não à toa, no início de 1851, o ex-trafficante delator Joaquim de Paula Guedes Alcoforado, até então um agente secreto apenas a serviço da Grã-Bretanha, foi contratado a “peso de ouro” pelo Estado imperial para apoiar a agora então “cruzada antitráfico anglo-brasileira”, embora conforme apontou Beatriz Mamigonian o raio de atuação das autoridades brasileiras no interior do território, de certa forma, se limitava aos armazéns e depósitos que abrigavam os africanos após os desembarques.⁹⁹²

Alcoforado havia se tornando uma peça fundamental no processo de supressão do comércio ilegal de africanos em função de conhecer “os meandros do tráfico, sobretudo, as redes e as estruturas de desembarques montadas no litoral que seguia dos Campos dos Goitacazes à serra do mar, entre os limites das províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo”.⁹⁹³ A partir de então as autoridades do governo brasileiro diretamente envolvidas na repressão aos resilientes traficantes, Eusébio de Queirós, Paulino José Soares de Souza e Bernardo Augusto

⁹⁹¹ MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, pp.239-244.

⁹⁹² *Ibid.*, p.242.

⁹⁹³ Cf. PESSOA, Thiago Campos. A “Delação Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café: notas de pesquisa. In: OSÓRIO, Helen; XAVIER, Regina (org.). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. São Leopoldo: Oikos, 2018. pp. 166-167; Veja também: BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, pp. 293-294;332.

Nascentes Azambuja, respectivamente, Ministro da Justiça, dos Negócios Estrangeiros, e chefe de Polícia da Corte, esperavam demonstrar as autoridades britânicas que de fato o governo do Império do Brasil estava disposto a cumprir com o firmado na convenção de 1826 e realizar uma atuação conjunta com a Grã-Bretanha no combate ao tráfico de acordo com a segunda lei nacional que abolira o comércio negreiro em setembro de 1850. No entanto, a nova postura do governo brasileiro foi percebida de forma um tanto crítica por parte do Contra-Almirante Barrington Reynolds, Comandante-chefe da Esquadra da Marinha de Guerra britânica destacada na América do Sul, haja vista que este em correspondência para o Almirantado e o *Foreign Office*, no início de fevereiro de 1851, avaliou que embora finalmente o governo brasileiro estivesse disposto a realizar uma cooperação efetiva, esta não era inteiramente cordial, pois segundo suas palavras apesar de ter percebido que havia “mais seriedade de parte daquele governo, no sentido de suprimir o tráfico negreiro, do que jamais existira. Não se trata tanto de uma cooperação cordial conosco, como de um movimento independente na mesma direção”.

994

A partir das palavras acima do destacado oficial da *Royal Navy* que desde o início de 1850 vinha se empenhando e obtendo resultados satisfatórios na missão de varrer o tráfico negreiro do litoral do Brasil⁹⁹⁵ fica claro que na visão de comandantes navais britânicos o governo brasileiro, em larga medida, somente passou a efetivamente realizar um esforço conjunto com a Grã-Bretanha para suprimir o comércio de africanos após ter sofrido forte pressão diplomática e, sobretudo naval britânica.

Com efeito a ação da marinha de guerra inglesa, por meio de uma espécie de efeito colateral acabou obliterando, até certo ponto, a própria navegação mercante brasileira lícita desde os últimos anos da década de quarenta em consequência de sua tenaz caça irrestrita aos tumbeiros, a ponto de um dos líderes saquaremas do Senado, Joaquim José Rodrigues Torres, quando então exercia o cargo de Ministro das Finanças afirmar em discurso de 1851 que não hesitaria em tomar medidas para “cobrir o comércio costeiro do Brasil, com a bandeira de uma nação cujos direitos fossem mais respeitados”.⁹⁹⁶ Sem embargo, a migração forçada de

⁹⁹⁴ Reynolds para o Almirantado, 1.º de fevereiro de 1851, anexa a Administração para o *Foreign Office* 84/864. Apud. BETHELL, op.cit., p.332. (grifos nossos).

⁹⁹⁵ Ibid., pp.293-295.

⁹⁹⁶ De fato, por várias vezes – em julho de 1850, por exemplo – se cogitou utilizar a bandeira americana ou a francesa para o emprego no comércio costeiro brasileiro. Conforme observou Leslie Bethell, de acordo com o Artigo 309 do Regulamento da Alfândega, o governo brasileiro tinha o poder de recorrer a essa medida apenas em tempo de guerra. Todavia, em 1851 uma moção autorizando esse poder no caso de uma situação de guerra não declarada foi votada e aprovada no Parlamento brasileiro por setenta votos contra quinze. No entanto, a ação não prosseguiu e o governo brasileiro seguiu fazendo protestos formais contra os “atos de guerra” da marinha britânica. Segundo Bethell, o próprio ministro dos Negócios Estrangeiros do Brasil, Paulino José Soares de Souza, sabia que “não havia nada que o governo brasileiro pudesse fazer para obrigar a Inglaterra a respeitar os direitos do Brasil

africanos para o Brasil após trezentos anos de vigência, acabou sendo liquidada tenazmente em curto espaço de tempo, entre os anos de 1850 e 1851, pois os registros de desembarque posteriores foram residuais e frustrados pelas autoridades, marcaram apenas o efetivo crepúsculo de uma era de três séculos de um crime contra a população do continente onde teriam surgido os primeiros seres humanos. Não obstante, somente em 1869 o governo britânico revogou a Lei Aberdeen de 1845, o que denotava a preocupação com a possibilidade de recrudescimento do tráfico em função dos fortes laços mercantis, políticos e culturais que conectavam as sociedades escravistas brasileira e africana. Contudo, de acordo com Bethell, “esse gesto pode ser tomado como marcando o fim da questão do tráfico de escravos e de um importante capítulo na história das relações anglo-brasileiras”.⁹⁹⁷ No entanto, duas questões permaneceram ainda em disputa por vários anos sem que houvesse uma solução satisfatória, as reclamações brasileiras em relação aos prejuízos provocados na navegação mercante lícita pela ação naval antitráfico da marinha britânica e a questão dos africanos ilegalmente importados após 1830 – e seus descendentes – que juridicamente deveriam ter obtido a liberdade.⁹⁹⁸

Após o tráfico negreiro brasileiro ter sido eficientemente abolido em tão pouco tempo por meio de uma “união de esforços” dos governos da Grã-Bretanha e do Brasil, teve início entre os contemporâneos do fato uma certa controvérsia sobre a maneira pela qual se chegara a este resultado. Conforme observou Leslie Bethell, embora *Lord Palmerston* estivesse “convencido de que, em última análise, a esquadra britânica baseada na América do Sul desempenhara um papel pelo menos tão importante quanto o da marinha brasileira e das autoridades costeiras do Brasil, na final supressão do tráfico”, do ponto de vista do governo da Grã-Bretanha, foi a decisão de mandar a sua marinha de guerra invadir as águas territoriais e portos brasileiros, e apenas isso, o que levara o governo brasileiro a cooperar de forma eficiente, pois pouco tinha feito nas duas décadas anteriores, quando as atividades da marinha britânica antitráfico estiveram basicamente restritas a costa ocidental da África.⁹⁹⁹

De acordo com a avaliação do embaixador britânico James Hudson em um de seus despachos para o *Foreign Office* de 27 de julho de 1850, o incidente ocorrido em Paranaguá tinha “posto a correr os traficantes, seus apologistas e seus protetores”, compelindo o governo brasileiro a aprovar uma legislação antitráfico mais eficiente e combater o contrabando negreiro

como nação independente e soberana, a não ser insistir nos seus esforços contra o tráfico negreiro”. Cf. BETHELL, op.cit., p.337.

⁹⁹⁷ Ibid., p.365.

⁹⁹⁸ Sobre o prosseguimento dos conflitos diplomáticos entre autoridades brasileiras e britânicas após 1850, em relação a emancipação dos africanos juridicamente livres, veja: CONRAD, Robert E. *Tumbeiros*, 1985, pp.171-186; MAMIGONIAN, Beatriz G. *Africanos livres*, 2017, sobretudo os capítulos 4,7,8 e 9.

⁹⁹⁹ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.339.

efetivamente.¹⁰⁰⁰ Esta perspectiva inglesa da abolição do tráfico foi seguida em parte pela oposição liberal no Brasil visando “desacreditar os conservadores e, ao mesmo tempo, se dissociar dos interesses adstritos ao tráfico negreiro”, tendo alguns liberais defendido a ideia de que “o governo brasileiro só agira por medo da Inglaterra”.¹⁰⁰¹ Segundo José Murilo de Carvalho, os liberais brasileiros agiram desta maneira por se sentirem frustrados em função dos conservadores terem “posto em prática uma política que, embora sem ter o apoio de todos os membros do Partido, era uma política liberal e tinha constado do programa de seu último gabinete”.¹⁰⁰² De fato, conforme apontou Ilmar Rohloff de Mattos ocorreu uma certa cisão entre os saquaremas em 1850, pois os que não aderiram a causa da abolição do tráfico foram acusados de terem estado no partido apenas “por conveniência”.¹⁰⁰³

Assim como a oposição brasileira, representada por liberais, optou por seguir o ponto de vista do governo inglês dos acontecimentos que resultaram na extinção do tráfico de africanos para o Brasil, na Grã-Bretanha os opositores dos métodos abolicionistas adotados por Palmerston, os partidários radicais do livre comércio internacional e os líderes da *British and Foreign Anti-slavery Society*, por meio de seu porta voz, o *Daily News*, preferiram adotar a “versão oficial” do governo brasileiro, segundo a qual o fim do comércio de cativos resultaria de uma mudança da “opinião pública” no Brasil, em conformidade com o que eles sempre afirmavam que aconteceria, ao em vez de admitirem a possibilidade de que a tradicional política antitráfico britânica que haviam combatido nas comissões especiais do Parlamento inglês, conforme analisamos no item 5.2, poderia ter finalmente triunfado.¹⁰⁰⁴

Em abril de 1852, a legação britânica no Rio de Janeiro forneceu ao periódico que fazia oposição aos saquaremas, o *Correio Mercantil*¹⁰⁰⁵, um exemplar do chamado “Livro Azul” editado pelo governo britânico contendo boa parte das correspondências realizadas entre o embaixador inglês James Hudson e Lord Palmerston, assim como com o Contra-Almirante Reynolds e o ministro brasileiro Paulino Soares. De acordo com Leslie Bethell “os trechos da correspondência mais danosos para o governo brasileiro” foram publicados em três edições de abril de 1852 pelo *Correio Mercantil*.¹⁰⁰⁶ Em consequência desta munição fornecida a oposição liberal, conforme analisaremos mais adiante, as autoridades brasileiras ligadas ao partido

¹⁰⁰⁰ Ibid., p.340.

¹⁰⁰¹ Ibid., p.340.

¹⁰⁰² CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de Sombras*, 2011, p. 299.

¹⁰⁰³ MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, p.227.

¹⁰⁰⁴ BETHELL, op.cit., p.342.

¹⁰⁰⁵ A frente deste periódico estavam os Liberais Francisco de Salles Torres Homem, José Maria da Silva Paranhos, Muniz Barreto e o Cônego Marinho. Cf. YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.220;250.

¹⁰⁰⁶ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.341. Cf. edições do *Correio Mercantil* dos dias 7, 9 e 12 de abril de 1852.

conservador que estiveram diretamente envolvidas nas ações de supressão do comércio negreiro, com destaque para Paulino José Soares de Sousa e Eusébio de Queirós, voltaram a se pronunciar sobre os fatores que teriam contribuído para a extinção do tráfico, dentro de uma perspectiva com forte tom nacionalista na medida em que estava em jogo a preservação da imagem da soberania do Império do Brasil que vinha sendo ofuscada em razão das constantes medidas antitráfico unilaterais britânicas adotadas nos últimos anos da década de 1840.¹⁰⁰⁷ Com efeito, os referidos ministros que faziam parte do gabinete conservador que dirigia o Brasil desde fins de 1848, de certa forma contribuíram para aquilo que Marc Ferro denominou de construção de uma *história institucional*¹⁰⁰⁸, influenciada por interesses nacionais ou partidários, haja vista que ao destacarem as ações brasileiras que efetivamente aboliram o tráfico em função de razões atinentes a realidade interna do país, minimizando ou mesmo desconsiderando as ações abolicionistas britânicas, se estaria preservando a soberania do império escravocrata brasileiro e ao mesmo tempo fortalecendo suas posições dentro do partido saquarema.

Conforme Ilmar de Mattos analisou houve um empenho enorme para se atribuir ao governo imperial a decisão de suprimir o contrabando de escravos africanos, “evitando apresentá-la, assim, como uma decisão derivada da pressão britânica”.¹⁰⁰⁹ Em seu relatório da pasta do Ministério dos Negócios Estrangeiros referente ao ano de 1850, Paulino José Soares de Sousa, invariavelmente já havia sido movido pelo ideal nacionalista de soberania ao afirmar que as ações brasileiras que concorreram para a abolição do tráfico, antes e após a promulgação da Lei Eusébio de Queirós, estiveram relacionadas à questão de “segurança interna” do país, e além disso, as medidas adotadas pelo governo imperial teriam sido mais eficazes que todas as agressões da marinha inglesa.

(...) De outubro de 1849 até a data daquela lei forão apprehendidos pelas nossas autoridades e cruzadores 819 Africanos. De setembro de 1850 até agora 1.678, ao todo 2.497. Estes resultados e a convicção geral de que o governo está firmemente resolvido a acabar com o trafico, cortando por todas as considerações que não estiveram intimamente ligadas com a segurança interna do paiz, tem desenganado os traficantes (...). Assim tem o governo do paiz, armado com aquella Lei, obtido em

¹⁰⁰⁷ Cabe observar que o periódico *Jornal do Comércio* em edição de 28 de julho de 1852 publicou trechos do *Livro Azul* britânico mais favoráveis ao governo brasileiro. Cf. BETHELL, op.cit., p.341, nota n.º 3.

¹⁰⁰⁸ Segundo Marc Ferro a *história institucional* ou *história oficial* se desenvolve a partir “de uma necessidade, de certa forma instintiva, de cada grupo social, de cada instituição, que assim justifica e legitima sua existência, seus comportamentos”. Neste processo os agentes do Estado ou especificamente de um partido político podem moldar discursos que acabam por construir uma versão de *consciência histórica* sectária, seletiva, censurando “qualquer análise que possa revelar suas interdições, seus lapsos”, seus silêncios “que possa comprometer a imagem que uma sociedade pretende dar de si mesma”, ou seja, sua identidade. Cf. FERRO, Marc. *A história vigiada*, 1989, pp.1-2;11;34-35.

¹⁰⁰⁹ Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, p.223.

menos de um anno o que em muitos nunca poderão conseguir todas as violencias dos cruzadores britannicos.¹⁰¹⁰

Ainda em 1851, o ministro brasileiro responsável pelas relações exteriores realizou um discurso no Senado defendendo que o sistema brasileiro de repressão ao comércio de escravos posto plenamente em execução após a Lei de 4 de setembro de 1850 se mostrou extremamente eficiente, tanto que não mais se observaram nas costas brasileiras agressões da marinha britânica, semelhantes as ocorridas em junho de 1850, embora as ordens do governo inglês que autorizavam os seus cruzadores combaterem negreiros em águas territoriais brasileiras não estivessem ainda revogadas. Ademais, a liderança saquarema admitiu certa resignação diante da força que as ideias humanitárias e abolicionistas ganharam no cenário internacional, em um contexto em que a escravidão já havia sido extinta em quase todo o mundo, ou seja, não seria essencialmente a pressão britânica que teria orientado a política brasileira no sentido de promover a extinção do tráfico, mas sim o progresso das “ideias humanitárias”, as “considerações de moral e de civilização” que se desenvolveram no século XIX. Além destes fatores ideológicos, como podemos perceber nas palavras de Paulino de Sousa citadas logo abaixo, este novamente levantou a questão relacionada a preocupação do governo em relação a segurança interna como um dos motivos para pôr fim à importação de africanos.¹⁰¹¹

Quando a escravidão está extinta em quase todo o mundo e especialmente nos Estados da América Meridional que nos cercam e que recusam restituir-nos os escravos que para eles fogem, com o fundamento de que pisando o seu território ficam livres; quando a pressão da escravidão ameaça romper o laço que liga o poderoso colosso da União Norte-Americana; quando é impossível resistir à pressão das idéias do século em que vivemos; quando as idéias humanitárias vão em progresso, vivendo nós em um país no qual felizmente pode cada um dizer e escrever o que sente; quando já nesta capital aparecem jornais abolicionistas, ouviria que se continuasse a importar todos os anos para o Brasil, 50,60, 100.000 africanos? Não nos aconselhariam todas as considerações de moral, de civilização, da nossa própria segurança e de nossos filhos, que puséssemos um termo à importação de africanos, ainda mesmo que a Inglaterra, em virtude de um tratado, e não exigisse?¹⁰¹²

As palavras de 1851 do discurso do líder saquarema que tinha voz no Senado e no Conselho de Estado ironicamente parecem, em certa medida, guardar certo paralelo com as propostas que José Bonifácio de Andrada e Silva apresentou há aproximadamente trinta anos atrás na então Assembleia Nacional Constituinte de 1823 em sua Representação contra o tráfico

¹⁰¹⁰ Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros do Anno de 1850 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na terceira sessão ordinária de 1851, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado, Paulino José Soares de Souza. Rio de Janeiro: Typographia Universal de Laemmert, 1851, p. 14. (grifos nossos).

¹⁰¹¹ Cf. Anais do Senado, 24 de maio de 1851, pp.315-320.

¹⁰¹² Cf. Anais do Senado, 24 de maio de 1851, pp.319-320. (grifo nosso).

e a escravidão, onde de forma contundente havia defendido o fim do tráfico e abolição gradativa da escravidão para o futuro progresso da civilização brasileira.¹⁰¹³ A grande diferença, e não única, é que o “patriarca da independência”, pregava no deserto a proposta de um abolicionismo autêntico e em um contexto que o Estado Imperial estava em fase de formação e muito mais suscetível às pressões da primeira elite da sociedade brasileira, ideologicamente mais identificada com o pensamento escravocrata do Bispo Azeredo Coutinho, segundo o qual tanto a escravidão quanto o tráfico de escravos eram indispensáveis ao desenvolvimento da agricultura brasileira, “onde as terras abundavam e a mão de obra escasseava”¹⁰¹⁴, conforme apontamos no tópico 4.2 deste trabalho. Após 1850, foram necessárias ainda mais algumas décadas para que os “ecos” da voz de José Bonifácio fossem ouvidos, afinal a força da cultura da escravidão permaneceu muito forte durante todo o lento processo de abolição gradual da escravidão no Brasil e mesmo depois. Neste momento de nossa análise uma pergunta irresistível vem à mente, até que ponto esta cultura do passado ainda se faz presente, parece que o passado não conhece o seu lugar na sociedade que mais importou africanos ao longo de três séculos.¹⁰¹⁵

Voltemos à construção da “versão saquarema” sobre o fim do comércio de cativos africanos para o Brasil. Diante da repercussão negativa para o governo brasileiro das edições do *Correio Mercantil* de abril de 1852, Paulino de Sousa realizou um novo discurso no Senado em 29 de maio do referido ano, carregado de sentimento antibritânico, onde refutou diversas alegações que o embaixador James Hudson fizera em relação ao processo de supressão do tráfico de escravos em suas correspondências com o secretário do serviço externo britânico, Lord Palmerston.¹⁰¹⁶ Após o seu companheiro de partido expressar sua versão do fim do tráfico brasileiro de escravos no Senado, Eusébio de Queirós proferiu o seu discurso memorial na Câmara dos Deputados em 16 de julho de 1852¹⁰¹⁷, já muito citado na historiografia e que servira de base para Robert Slenes defender sua hipótese do papel desempenhado pelo temor das insurreições escravas no processo de tomada de decisões do governo brasileiro com vista a acabar com o comércio atlântico de africanos. A liderança saquarema foi bastante contundente ao defender a ideia de que a Grã-Bretanha não teve mérito na abolição efetiva do comércio

¹⁰¹³ SILVA, José Bonifácio de Andrada e. *Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a escravatura*. Santos: Typographia a vapor do Diário de Santos. 1886 (1ª edição 1825).

¹⁰¹⁴ Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.19.

¹⁰¹⁵ Para o aprofundamento desta questão que extravasa os objetivos deste trabalho, vide: CARVALHO, José Murilo de. *Cidadania no Brasil – O longo caminho*. 15ª edição, Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2012.

¹⁰¹⁶ Cf. Anais do Senado, 29 de maio de 1852, pp.299-320.

¹⁰¹⁷ A exposição de Eusébio de Queirós na Câmara dos Deputados ocorreu no contexto de um debate sobre a terceira redação de um projeto do governo destinado a providenciar mais navios a vapor para a ação preventiva contra o tráfico atlântico de cativos. Cf. BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 1976, p.341.

negreiro, pois atrelou o feito a uma decisão “soberana” e “espontânea” do governo brasileiro que efetivamente adotou medidas eficazes contra o tráfico e isto diferentemente do que James Hudson afirmara, não foi o resultado dos “atos de agressão” da marinha de guerra britânica. O que teria ocorrido, segundo o ministro da justiça brasileiro foi uma “revolução na opinião pública” do Brasil.¹⁰¹⁸ Embora seja demasiadamente extenso, para o benefício de nossa análise, transcrevemos abaixo alguns trechos do discurso do estadista do governo brasileiro que procurou construir um histórico dos momentos que antecederam a aprovação da Lei antitráfico de 4 de setembro de 1850.

O Sr. Euzebio de Queiroz: - Seguramente, Sr. Presidente, em uma questão que ella [oposição] mesma reconhece que não se deve considerar de partido, em uma questão que é inteiramente nacional, parece que os esforços de todos deverião convergir para convencer o estrangeiro que quer arrogar o merito de ter reprimido o trafego no Brazil, que sua pretensão é injusta, que ele se arroga um merito que não tem. (Apoiados.)

Quando eu li no *Correio Mercantil* uma carta official do Sr. Hudson ao seu governo, em que depois de pintar com as mais negras côres o comportamento do governo brasileiro (...) a justiça pedia se reconhecesse que a nação brasileira tinha prestado um relevante serviço á causa da humanidade. (Apoiados.) (...) basta ler as palavras do Sr. Hudson para ver que o seu pensamento é pintar toda a nação brasileira como dominada pelo influxo poderoso de sua habilidade diplomatica, pela força de seus canhões, e de todos nós como instrumentos doces de sua vontade. (Apoiados.) (...) o Sr. Hudson apresenta-se tão seguro de haver inspirado á opposição [Liberais] este completo esquecimento de seus deveres [honra do pavilhão nacional], que vendo apparecer a febre amarela (que seja dito entre parentheses, o Sr. Hudson não se dedigna de considerar como um auxilio da repressão) não hesitou em mandar praticar violencias nos nossos mares territoriaes (...) o trafico nunca foi questão de politica, ou de partidos entre nós. As causas do augmento do trafico [após a edição do *Bill Aberdeen* em 1845] forão outras, a que o governo era inteiramente estranho. (...) Sejamos francos: o trafico no Brazil prendia-se a interesses, ou para melhor dizer, a presumidos interesses dos nossos agricultores; e em um paiz em que a agricultura tem tamanha força, era natural que a opinião publica se manifestasse em favor do trafico, a opinião publica que tamanha influencia tem, não só nos governos representativos, como até nas proprias monarchias absolutas. (Apoiados.) (...) Sr. Presidente, ia eu dizendo que nos anos de 1846, 1847 e 1848, o trafico havia crescido, triplicado; mas o excesso do mal traz muitas vezes a cura, faz sentir pelo menos a necessidade do remedio, e foi isso o que nos aconteceu. (...) os nossos fazendeiros, os nossos homens politicos, os habitantes do Brazil emfim, a quem não podia escapar esta progressão ascendente do trafico, fossem feridos pela consideração do disequilibrio que ella ia produzindo entre as duas classes de livres e escravos, e pelo receio dos perigos gravissimos a que esse disequilibrio nos expunha. (...) os nossos agricultores, sem advertirem no gravissimo perigo que ameaçava o paiz, só tratavão da aquisição de novos braços comprando-os a credito, a pagamentos de tres a quatro annos, vencendo no intervallo juros mordentes. (...) Assim os escravos morrião, mas as dividas ficavão, e com ellas os terrenos hypothecados aos especuladores, que compravão os africanos aos traficantes para os revender aos lavradores. (Apoiados.) Assim a nossa propriedade territorial ia passando das mãos dos agricultores para os especuladores e traficantes. (Apoiados.) Esta experiencia despertou os nossos lavradores, e fez-lhes conhecer que achavão sua ruina, onde procuravão a riqueza (apoiados), e ficou o trafico desde esse momento completamente condemnado. (...) com a revolução que se havia operado nas idéas, na opinião publica do paiz, mais dias menos dias, qualquer que fosse a politica, qualquer que fosse o ministerio, havia de ser sinceramente repressor do trafico, como nós fomos. (...) Alguns acontecimentos ou antes, symptomas de natureza gravissima, que

¹⁰¹⁸ Cf. Anais da Câmara dos Deputados, 16 de julho de 1852, pp.244-256.

se forão revelando em Campos, no Espírito Santo e em alguns outros lugares como nos importantes municípios de Valença e Vassouras, produzirão um terror que chamarei de salutar, porque deu lugar a que se desenvolvesse e fizesse sentir a opinião contrária ao tráfico. Todas as pessoas que então se achavão no Rio de Janeiro e se tivessem ocupado desta matéria reconhecerão que nesta época os mesmos fazendeiros, que até ahi apregoavão a necessidade do tráfico, erão os primeiros a confessar que era chegado o momento de dever ser reprimido.¹⁰¹⁹

Dentro da perspectiva do discurso proferido por Eusébio de Queirós, conforme analisou Ilmar de Mattos “a repressão ao tráfico não deveria aparecer como obra saquarema, e sim como uma ação civilizadora da Coroa, sempre acima dos partidos e dos interesses particulares e imediatos, e preocupada em depurar a sua maior criação – o Império, face iluminada da classe senhorial”.¹⁰²⁰ De forma análoga, Tâmis Parron concluiu que o líder saquarema para sustentar a ideia de que o tráfico e o seu próprio fim estiveram ligados a questões puramente nacionais “despolitizou” não apenas a decisão de abolir o *tráfico negreiro intercontinental*, como também o próprio momento de reabertura do contrabando, em meados da década de 1830, ligando este fato “às puras necessidades da lavoura” de expandir o número de braços escravos na época da colheita, assim como, poderíamos acrescentar a possibilidade de expansão da fronteira agrícola da região do Vale do Café que ainda estava aberta¹⁰²¹, omitindo assim completamente as ações de seu próprio partido que concorreram para este propósito.¹⁰²² Além disso, como muito bem observou Ilmar de Mattos, Eusébio de Queirós omitiu o fato de ter permitido o funcionamento do tráfico por longos anos quando então ocupou o cargo de Chefe de polícia da Corte.¹⁰²³ Na realidade, o comércio ilegal de africanos em nível sistêmico (1835-1850), “foi um misto de planejamento econômico e de formação partidária que se atrelou intimamente à construção do Estado nacional brasileiro”.¹⁰²⁴ Porém, na versão partidária conservadora tudo estaria ligado a mão invisível da “opinião pública”, esta teria conduzido a política do Estado representativo brasileiro durante o contrabando negreiro, assim como na ocasião de interromper abruptamente o fluxo de africanos para as terras brasileiras, “por conta das dívidas que os fazendeiros contraíam com o tráfico negreiro e do receio de revoltas escravas”.¹⁰²⁵ Outro silenciamento do

¹⁰¹⁹ Cf. Anais da Câmara dos Deputados, 16 de julho de 1852, pp.244-245; 248-249. (grifos nossos).

¹⁰²⁰ Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, p.227.

¹⁰²¹ A respeito da expansão da fronteira agrícola na região do Vale do Paraíba nas décadas de 1830 e 1840 em função da adoção de uma agricultura extensiva de base escravista, veja: FRAGOSO, João Luís. *Barões do Café e sistema agrário escravista*, pp. 43; 101-116.

¹⁰²² PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, pp.250-251. Sobre o papel ativo desempenhado por periódicos *Regressistas* e, depois, *Conservadores*, no processo de reabertura do tráfico em defesa da *política do contrabando negreiro* a partir de meados da década de 1830, veja: YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, capítulo 4.

¹⁰²³ MATTOS, Ilmar Rohloff de. op.cit., p.225.

¹⁰²⁴ Cf. PARRON, Tâmis. op. cit., p.18.

¹⁰²⁵ Ibid., p.251.

chefe saquarema pode ser identificado diante da proposição da existência de uma dicotomia total entre fazendeiros e traficantes, quando na realidade sabemos pela já extensa produção historiográfica sobre o tema, conforme analisamos no tópico 4.3 deste trabalho, que senhores latifundiários escravocratas não apenas financiaram o contrabando negreiro em sociedade com negociantes de cativos que se encarregavam de trazer “as peças” da África, mas alguns se notabilizaram como um misto de “fazendeiros-trafficantes”. Talvez o exemplo mais emblemático desta realidade tenha sido Joaquim José de Souza Breves, “o maior cafeicultor do país, proprietário de uns seis mil escravos, dono de umas 30 fazendas. Dele se dizia que produzia de 100 a 200 mil arrobas de café por ano, além de ser um renitente contrabandista de escravos”.¹⁰²⁶

Ainda segundo Tâmis Parron, que atribui ao “tratamento beligerante da Inglaterra” como “um fator diferencial e decisivo” para a supressão definitiva do contrabando negreiro no Brasil, as palavras de Eusébio de Queirós em 1852 representariam essencialmente um discurso interessado altamente ideológico e portanto “não deveriam ser tomadas como indícios comprobatórios e indisputáveis”.¹⁰²⁷ Ademais, Parron observou conforme já apontamos que o líder conservador não teria apenas despolitizado a questão da dinâmica do contrabando negreiro, “mas também internalizou todos os motivos ligados ao seu fim, excluindo completamente o papel da Inglaterra” em prol de uma interpretação calcada na ideia central de que o tráfico de escravos era uma questão “inteiramente nacional” e somente “dentro desses parâmetros deveria ser entendido”.¹⁰²⁸ Esta “versão oficial” carregada de ideologia partidária teria se imposto como “lugar-comum na década de 1850 graças a coerência discursiva dos saquaremas na Câmara, no Senado e em outras publicações”.¹⁰²⁹ De acordo com a avaliação de Parron, “foi a leitura saquarema – sobretudo o tópico referente à cisão entre Estado e contrabando – que se infiltrou nos memoriais do fim do século XIX e, depois, na historiografia do XX”.¹⁰³⁰ A título de exemplo desta constatação podemos citar a clássica obra de Perdígão Malheiro, emancipacionista convicto e militante, que, ao fazer uma espécie de balanço das ações que teriam conduzido o fim do tráfico de africanos para o Brasil, acabou reproduzindo a versão saquarema de associar a “opinião pública” ao fator determinante para a decisão governamental de abolir o negócio negreiro, fortalecendo assim a soberania nacional: “A opinião decidiu-se contra ele [tráfico de africanos]. A imprensa prestava o seu poderoso e

¹⁰²⁶ Cf. CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de Sombras*, 2011, p. 254.

¹⁰²⁷ Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, pp.247;251.

¹⁰²⁸ *Ibid.*, p.251.

¹⁰²⁹ *Ibid.*, p.251.

¹⁰³⁰ *Ibid.*, p.252.

mágico auxílio a tão nobre fim; imenso foi o impulso; imenso o resultado. O espírito de associação contra o tráfico se desenvolvia”.¹⁰³¹

Em certa medida, podemos inferir que os detentores de cargos políticos das instituições centrais do Império do Brasil construíram muito bem um discurso nacionalista que corrobora com a ideia da existência de uma *história vigiada*, na acepção de Marc Ferro, onde uma determinada *consciência histórica* é conduzida e manipulada por autoridades ligadas as estruturas centrais do Estado com o objetivo de afirmar sua legitimidade ou mesmo a imagem que uma sociedade pretende dar de si mesma.¹⁰³² No caso em questão, se percebe claramente a presença de juízos de valor e omissão de fatos, não apenas concernente ao protagonismo da Grã-Bretanha na condução da abolição do tráfico para assim afirmar a soberania nacional brasileira, como também no silenciamento das ligações com o contrabando negreiro de “ilustres brasileiros” que pertenciam a elite da sociedade imperial.¹⁰³³

Conforme apontou Alain Youssef, os saquaremas mesmo sendo impelidos pela pressão diplomática e naval britânica a abandonar a *política do contrabando negreiro*, ou também poderíamos dizer a tática do *abolicionismo toleracionista*, para promover a efetiva extinção do comércio atlântico de cativos, conseguiram manter a aliança política com a sua base social representada por latifundiários escravocratas, na medida em que durante “a passagem da defesa do comércio de africanos para a defesa do sistema escravista no Brasil”, garantiram “a posse de todos os cativos desembarcados ilegalmente”.¹⁰³⁴ A este respeito é pertinente citarmos uma parte da “Exposição de Motivos” que Eusébio de Queirós apresentou ao gabinete ministerial para defender a extinção do comércio negreiro em 1850 que foi lida por ocasião do discurso memorial na Câmara dos Deputados em 1852. De acordo com a avaliação de Ilmar Mattos o líder saquarema em sua fala não apenas distinguiu completamente os introdutores de cativos dos compradores, mas também evidenciou quem deveria ser reprimido após a aprovação da nova lei antitráfico brasileira.

(...) para reprimir o tráfico de africanos, sem excitar uma revolução no país, faz-se necessário: 1.º atacar com vigor as novas introduções, esquecendo e anistiando as

¹⁰³¹ MALHEIRO, Perdígão. *A escravidão no Brasil: ensaio histórico, jurídico e social*. 3.ª ed. Petrópolis: Vozes, vol. II, 1976, p.54.

¹⁰³² FERRO, Marc, *A história vigiada*, 1989, pp.34-40.

¹⁰³³ Sobre a participação da “fina flor da sociedade imperial” no tráfico negreiro ilegal, veja entre outros: PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, p.251 e nota nº 124, p.266; PESSOA, Thiago Campos; PEREIRA, Walter Luiz C. de M. *Silêncios atlânticos*, 2019, pp.79-100; PESSOA, Thiago Campos. *A “Delação Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café*, 2018, pp. 165-205.

¹⁰³⁴ YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.262-268.

anteriores à lei; 2.º dirigir a repressão contra o tráfico no mar, ou no momento do desembarque, enquanto os africanos estão em mãos dos introdutores.¹⁰³⁵

A política da escravidão que seria sustentada pelos saquaremas após a Lei Eusébio de Queirós foi conforme demonstrou Youssef formulada em meados de 1850 como uma saída para o grupo dos conservadores se manterem na direção do cenário político da Monarquia brasileira.¹⁰³⁶ Foi neste contexto, que para evitar a associação do fim do tráfico ao fim da escravidão e assegurar a continuidade do sistema escravista, o periódico *n'O Brasil*, que representava a essência do pensamento conservador, em edições de julho de 1850 começou a difundir a opinião de que as necessidades de braços para as lavouras brasileiras poderiam ser resolvidas por meio de “práticas mais humanas” que promovessem a reprodução natural da população escrava no Brasil, facilitando os casamentos e tratando com as necessárias atenções os filhos dos escravos. Desta forma, o fim do comércio de africanos não representaria nem ao menos a diminuição da quantidade de escravos no Brasil, desde que adotados “princípios de humanidade”.¹⁰³⁷

Após 1850, como muito bem apontou Tâmis Parron, desapareceu a *política do contrabando negreiro* e em seu lugar os conservadores desenvolveram a chamada *política da escravidão na era do pós-contrabando*.¹⁰³⁸ Nesta nova fase a força da escravidão na cultura política brasileira pode ainda se apresentar em seu zênite, pois “ao contrário do tráfico, o cativo não era uma instituição que acordos internacionais e uma lei nacional haviam tornado clandestina”.¹⁰³⁹

Conforme avaliou Keila Grinberg, o projeto político dos *saquaremas* se assentava na premissa de que o fundamento da hierarquia social deveria continuar sendo baseado na escravidão, “com poucas possibilidades de mobilidade social”, ou seja, “a organização da sociedade imperial brasileira deveria continuar a ser pautada de acordo com os princípios hierárquicos tradicionais do antigo Império português, (...) com os critérios de direitos e privilégios, a partir dos quais apenas um pequeno grupo teria acesso aos dois”.¹⁰⁴⁰

¹⁰³⁵ “Exposição de motivos”, inserta no discurso de Eusébio de Queirós, na Sessão do dia 16 de julho de 1852. Apud. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, p.226.

¹⁰³⁶ YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão*, 2010, pp.268-269.

¹⁰³⁷ Ibid., pp.266-268.

¹⁰³⁸ Conforme observou Tâmis Parron “embora a *política da escravidão na era do pós-contrabando* fosse mais visível entre os líderes do Regresso e sua base social no centro-sul do país, seria temerário relacioná-la apenas ao Partido Conservador, a exemplo da reabertura do tráfico proibido”. Cf. PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil*, 2011, p.19.

¹⁰³⁹ Ibid., p.19.

¹⁰⁴⁰ Cf. GRINBERG, Keila. *O fiador dos brasileiros*, 2002, p.176.

De acordo com Ilmar Mattos o Estado imperial brasileiro não foi um agente antiescravista, pois sendo forçado a uma postura defensiva em 1850, ele próprio procurou “eliminar ou restringir as razões de sua vulnerabilidade, a começar pela extraterritorialidade do mercado de trabalho. Por isso mesmo, a extinção do tráfico intercontinental era a maneira de preservar a escravidão ou o monopólio da mão de obra”.¹⁰⁴¹

Segundo José Murilo de Carvalho o ano de 1850 foi um marco decisório para o processo de construção e consolidação da ordem política do Estado nacional brasileiro. A elite política imperial, além de uma determinada homogeneidade ideológica havia atingido certa maturidade capaz de desempenhar com eficiência o papel de mediação na relação entre os proprietários rurais e o monarca D. Pedro II. Dentro desta perspectiva, a abolição do tráfico atlântico de africanos, a lei de terras e a reforma da Guarda Nacional foram medidas vinculadas entre si, que contribuíram para o fortalecimento do Estado imperial e da soberania nacional em 1850. O problema do tráfico e da regulamentação da estrutura agrária, embora cruciais para a “sobrevivência da classe proprietária” e da própria autoridade do Estado Nacional, eram questões que vinham se arrastando a anos sem que houvesse força política da monarquia para encaminhar uma solução, ou seja, “sem que o governo se sentisse com poder e legitimidade suficientes para decidi-las.”¹⁰⁴² A lei que reformulou a Guarda Nacional em 1850 na avaliação do referido autor “coroou o esforço de centralização política e administrativa iniciado em 1840.”¹⁰⁴³ Em função do preenchimento dos postos de oficiais da guarda nacional passarem para a responsabilidade do governo central, este pode então ter “maior capacidade de controle e maior poder de cooptação sobre os proprietários rurais, (...) cuja reação ao fim do tráfico e à regulamentação da propriedade rural fora negativa.”¹⁰⁴⁴

Outro importante instrumento de cooptação dos latifundiários escravocratas que o governo de D. Pedro II colocou em prática para fortalecer a monarquia foi a distribuição de títulos nobiliárquicos. O baronato se tornou a marca registrada dos grandes cafeicultores do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, neste sentido “a Coroa tentava devolver em símbolo de *status* o que retirava em interesse material.”¹⁰⁴⁵

Foi em nome da preservação da sociedade escravista e de uma política atlântico-africana que o Estado imperial brasileiro, então em fase de formação, enviou uma Divisão Naval de sua Marinha de Guerra para o litoral do reino de Cabinda no final da década de 1820 para proteger

¹⁰⁴¹ Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, p.228.

¹⁰⁴² Cf. CARVALHO, José Murilo de. *Teatro de Sombras*, 2011, p. 256.

¹⁰⁴³ *Ibid.*, p.256.

¹⁰⁴⁴ *Ibid.*, pp.256-257.

¹⁰⁴⁵ *Ibid.*, pp.257-258.

o comércio negreiro quando este ainda era uma atividade lícita e, em larga medida, foi visando “garantir a continuidade das relações entre senhores e escravos, da casa grande e da senzala, dos sobrados e dos mocambos”¹⁰⁴⁶ que os dirigentes imperiais, já na fase de consolidação do Império do Brasil, decidiram abolir o tráfico de africanos. Desta forma, o abandono da *política do contrabando negreiro* não significou o fim do compromisso da *elite política imperial* com a manutenção de uma hierarquia social excludente marcada pela escravidão e extrema desigualdade. O projeto da maior nação escravista das Américas, a que mais importou cativos africanos, continuaria orientado pela perspectiva de preservar não apenas o cativo, a pobreza da maior parcela dos homens livres, mas também, a longo prazo, as condições que geravam a concentração de riqueza nas mãos de uma minoria socioeconômica privilegiada, cujos interesses deveriam ser prioritariamente representados nas instituições do Estado, em detrimento da maior parcela da população. Após 200 anos de construção do Estado nacional brasileiro, devemos nos perguntar até que ponto este passado se faz ainda presente em nossa cultura política.

Considerações finais:

Ao analisarmos a origem da Marinha de Guerra do Império do Brasil, instituição que surgiu no mesmo processo de formação do Estado nacional brasileiro, sendo ambas carregadas da herança colonial portuguesa, destacamos o fato de que além de se forjar a partir da Armada de Portugal no contexto da emancipação política do Brasil, a força naval brasileira recebeu grande influência da sociedade escravista, não apenas pelo ingresso de escravos em seus navios de guerra e arsenais, em uma clara demonstração de que os valores de uma cultura escravocrata eram compartilhados no meio militar, mas também em função do aporte de capital de negociantes de escravos da praça mercantil do Rio de Janeiro. Estes certamente tinham interesse no fortalecimento da Armada Imperial para que esta fosse capaz de promover a segurança das atividades comerciais tanto em situações de paz como em contexto de guerra, quando então as redes mercantis marítimas poderiam ser seriamente prejudicadas. Não por acaso, os negociantes de cativos, durante a Guerra da Cisplatina (1825-1828), contaram com os serviços da força de guerra naval brasileira nas duas margens do Atlântico Sul, uma vez que a Marinha Imperial além de promover a defesa de embarcações mercantes envolvidas no comércio de cabotagem

¹⁰⁴⁶ Cf. MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*, 1990, p.282.

ao longo do extenso litoral brasileiro, destacou também uma divisão naval para promover a proteção exclusiva de embarcações negreiras na costa africana contra ataques de “piratas”¹⁰⁴⁷ e corsários argentinos.

As rotas comerciais do “rio chamado Atlântico” eram a chave que não apenas interligava culturalmente e economicamente as sociedades escravistas da África e do Brasil, mas também o mecanismo essencial de reprodução de riqueza e de sólidas hierarquias sociais. Em grande medida, foi por isso que após o surgimento do Império do Brasil em 1822 se tornou necessário consolidar uma área de influência de mercadores de cativos residentes no Brasil em territórios africanos autônomos, fora dos domínios portugueses em Angola. Afinal, apesar dos fortes vínculos sociais, políticos, econômicos e culturais que ligavam Luanda e Benguela ao Brasil muito mais do que a metrópole portuguesa, a ponto de ter surgido o chamado “partido brasileiro” em apoio a independência do Brasil e a uma pretensa união política entre o Reino de Angola e o Império do Brasil, as ações do recém criado governo brasileiro, que ainda em 1823 estava em fase de consolidação da independência em função da resistência lusitana, se concentraram no processo de preservação da unidade territorial, uma das principais heranças da colonização portuguesa.

Angola poderia permanecer conectada ao Brasil nos mesmos moldes que sempre estivera sob domínio português, sem necessidade de união política, pois esta última opção demandaria um enorme esforço financeiro, logístico e militar, ou seja, o envolvimento em uma guerra nas duas margens do Atlântico Sul em uma época que se necessitava ainda consolidar o Estado nacional brasileiro e obter junto à comunidade internacional o reconhecimento de sua soberania política. Desta forma, em termos pragmáticos e diplomáticos, pensando em manter a diretriz econômica atlântico-africana escravista por meio da preservação e reconfiguração das antigas rotas mercantis do império ultramarino português, era muito mais atraente fortalecer a influência brasileira em regiões da África Central Atlântica onde prevaleciam poderes africanos autônomos que não haviam se comprometido em abolir o comércio negreiro com autoridades britânicas por meio de tratados bilaterais.

O surgimento do Império do Brasil alterara todo o entendimento realizado durante a década de 1810 entre a Coroa portuguesa e a Grã-Bretanha com vistas a extinção gradativa do

¹⁰⁴⁷ Muito possivelmente esses piratas poderiam ser “ingleses” envolvidos na campanha britânica antitráfico de forma extraoficial ou mesmo negociantes de outras nacionalidades que estariam aproveitando o momento de vulnerabilidade do Império do Brasil para atacarem os navios mercantes de seus súditos mesmo sem possuírem cartas de corso fornecidas pelo governo da República Argentina. Estas assertivas correspondem apenas a novas hipóteses que demandariam futuras pesquisas com vista a comprovação empírica.

tráfico, pois foi necessário esta última pressionar o Brasil, no contexto da Guerra da Cisplatina, a se comprometer em suprimir o comércio atlântico de africanos dentro dos termos da convenção anglo-brasileira de 1826. Porém, a cultura do tráfico e da escravidão enraizada na realidade social brasileira se mostrou mais forte do que a legislação antitráfico até o fim da primeira metade do século XIX.

Com efeito, conforme analisamos havia uma certa simbiose de interesses entre a elite agrário mercantil brasileira e as famílias nobres cabindenses envolvidas com o comércio negreiro que não se limitava à oferta abundante de cativos do lado leste do Atlântico e ao grande consumo de braços africanos do lado oeste. Ambas as sociedades escravistas eram marcadas pela presença de elites que possuíam poder econômico e político baseado no controle exercido sobre as atividades produtivas mais rentáveis e fortes redes mercantis por onde circulavam além da mercadoria humana, produtos variados que na África poderiam simbolizar os chamados “bens de prestígio”, exclusivos das famílias nobres, os senhores que possuíam o domínio da terra. Na América, principalmente a mercadoria escrava significava um bem gerador de riqueza, tanto para a elite agrário exportadora como para os negociantes envolvidos apenas com o comércio atlântico de cativos. O escravo neste circuito mercantil representava o “capital humano”, que juntamente com a posse de latifúndios, permitiam a acumulação de riqueza no modelo de produção escravista.

Além da grande compatibilidade de interesses econômicos entre as elites do reino de Cabinda e do Império do Brasil, fator essencial para a permanência do trato negreiro com intensidade até o fim da primeira metade do século XIX contra toda a ação naval e diplomática britânica, identificamos também determinados costumes em comum em ambas sociedades, considerando os seguintes aspectos: eram plenamente escravistas, pois havia uma grande concentração de trabalhadores submetidos ao regime de escravidão; grupos sociais privilegiados controlavam as atividades econômicas mais lucrativas e possuíam determinado poder político; o tráfico e a escravidão funcionavam como fatores essenciais de hierarquização social; a influência do catolicismo europeu na cultura afro-brasileira com o desenvolvimento de um determinado sincretismo religioso, fator gerador de um “cristianismo africano”, transplantado ao Brasil por meio de escravos de diversas regiões da África, portadores de diferentes sistemas religiosos que se mesclaram e originaram o “cristianismo afro-americano”; a disseminação do português como uma “língua franca” utilizada em atividades mercantis; a existência de verdadeiros potentados locais em Cabinda e em áreas litorâneas do Brasil que transformaram algumas praias em verdadeiros “portos privados” onde se realizavam, respectivamente, as atividades de embarque e desembarque de cativos.

Antes que expirasse o prazo para o fim do comércio lícito de africanos o governo do Império do Brasil não hesitou em empregar a sua Marinha de Guerra em uma operação de enorme esforço financeiro, logístico e militar para salvaguardar as redes mercantis escravistas que interligavam portos brasileiros aos mercados de escravos entre Molembo, Cabinda, rio Zaire e Ambriz, que estavam sofrendo ataques de piratas e corsários argentinos durante o contexto da Guerra da Cisplatina e mesmo depois do primeiro conflito que envolveu duas nações Sul americanas. O fato de não encontrarmos registros de ataques corsários as embarcações negreiras brasileiras no litoral dos domínios portugueses em Angola, mas apenas na costa africana entre o reino de Cabinda e o porto de Ambriz, reforça a ideia segundo a qual a própria República Argentina reconhecia que nesta faixa litorânea da África existia grandes interesses econômicos de negociantes do Brasil associados com potentados africanos por meio de sólidas alianças político-mercantis. É claro que devemos considerar também que nos cálculos argentinos em sua ousada expansão da campanha Cisplatina para o litoral africano, possivelmente pensando em dividir as forças militares brasileiras e enfraquecer o bloqueio naval do Rio da Prata por meio da criação de uma nova necessidade de defesa na outra margem do Atlântico Sul, seria prudente respeitar a soberania portuguesa nas águas territoriais de suas colônias africanas.

A permanência da *Divisão Naval da Costa do Leste* ao norte dos domínios portugueses em Angola entre 1827 e 1830, com o objetivo de promover a proteção do comércio da escravatura, acabou também cooperando não apenas para a manutenção, mas também para o fortalecimento de feitorias e redes mercantis que conectavam negociantes residentes no Brasil e na África, estas conforme analisamos tiveram importância crucial na fase da *política do contrabando negreiro* entre as décadas de 1830 e 1840. O fato de a região congo-angolana, dominada por régulos africanos, continuar sendo uma área de fundamental importância para a aquisição de braços para a lavoura brasileira, durante toda a primeira metade do século XIX, coaduna com a pretensão do Império do Brasil, durante a década de 1820, em procurar manter uma área estratégica de influência na África fora dos domínios portugueses, haja vista que existia a possibilidade real de Portugal vedar o fornecimento de cativos para sua antiga colônia americana por questões de retaliações políticas ou por pressão do governo britânico. Conforme já argumentamos, longe de uma visão teleológica da história, estamos preocupados em captar a percepção da expectativa de futuro dos homens do passado que construíram o maior Estado nacional escravista das Américas e que viveram em um contexto histórico internacional bastante específico marcado por polarizações políticas e econômicas, onde de um lado existia um crescente movimento abolicionista acompanhado do desenvolvimento do sistema capitalista

e de outro uma ampla rede de interesses que interligavam por meio de sólidas redes mercantis as duas margens do Atlântico Sul escravista.

É mister observar que os comandantes da divisão naval brasileira encarregada de promover a segurança dos navios negreiros brasileiros em uma região africana específica, entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, necessariamente tiveram contatos diplomáticos com o Mambuco, tendo esta autoridade africana concedido permissão para a permanência de navios de guerra no litoral do reino de Cabinda, assim como a autorização para militares desembarcarem eventualmente e estabelecerem abrigos provisórios seguros em solo cabindense, tudo em benefício da salvaguarda dos negócios negreiros e da manutenção da *diplomacia da amizade*, ou seja, em prol de uma aliança político-mercantil que unia em torno de interesses afins as elites das sociedades escravistas do Brasil e do reino Ngoyo, tendo este último, em certa medida, fortalecido a sua resistência em relação as pretensões expansionistas portuguesas. Destarte, conforme analisamos, após a emancipação política do Brasil uma área de influência brasileira se consolidou na região em torno do rio Zaire através do fortalecimento de redes mercantis que envolviam interesses de negociantes de cativos e autoridades africanas ciosas pela manutenção de sua independência política. Neste sentido, a aspiração lusitana de ampliação de seus domínios coloniais ao norte de Luanda, além de encontrar forte resistência africana, passou também a rivalizar com a presença de mercados de escravos envolvidos sobretudo com o mercado brasileiro e cubano.

No início de 1830 foi em nome da preservação da *diplomacia da amizade* que negociantes da praça mercantil do Rio de Janeiro, elevadas autoridades do poder judiciário e executivo do governo brasileiro intercederam no caso do navio negreiro *Feliz União* que transportara em seu porão dois régulos africanos do reino de Cabinda na condição de escravos, juntamente com trinta e três súditos, até o porto da capital do Império do Brasil. A enorme repercussão na imprensa do processo judiciário envolvendo os príncipes de Cabinda, Mambuco Canga e Manelambe Miguel, inclusive com a publicação na *Aurora Fluminense* de cartas redigidas por leitores do periódico que não apenas denunciavam a ofensa contra as distintas autoridades africanas, mas também exigiam das autoridades brasileiras, em nome da honra nacional, uma resolução rápida para o crime cometido contra os africanos livres, indica que para a sociedade escravista brasileira mesmo com a previsão do fim do comércio lícito de escravos africanos ainda era essencial manter fortes vínculos de amizade com os poderes africanos autônomos que não haviam se comprometido em abolir o comércio negreiro por meio de tratados internacionais. Tendo em vista que os príncipes africanos em questão falavam o português e foram reconhecidos por negociantes da comunidade mercantil do Rio de Janeiro

quando desembarcaram como escravos em abril de 1830, é muito provável que antes do infortúnio tivessem tido contatos diretos com os comandantes dos navios de guerra brasileiros que compuseram a *Divisão Naval da Costa do Leste*, estabelecida no litoral do reino de Cabinda entre abril de 1827 e março de 1830.

Como vimos as notícias do caso na imprensa só terminaram quando os régulos africanos e seus súditos foram libertados e embarcados em um navio de guerra da marinha imperial brasileira que os reconduziu para Cabinda como forma de reparação de um verdadeiro incidente diplomático, na medida em que o próprio Imperador D. Pedro I havia dado ordens expressas para que “os pretos” tivessem um “bom tratamento”. O envolvimento direto de elevadas autoridades do governo Imperial brasileiro na solução deste caso revela exemplarmente como os laços que uniam o Brasil a África não eram apenas econômicos, mas também políticos, haja vista que conforme observamos as boas relações com autoridades de reinos africanos independentes se desenvolveram desde o período da colonização portuguesa no Brasil. Neste aspecto podemos perceber como uma premissa teórica de Karl Polanyi se aplica também em sociedades escravistas, no que diz respeito ao papel fundamental da política na regulação da economia. Porém, o inverso não é menos verdadeiro. De qualquer modo, ainda segundo Polanyi, política e economia são indissociáveis.¹⁰⁴⁸

É mister perceber que esteve em jogo no processo que envolveu o “sequestro” de elevadas autoridades de Cabinda a questão da preservação de áreas de influência de súditos do Império do Brasil em uma importante faixa do litoral africano fora dos domínios portugueses, que como vimos foi essencial para manter o fluxo constante de cativos para o Brasil durante toda a fase do contrabando negreiro nas décadas de 1830 e 1840, haja vista que os grandes mercadores de cativos do Brasil que constituíram uma nova geração de traficantes possuíam feitorias e armazéns, assim como agentes mercantis na região que abrangia o litoral da baía de Cabinda, rio Zaire e o Ambriz, ou seja, em áreas dominadas por potentados africanos locais. Desta forma, podemos avaliar que, em larga medida, o caso do negreiro *Feliz União* ocorrido em 1830 poderia ter fragilizado as redes mercantis construídas pela agência humana privada que fizeram o tráfico prosperar antes e depois de a atividade negreira se tornar um negócio ilícito. Na fase do contrabando negreiro os comerciantes de escravos residentes no Brasil puderam contar com a passividade de autoridades do governo brasileiro, tendo em vista que se desenvolveu uma política *toleracionista* em relação ao comércio ilegal de africanos, que passaram a desembarcar em diversas praias do extenso litoral brasileiro. Em certo sentido

¹⁰⁴⁸ POLANYI, Karl. *A grande transformação*, 2000, passim.

acreditamos que determinadas ações pretéritas do governo brasileiro, antes do domínio saquarema na política imperial, teriam cooperado para a *política do contrabando negreiro* posta em prática efetivamente a partir do segundo lustro da década de 1830 e permanecido em sua essência como “política de Estado” até os últimos anos da primeira metade do século XIX, quando o movimento abolicionista internacional capitaneado pelo governo da Grã-Bretanha atingiu o seu clímax. Muito antes desta conjuntura que abalou a soberania do Império do Brasil, o governo brasileiro desmobilizou a *Divisão Naval da Costa do Leste* no início da década de 1830, exatamente quando a repressão ao comércio de africanos se tornaria mais necessária em atendimento a convenção anglo-brasileira de 1826, esta atitude não poderia ser percebida como um apoio tácito ao futuro contrabando negreiro?

A grande compatibilidade de interesses entre os *mercadores de almas*, negociantes de cativos do Brasil com agentes mercantis na África, e os *senhores da terra*, que dominavam as rotas mercantis entre o interior africano e o litoral do reino Ngoyo, situado entre a baía de Cabinda e a foz do rio Zaire, foi certamente durante a primeira metade do século XIX uma das maiores forças de resistência a cruzada antitráfico britânica. Desde que a política externa inglesa adotou o abolicionismo como política de Estado foram realizados tratados antitráfico que juntamente com ação permanente da *Royal Navy* gradativamente alquebraram a resistência luso-brasileira, o mesmo não se observou nos reinos africanos autônomos ou potentados locais, haja vista que as mesmas elites que governavam os territórios africanos independentes acabaram se envolvendo diretamente com o comércio negreiro e foi somente quando as portas da América se fecharam para o tráfico é que o fluxo de seres humanos africanos foi interrompido. É por meio desta percepção que podemos vislumbrar melhor o sucesso da *política do contrabando negreiro*, que embora possa ser vista como uma política do maior Estado escravista das Américas em função de ter se operacionalizado por meio da conivência de suas autoridades com o comércio ilícito de africanos, foi essencialmente uma construção que tinha os seus pilares assentados em redes mercantis privadas difusas e poderosas, na medida em que além de contarem com o apoio irrestrito de régulos africanos, possuíam enorme influência na política do Império do Brasil por gerarem divisas que sustentavam o próprio Estado. Desta forma, foi possível resistir até 1850 toda a pressão diplomática e naval britânica em prol do cumprimento de uma legislação abolicionista que havia estabelecido a supressão total do comércio de africanos para o Brasil desde fins de 1830. Acreditamos que esta realidade explica precisamente o sucesso de uma política estrutural herdada da antiga metrópole portuguesa e adotada pelo Estado escravocrata brasileiro desde a sua formação, ou seja, a diretriz econômica atlântico-africana escravista que norteou, em larga medida, a política econômica do Império do

Brasil até a primeira metade do século XIX, mesmo considerando que esta orientação política enraizada nos costumes e na cultura brasileira tenha sido enfraquecida juridicamente pela insistente pressão diplomática do abolicionismo inglês que acabou criando uma situação paradoxal no Brasil, pois embora a política externa brasileira tenha assumido o compromisso de abolir o tráfico, uma prática interna permitia a sua manutenção. Este período foi sintetizado com certa precisão por José Honório Rodrigues, em um parágrafo lapidar de sua obra:

[...] Duas correntes inconciliáveis chocam-se no caminho de nossa história. A primeira leva-nos à África para buscar os escravos que a nossa agricultura em desenvolvimento exigia cada vez mais, tanto a açucareira, que ainda foi a base econômica de nossa independência, como a cafeeira, a crescer na província do Rio de Janeiro, no Vale do Paraíba e em Cantagalo. A segunda afastava-nos da África, pela imposição inglesa de abolir o tráfico de escravos e, logo, a escravidão, por interesses econômicos e humanitários tão bem mesclados no cristianismo protestante. Esse choque entre as necessidades nacionais e as exigências inglesas constitui, em sua essência, a nossa história, nos primeiros 50 anos do século XIX.¹⁰⁴⁹

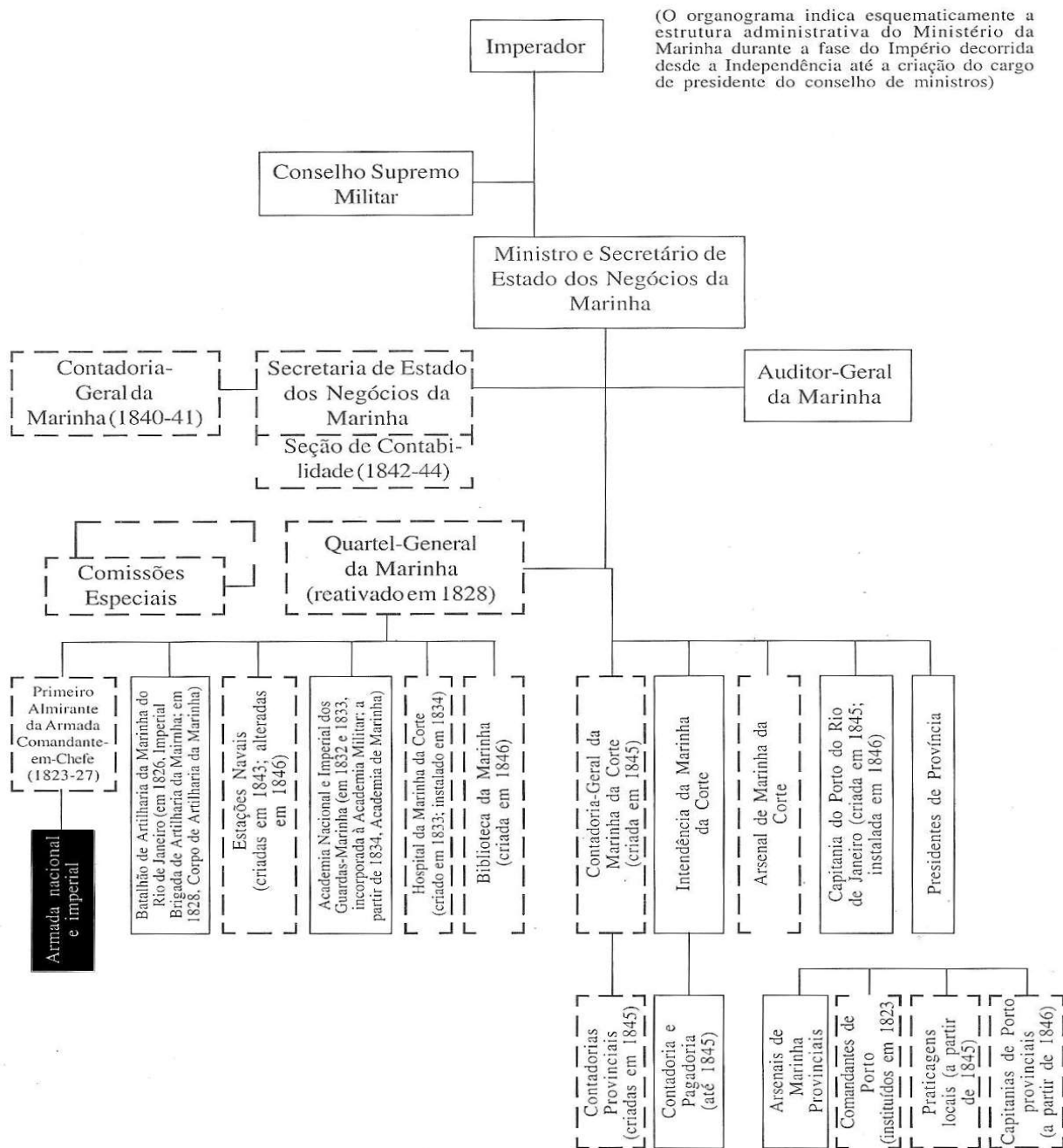
Acrescentaríamos apenas que os elos mais fortes das correntes que mantiveram o Brasil conectado à África por mais de trezentos anos foram essencialmente culturais, é neste sentido que procuramos compreender a longevidade e a resiliência do trato negreiro, pois a escravidão antes de se tornar um negócio que atravessou o Atlântico por meio de sólidas redes mercantis, já era um componente da cultura de povos africanos antes da colonização da América. Destarte, reconhecendo a existência de uma cultura da escravidão, a África africanizou o Brasil, assim como também em diversos outros aspectos que acabaram forjando o país com a maior população de origem africana fora da África. Antes da conjuntura de 1850, tratados internacionais e leis nacionais antitráfico, em grande medida, falharam e não funcionaram no Brasil, pois a cultura política da escravidão não podia ser alterada abruptamente por meio de decisões políticas impopulares e arbitrárias contrárias aos interesses de diversos segmentos sociais, sem que houvesse um governo com força e vontade política suficiente para quebrar as resistências da sociedade. Para suprimir o tráfico negreiro no Brasil foi necessário o uso efetivo da “violência legítima”, exclusiva de Estados Nacionais, primeiro por parte do governo da Grã-Bretanha, e depois por meio de esforços bem-sucedidos do Império do Brasil.

¹⁰⁴⁹Cf. RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África*, 1982, p.147.

APÊNDICES

Apêndice 1:

Estrutura administrativa da Marinha brasileira (1822-47)



Observação: 1. Os órgãos representados por retângulos de linhas cheias existiam no início do período abrangido pelo organograma; os representados por retângulos pontilhados foram criados durante o período.

Fonte: CAMINHA, Herick Marques. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002, p.12.

Apêndice 2:
Comerciantes de escravos do Rio de Janeiro que fizeram doações pecuniárias em atendimento às urgências do Estado Imperial (1823)

N.	Nome	Valor (em mil réis)	N.	Nome	Valor (em mil réis)
1	Antonio Gomez Barroso	2.000\$000	26	João Ferreira Leite	200\$000
2	Francisco Xavier Pires	1.600\$000	27	Joaquim Antonio Ferreira	200\$000
3	João Gomes Barrozo	1.500\$000	28	Joaquim Dias Moreira	200\$000
4	João Gomes Valle	1.200\$000	29	João Alves da Silva Porto	200\$000
5	Antônio Ferreira da Rocha	1.200\$000	30	José Antonio da Costa Guimarães	200\$000
6	Amaro Velho da Silva (Conselheiro)	1.000\$000	31	José Ferreira dos Santos	200\$000
7	João Rodrigues Pereira de Almeida	1.000\$000	32	José Pereira Vidal	150\$000
8	Francisco José da Rocha	800\$000	33	Lourenço Antonio do Rego	150\$000
9 e 10	Francisco José Guimarães e João Alves de Souza Guimarães	700\$000	34	Joaquim de Babo Pinto	140\$000
11	Manoel Guedes Pinto	500\$000	35	Joaquim Pires Farinha	100\$000
12	Antonio José de Castro	450\$000	36	Simplício da Silva Nepomoceno	100\$000
13	Joaquim José da Rocha e Comp.	400\$000	37	Joaquim Ferreira dos Santos	100\$000
14	Diogo Gomes Barrozo	400\$000	38	José de Carvalho Ribeiro	100\$000
15	José Joaquim Guimarães	400\$000	39	João José de Mello	100\$000
16	Miguel Ferreira Gomes	400\$000	40	Domingos Fernandes Alves	100\$000
17	Antônio Dias Correia	400\$000	41	Thomé Ribeiro de Faria	100\$000
18	Joaquim José Sequeira	400\$000	42	João Gomes Netto	100\$000
19	Manoel Ribeiro Guimarães	400\$000	43	José Ignacio da Costa Florim	100\$000
20	José Luiz da Motta	300\$000	44	José Ignacio Vaz Vieira	100\$000
21	Manoel Francisco de Oliveira	300\$000	45	Zeferino José Pinto de Magalhães	80\$000
22	Bernardino Brandão e Castro	300\$000	46	Joaquim Antonio Alves	50\$000
23	José Antonio da Costa Guimarães	200\$000	47	Joaquim de Matos Costa	50\$000
24	Thomé José Ferreira Tinoco	200\$000	48	Joaquim Francisco de Faria	50\$000
25	João Martins Lourenço Vianna	200\$000	49	João Rodrigues Ribas	50\$000
					TOTAL: 19.170\$000

Fonte: Foram consultadas as seguintes edições do *Diário do Governo*: 7 de maio de 1823, n. 102, v. 1, p. 495-496; 13 de maio de 1823, n. 106, v. 1, p. 518-519; 15 de maio de 1823, n. 108, v. 1, p. 531; 22 de maio de 1823, n. 113, v. 1, p. 560-561 (BN-RJ, consulta on-line). Cruzamos os dados das referidas edições do *Diário do Governo* com a relação nominal elaborada por Manoel Florentino referente aos traficantes de escravos que atuaram entre a África e o porto do Rio de Janeiro de 1811 a 1830. Cf. FLORENTINO, Manoel. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro* (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 254-256.

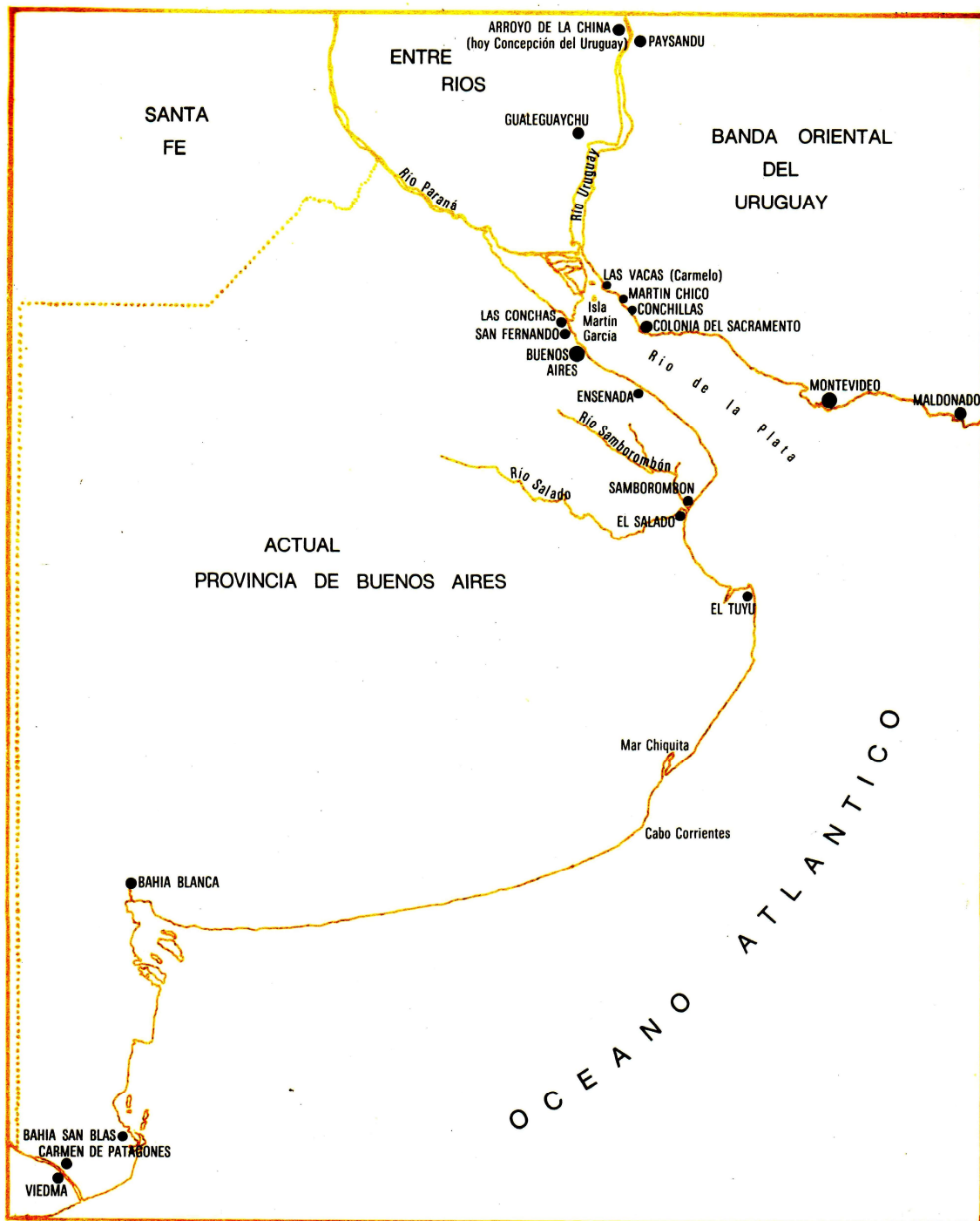
**Apêndice 3:
Primeira Esquadra da Marinha Imperial**

NAVIO	CANHÕES	DETALHES
Nau <i>Pedro I</i>	74	Construída na Bahia em 1763 e reaparelhada no Rio de Janeiro em 1822. Originalmente <i>Martim de Freitas</i> , rebatizada em 12 de janeiro de 1823. Tripulação, 650. 1.600 toneladas.
Fragatas <i>Piranga</i>	52	Construída na Bahia em 1817. Originalmente <i>União</i> . Tripulação, 480. 1.500 toneladas.
<i>Real Carolina</i>	44	Construída em Damão, nas Índias Orientais, de teca. Rebatizada com o nome de <i>Paraguaçu</i> , em 17 de maio de 1824. Tripulação, 360. 1.108 toneladas.
<i>Niterói</i>	38	Construída em Lisboa em 1818. Reaparelhada no Rio de Janeiro em 1822. Originalmente <i>Sucesso</i> , rebatizada em 25 de janeiro de 1823. Tripulação, 260.
<i>Tétis</i>	30	Imobilizada em Montevidéu.
Corvetas <i>Maria da Glória</i>	30	Originalmente <i>Horatio</i> , construída nos EUA. Comprada em 1819, por 64 contos. Tripulação, 220.
<i>Liberal</i>	22	Construída como <i>Gaivota</i> , em Lisboa, em 1791. Reaparelhada no Rio em 1822. Tripulação, 190.
<i>Maceió</i>	20	Construída em Alagoas, tendo sido acabada em outubro de 1823.
Brigues <i>Cacique</i>	18	Originalmente <i>Reino Unido</i> . Em reparos no Rio. Tripulação, 120.
<i>Real Pedro</i>	18	No Rio da Prata. Tripulação, 100.
<i>Caboclo</i>	18	Originalmente <i>Maipu</i> , comprada por 24 contos, e doada a Nação pelo Imperador em 12 de fevereiro de 1823. Tripulação, 135.
<i>Guarani</i>	16	Originalmente <i>Nightingale</i> , vaso britânico, comprado em março de 1823, por 13 contos. Tripulação, 100.
Brigues-Escunas <i>Imperial</i>	10	No Rio.
<i>Atlanta</i>	10	Comprada por Labatut, por 5,5 contos de réis
<i>Rio da Prata</i>	10	Comprada pelo Barão de Laguna.
<i>Leopoldina</i>	14	No Rio.
<i>Independência ou Morte</i>	14	No Recife.
Escunas No Prata e no Uruguai <i>D. Álvaro de Castro, Luís de Camões, Cossaka, Seis de Fevereiro, Isabela Maria, Maria Isabel, Oriental.</i> No Rio e no Norte <i>Carlota, Catarina, Maria da Glória, Maria Zeferina, Maria Francisca.</i>		
Canhoneiras, Transportes, Brulotes: 20 embarcações		

Fonte: 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.84.

Apêndice 4:

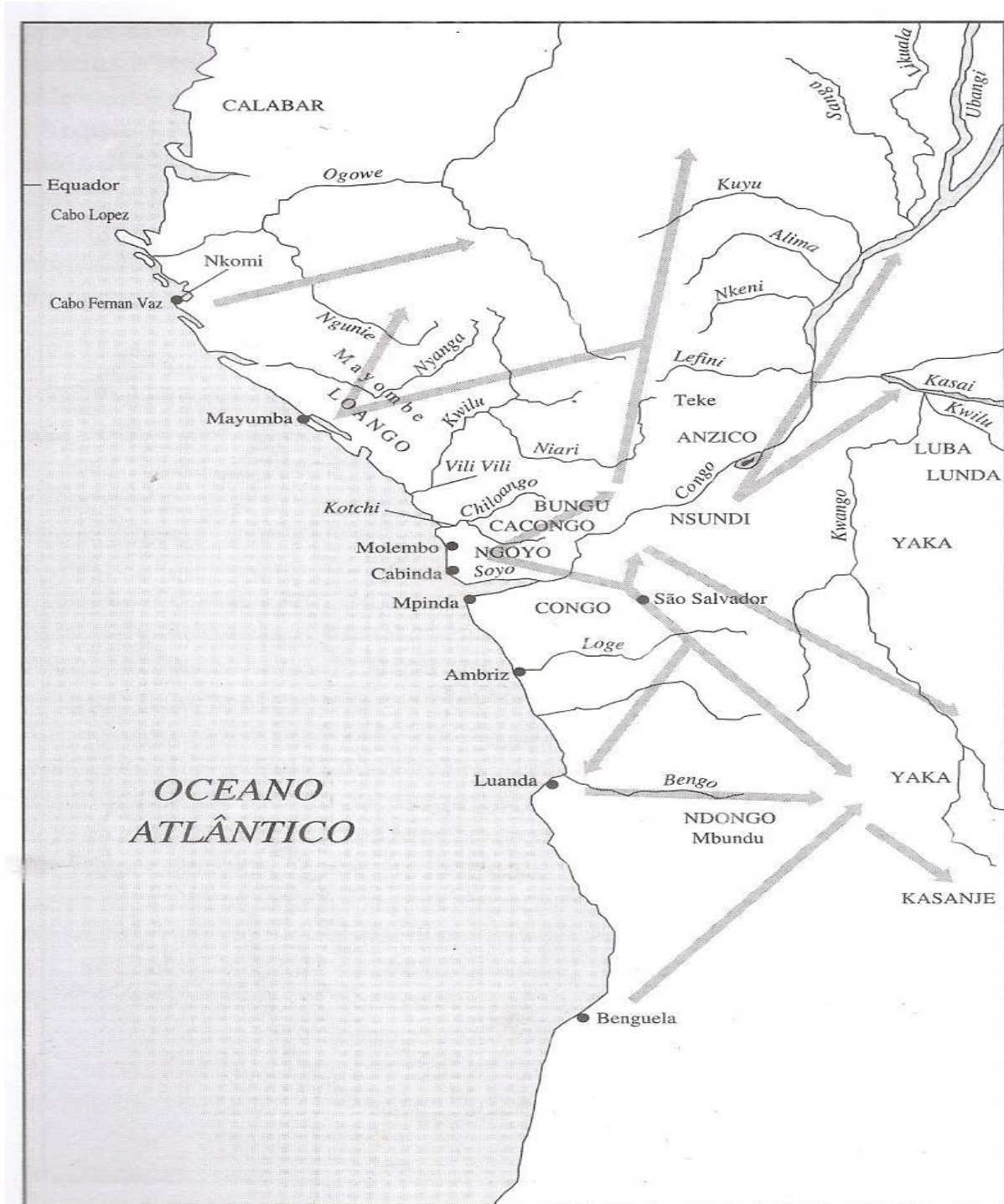
Gráfico Del Río de la Plata, Banda Oriental, sur de Entre Ríos, Pcia. de Buenos Aires hasta Patagones y Viedma. Dibujo de N. Pereyra, D.E.H.N.



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

Apêndice 5:

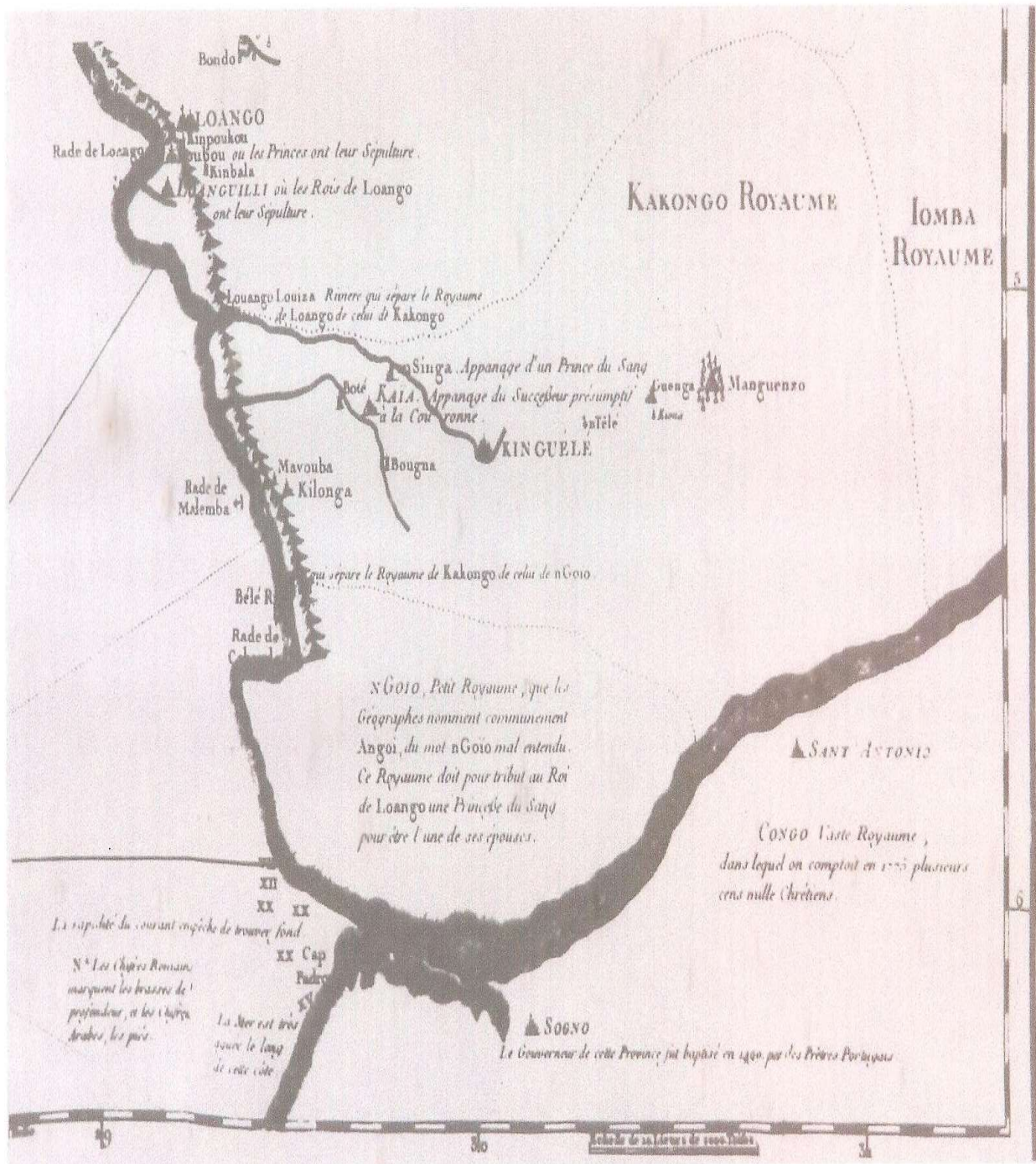
As principais rotas terrestres de escravos na região da África Central Atlântica, c.1750 – c. 1830.



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.18.

Apêndice 6:

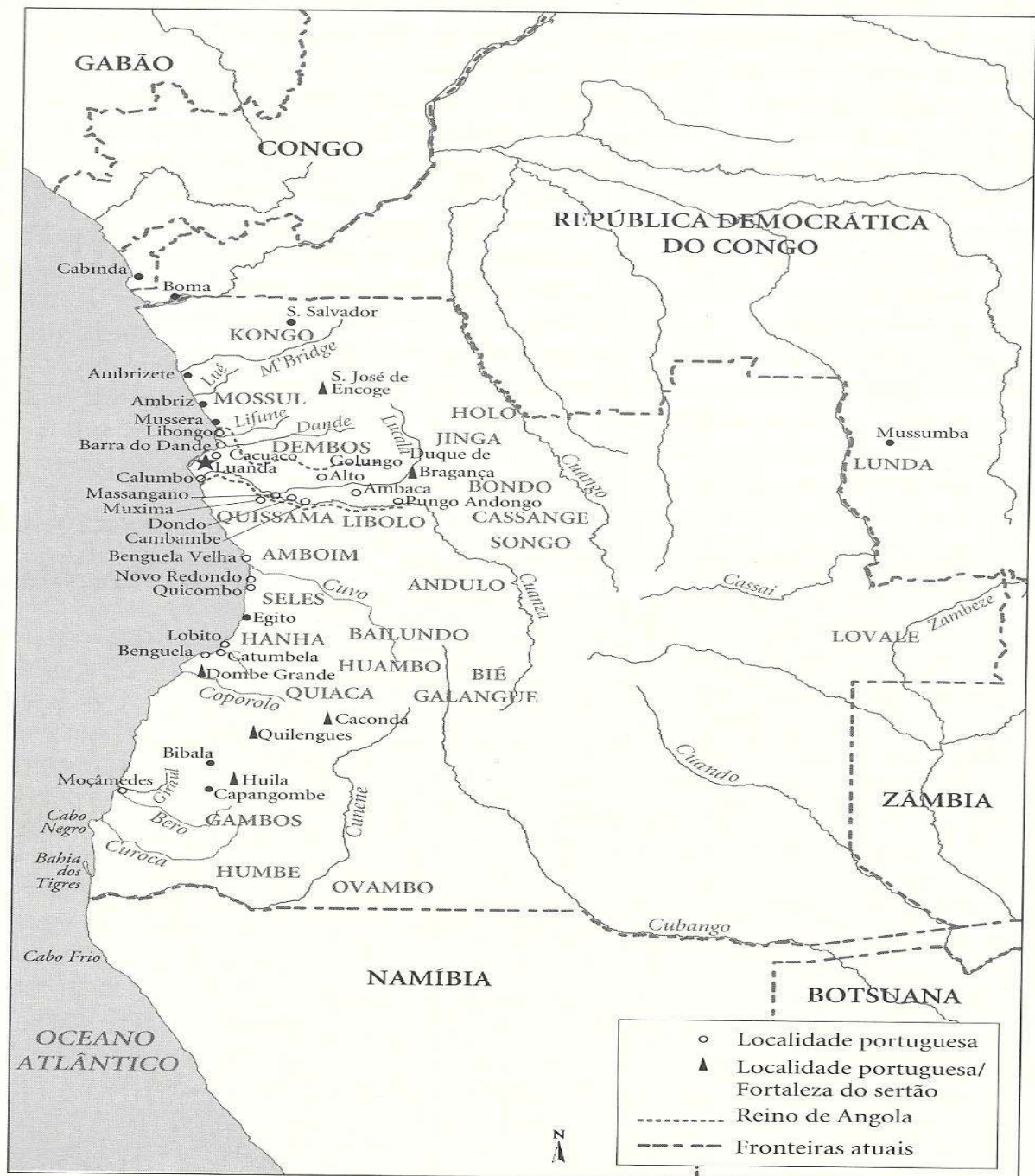
Mapa do Reino Ngoyo (Cabinda), na margem direita do Rio Zaire, segundo Proyart (1776)



Fonte: SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar: antropologia política de um reino africano*. São Paulo, FFLCH-USP, 1983, p.44.

Apêndice 8:

A Angola Portuguesa em 1845-1848



Fonte: RODRIGUES, Jaime. *De Costa a Costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p.44.

Apêndice 9:

Números de Escravos desembarcados no Brasil entre 1822 e 1852

1822	47458
1823	43658
1824	45857
1825	43241
1826	61085
1827	60149
1828	58581
1829	72949
1830	51002
1831	6178
1832	9013
1833	12901
1834	18100
1835	37134
1836	52837
1837	56769
1838	52872
1839	55832
1840	36546
1841	26720
1842	25155
1843	34511
1844	28128
1845	20954
1846	52395
1847	61731
1848	61757
1849	57504
1850	31161
1851	5595
1852	984

Fonte: Compilação elaborada com base em dados do website The Trans-atlantic Slave Trade data base, Disponível em: <http://slavevoyages.org>. Acesso em 15/7/2023.

Fontes primárias manuscritas:

ARQUIVO NACIONAL (AN) – Rio de Janeiro

Regulamento de Avisos aos comandantes das forças navais e dos navios da Armada.

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 Marinha, Livros de Socorros: fragata *Paraguassú* (XVIIM3719; XVIIM3720; XVIIM3721; XVIIM3727; XVIIM3728; XVIIM3729; XVIIM3730) ; fragata *D. Francisca* (XVIIM479; XVIIM480; XVIIM481; XVIIM482; XVIIM497; XVIIM498; XVIIM1587; XVIIM1588; XVIIM1596) ; corveta *Ânimo Grande* (XVIIM274; XVIIM275; XVIIM277; XVIIM278; XVIIM300; XVIIM302; XVIIM304; XVIIM305) ; brigue *Quinze de Agosto* (XVIIM4255 ; XVIIM4256); brigue-escuna *Ismênia* (XVIIM2256; XVIIM2258; XVIIM2259; XVIIM2260) ; brigue-escuna *Duqueza de Goiás* (XVIIM1718; XVIIM1719; XVIIM1720).

Fundo: Série Justiça, Código do fundo: IJ1.

Fundo: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 525, Seção de guarda: CODES. ALCOFORADO, Joaquim de Paula Guedes. *História sobre o Infame Negócio d'africanos d'África Oriental e Occidental, com todas as ocorrências desde 1831 a 1853.* (Relatório Alcoforado, out.1853).

Fundo/Coleção: Série Justiça, Código do fundo: IJ6, Notação do documento: 164 , Seção de guarda: CODES, Processo de 1830 da Secretaria de Polícia da Corte.

Fundo/Coleção: Polícia da Corte, Códice 421, Vol 23, fls. 131, 136v; Códice 424, Vol 1, fl. 79, 122,125,144; Códice 424, Vol 2, fl. 44, 46, 114; Códice 424, Vol 4, fl. 125; Códice 424, Vol 5, fls. 75, 142, 174, 178; Códice 427, Vol 7, fls. 50, 53, 134, 166; Códice 424, Vol 8, Fls. 25, 44, 52, 53, 88, 111 e 112; Códice 411, Vol 15, fl. 64, 145v; Códice 411, Vol 18, fl. 35v; Códice 411, Vol 18, fl. 83V; Códice 411, Vol 19, fl. 14.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU) – Lisboa

Arquivo Ultramarino, Coleção Conselho Ultramarino, Seção Angola, Caixa 82, doc. 29, 30 e 31; Caixa 85, doc. 4; Caixa 89, doc. 11; Caixa 93, doc. 60; Caixa 93-A, doc. 18; Caixa 142, doc. 36 e 57; Caixa 143, doc. 31 e 38.

Aviso Régio de 04/09/1823, *Livro de Registro de Ordens Régias e Avisos para Angola da Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar (1821-1830)*, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU), Fundo do Conselho Ultramarino, *Ordens e Avisos para Angola*, códice 542, fl. 11-12.

ARQUIVO HISTÓRICO DO ITAMARATY (AHI) – Rio de Janeiro

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

BIBLIOTECA NACIONAL – Rio de Janeiro, Brasil – www.bn.br

“Ordens de sequestro de bens de súditos rebeldes do chamado Império do Brasil em Benguela”, 5/5/1823, Biblioteca Nacional-RJ (BN-RJ), Divisão de Manuscritos; II – 31,2,11.

“Ordens de sequestro de bens dos vassallos do chamado Império Brasílico em toda colônia angolana”, 2/6/ 1823”, Biblioteca Nacional-RJ (BN-RJ), Divisão de Manuscritos; II – 31,2,11.

Fontes primárias impressas:

ARQUIVO NACIONAL (AN) – Rio de Janeiro

Relatório do Ministério da Justiça do Anno de 1849 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 11 de janeiro de 1850, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado, Eusebio de Queiroz Coitinho Mattoso Camara. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1850.

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. *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, pp. 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, pp.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, pp.19-44.

_____. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1823.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, Parte 2, 1887, pp.11-13.

_____. *Collecção das decisões do Governo do Imperio do Brazil de 1824.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886, p.102.

_____. *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1826.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte II, 1880, pp.71-75.

_____. *Collecção das leis do Imperio do Brazil de 1828.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, Parte 1, 1878, pp.128-129; 175-200.

_____. *Collecção das Leis do Imperio do Brazil de 1850.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, parte primeira, Tomo XI, 1851, pp.267-270.

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.

BIBLIOTECA NACIONAL – Rio de Janeiro, Brasil – www.bn.br

Aurora Fluminense (edição de 14 de abril de 1830, n.º 324 , pp.1362-1363 ; edição de 19 de abril de 1830, n.º328 pp.1371-1372 ; edição de 21 de Abril de 1830, n.º 327, pp.1377-1378; edição de 7 de maio de 1830, n.º 334, p.1405).

Correio Braziliense (edições de novembro e dezembro de 1822).

Diário Fluminense (edição de 20 de dezembro de 1828, n.º 144, Vol.12, pp.-578-579 ; edição de 29 de abril de 1830, n.º 94, Vol.15, p. 374 ; edição de 24 de maio de 1830, n.º 114, Vol.15, Notícias Marítimas, p.456).

Diário do Governo (edição de 18 de março de 1823, n.º 63, Vol.1, p. 266 ; edição de 8 de abril de 1823, n.º 77 , Vol.1, p. 350 ; edição de 16 de abril de 1823, n.º 84, Vol.1, p. 392 ; edição de 28 de abril de 1823, n.º 94, Vol.1, p.443 ; edição de 7 de maio de 1823, n.º 102, Vol.1, pp.495-496 ; edição de 13 de maio de 1823, n.º 106, Vol.1, pp.518-519; edição de 15 de maio de 1823, n.º 108, Vol.1, p.531 ; edição de 22 de maio de 1823, n.º 113, Vol.1, pp.560-561).

Jornal do Commercio (edição de 09 de outubro de 1827, vol. I, p.2 ; edição de 20 de setembro de 1828, vol. IV, p.1).

Luz brasileira (edição de 11 de setembro de 1829, n.º 1, pp. 1-4; edição de 17 de abril de 1830, n.º 47, pp. 185-186).

O Brasileiro Imparcial (edição de 4 de maio de 1830, n.º 36, pp.145-146).

FUNDAÇÃO ALEXANDRE DE GUSMÃO – www.gov.br/funag

Relatório do Ministério dos Negócios Estrangeiros do Anno de 1836 apresentado a Assembleia Geral Legislativa na sessão ordinária de 1837, pelo respectivo Ministro e Secretário de Estado, Antonio Paulino Limpo de Abreu. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1837.

Anais Parlamentares – disponíveis nos sites: www.camara.gov.br e www.senado.gov.br

Anais do Parlamento Brasileiro: Câmara dos Deputados, 1826-1852. Disponível em: www.camara.gov.br

Anais do Parlamento Brasileiro: Senado, 1826-1852. Disponível em: www.senado.gov.br

Referências bibliográficas:

ALMEIDA, Carla Maria de Carvalho e. Uma nobreza da terra com projeto imperial: Maximiliano de Oliveira Leite e seus aparentados. In: SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de; ALMEIDA, Carla Maria Carvalho de; FRAGOSO, João Luís Ribeiro (orgs.). *Conquistadores e negociantes: histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos*. América lusa, Séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

ALBERTO, Paulina L. Liberta by Trade: Negotiating the Terms of Unfree Labor in Gradual Abolition Buenos Aires (1820s-30s). *Journal of Social History*, Oxford University Press, vol.52, nº 3, 2019, pp.619-651.

ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle de Biase. De “vendedor de pão com cesta na cabeça” a Visconde de Loures: a carreira atlântica de Ângelo Francisco Carneiro. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021.

ALDEN, Dauril. Aspectos econômicos da expulsão dos jesuítas do Brasil: notícia preliminar. In.: KEITH, H.H.; EDWARDS, S.F. (org.), *Conflito e continuidade na sociedade brasileira*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1970, pp.31-78.

ANDRADE, Marcos Ferreira de. *Imprensa moderna e escravidão: o debate sobre o fim do tráfico e o temor do haitianismo no Brasil Regencial (1831-1835)*. Artigo apresentado no 4º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional, Curitiba, 2009, pp.1-25.

ARAÚJO, Ana Lucia. Dahomey, Portugal and Bahia: king Adandozan and the Atlantic Slave Trade. In: *Slavery and abolition: a journal of Slave and Post-Slave studies*, Londres, vol. 33, nº 1, 2011.

BASILE, Marcello. *O Império em construção: projetos de Brasil e ação política na Corte Regencial*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, I.F.C.S., Rio de Janeiro, 2004.

_____. “Projetos de Brasil e construção nacional na imprensa fluminense (1831-1835)”. In: Lúcia Maria Bastos P. das Neves; Marco Morel; e Tania Maria Bessone da C. Ferreira (orgs.). *História e imprensa: representações culturais e práticas de poder*. Rio de Janeiro: DP&A/Faperj, 2006, pp. 60-93.

_____. Governo, nação e soberania no Primeiro Reinado: a imprensa áulica do Rio de Janeiro, In: José Murilo de Carvalho, Miriam Halpern Pereira, Gladys Ribeiro, Maria João Vaz (orgs.), *Linguagens e fronteiras do poder*, Rio de Janeiro, FGV, 2011.

BLAKE, Augusto Victorino Alves Sacramento. *Diccionario bibliographico brasileiro*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 7 vols., 1902.

BANDEIRA, Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil (dois séculos de história)*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1978.

BARRETO DE SOUZA, Adriana. *Caxias e a formação do império brasileiro: um estudo sobre trajetória, configuração e ação política*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2004.

BARICKMAN, Bert J. As cores do escravismo: escravistas 'pretos', 'pardos' e 'cabras' no Recôncavo Baiano, 1835. In: *População e Família*. São Paulo, n. 2, 1999, pp. 7-59.
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.

BORUCKI, Alex. The 'African Colonists' of Montevideo: New Light on the Illegal Slave Trade to Rio de Janeiro and the Río de la Plata (1830-42). *Slavery & Abolition*, Publisher Routledge, vol.30, nº 3, 2009, pp.427-444.

BÔSCARO, Ana Paula. *Sociedade Traficante: compromisso e valores sociais em torno do comércio interno de escravos (Juiz de Fora, Minas Gerais, Século XIX)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Juiz de Fora, Programa de Pós-Graduação em História, Juiz de Fora, 2021.

BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1921.

BOITEUX, Lucas Alexandre. *Das Nossas Naus de Ontem aos Submarinos de Hoje: Ligeiro Histórico dos Navios da Armada (1822 – 1946)*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1956.

_____. Repositório de nomes dos navios da Esquadra brasileira (1822-1940). In: *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, vol. IV, 1942, pp.211-417.

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

CALDEIRA, Arlindo Pinto. *Escravos e traficantes no Império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2013.

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.

_____. Evolução da estrutura administrativa do Ministério da Marinha no Império. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002. pp.9-32.

_____. Organização do Pessoal da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, V. 3, Tomo 1, 2002. pp.35-60.

CANDIDO, Mariana P. *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*, Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

_____. *Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista*. In: GUEDES, Roberto (org.) *África: Brasileiros e Portugueses – séculos XVI-XIX*. Rio de Janeiro, Mauad X, 2013.

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

_____. *Cidadania no Brasil – O longo caminho*. 15ª edição, Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2012.

CARVALHO, Ariane. *Guerras nos sertões de Angola: sobas, guerra preta e escravização (1749-1797)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2020.

CARVALHO, Marcos J.M.de. *O desembarque nas praias: o funcionamento do tráfico de escravos depois de 1831*. In: Revista de História , São Paulo, nº 167, jul.-dez. 2012, pp.223-260.

_____. Os senhores de engenho-trafficantes de Pernambuco, 1831-1855. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp.127-152.

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

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. In: “Cenas de cidade negra.” São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

_____. *Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

_____. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CONRAD, Robert Edgard. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Editora brasiliense, 1985.

COSTA, Fernando Dores. Guerra no tempo de Lippe e de Pombal. In: BARATA, Manuel Themudo; TEIXEIRA, Nuno Severiano. *Nova História Militar de Portugal*. Vol.2. Lisboa: Círculo de Leitores, 2004.

CORVISIER, André. *A Guerra: ensaios históricos*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

COUTINHO, J. J. da Cunha Azeredo. Análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos da costa da África. In: HOLANDA, S. Buarque de (org.). *Obras econômicas de J. J. da Cunha de Azeredo Coutinho*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1966.

COUTINHO, J. J. da Cunha Azeredo. *Memórias sobre o comércio de escravos, em que se pretende mostrar que este tráfico é, para eles, antes um bem do que um mal*. Rio de Janeiro: Tipografia de Villeneuve, 1838.

COUTO, Carlos. *Os capitães-mores em Angola no Século XVIII*. Subsídio para o estudo da sua actuação. Luanda, Instituto de Investigação Científica de Angola, 1972.

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

CRAEMER, Willy de; VANSINA, Jan; FOX, Renee. Religious Movements in Central Africa: a theoretical study. *Comparative studies in society and history*, 18, 4, 1976, pp. 458-475.

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.

CURTIN, Philip D. *The Atlantic slave trade: a census*. Madison, 1969.

DAVIS, David Brion. *Slavery and Human Progress*. Nova York: Oxford University Press, 1984.

_____. *O problema da escravidão na cultura 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.

ELTIS, David & WALVIN, James (eds.). *The Abolition of the Atlantic Slave Trade*. Madison, University of Wisconsin Press, 1981.

ELTIS, David. *Economic Growth and the ending of the transatlantic slave trade*. New York: Oxford University Press, 1987.

ELTIS, D. ; LOVEJOY, P. & RICHARDSON, D. Slave-trading ports: an Atlantic-wide perspective, In.: LAW, Robin & STRICKRODT, Silke (eds.), *Ports of the Slave Trade (Bights of Benin and Biafra)*, Stirling: Centre of Commonwealth Studies, University of Stirling, 1999.

FALCON, Francisco José Calazans. *A Época Pombalina: política econômica e monarquia ilustrada*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Ática, 1993.

FARIA, Sheila de Castro. Mulheres forras – riqueza e estigma social. In. *Revista Tempo*. Rio de Janeiro: Sete Letras, v. 5, n. 9, 2000, pp. 65-92.

FARINATTI, Luis Augusto. Padrinhos preferenciais e hierarquia social na fronteira sul do Brasil (1816-1845). In: GUEDES, Roberto; FRAGOSO, João (org.). *História social em registros paroquiais (Sul-Sudeste do Brasil, séculos XVIII e XIX)*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016.

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. O Relatório Alcoforado. *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro: UCAM, n. 28, outubro de 1995, pp.219-229.

_____. *Dos Sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 1996.

_____. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World. Angola and Brazil during the Era of the slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

_____. *Ondas de Sedição através do Atlântico: Política Liberal em Angola na esteira da Independência do Brasil (1817-1825)*, (no prelo).

FERREIRA, Frederico Antonio. *O Imperador e o Príncipe: a participação do governo imperial brasileiro na questão da crise dinástica no Reino do Congo (1857-1860)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

_____. O tráfico brasileiro de cativos na foz do Rio Congo 1780 a 1830: entre velhos e novos paradigmas. In: *Revista Territórios & Fronteiras*, nº 1, vol. 10, Cuiabá, jan.-jul. 2017.

FERRO, Marc. *A história vigiada*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

FINLEY, Moses Isaac. *Escravidão antiga e ideologia moderna*. Rio de Janeiro: Graal, 1991.

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.

_____; GÓES, José Roberti Pinto de. *A paz das senzalas: famílias escravas e tráfico atlântico. Rio de Janeiro, 1790-1850*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1997.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____; BICALHO, Maria Fernanda Baptista; GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Uma leitura do Brasil colonial: bases da materialidade e da governabilidade no Império. *Penélope: Fazer e Desfazer História*, n.º 23. Lisboa, 2000.

_____; 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 edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

_____ ; GUEDES, Roberto. Alegrias e artimanhas de uma fonte seriada. Os códices 390, 421, 424 e 425: despachos de escravos e passaportes da Intendência de Polícia da Corte, 1819-1833. In: Botelho, Tarcísio *et. al* (Orgs.). *História Quantitativa e serial no Brasil: um balanço*. Goiânia: ANPUH-MG, 2001.

_____ ; SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. (org.) *Monarquia pluricontinental e a governança da terra no ultramar atlântico luso: Séculos XVI-XVIII*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2012.

_____. *Barões do Café e sistema agrário escravista – Paraíba do Sul / Rio de Janeiro (1830-1888)*. 1ª edição, Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

FRANCO, Affonso Arinos de Mello; PACHECO, Cláudio. *História do Banco do Brasil*, vol. I, AGGS Indústrias Gráficas, Rio de Janeiro, 1979.

FURTADO, Júnia F. *Chica da Silva e o contratador dos diamantes: o outro lado do mito*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

GALSKY, Nélio. *Mercenários ou libertários: as motivações para o engajamento do Almirante Cochrane e seu grupo nas lutas da independência do Brasil*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, PPGHIS, Niterói, 2006.

GARRIDO, Carlos Miguez. Fortificações do Brazil. Separata do Vol.III dos *Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. *O Império das Províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2008.

_____ ; FRAGOSO, João. Nas rotas da governação portuguesa. Rio de Janeiro e Costa da Mina (Séculos XVII e XVIII). In: CAMPOS, Adriana P. et all. *Nas rotas do império: eixos mercantis, tráfico e relações sociais no império português*. 2.ª ed. Vitória: Edufes, 2014, pp. 23-66.

GOMES, Flávio dos Santos; SOARES, Carlos Eugênio. *Sedições, haitianismo e conexões no Brasil escravista*. *Novos Estudos CEBRAP*, nº 63, julho de 2002, pp. 131-144.

GUEDES, Roberto. *Na pia batismal: família e compadrio entre escravos na freguesia de São José do Rio de Janeiro (Primeira Metade do Século XIX)*. Niterói: UFF-PPGHIS, Dissertação de Mestrado, 2000.

_____. Autonomia escrava e (des) governo senhorial na cidade do Rio de Janeiro da primeira metade do século XIX. In: FLORENTINO, Manolo. (org.). *Tráfico, cativo e liberdade – Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005, pp. 229-283.

_____. O cabeça de motim José Dias Vieira, o tráfico e a terrível falta d'água (Luanda, finais do século XVIII). In: Guedes, Roberto. (org.). *África: brasileiros e portugueses (séculos XVI-XIX)*. 1.ª ed. Rio de Janeiro: Mauad, 2013, v. 1, pp. 113-146.

_____. 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 Enger Cury; GALVES, Marcelo Cheche; FARIA, Regina Helena Martins de. (Org.). *O Império do Brasil: educação, impressos e confrontos sociopolíticos*. 1ª ed. São Luís: Café & Lápis; Editora UEMA, 2015, v. 1, pp. 317-360.

_____; BÔSCARO, Ana P. O Rio de Janeiro e a reprodução da sociedade escravista: rotas e agentes no comércio interno de cativos entre a Corte e São Paulo (1809-1833). In: AGCRJ. (Org.) *Escravidão e luta pela liberdade no Rio de Janeiro: histórias, arquivos e patrimônio*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro/AGCRJ, 2020.

_____; BÔSCARO, Ana P. Escravos tropeiros e traficantes de cativos, seus senhores, seus camaradas e seus parceiros (Sul-Sudeste do Brasil, 1809-1833). In: IVO, Isnara; GUEDES, Roberto (Orgs.). *Escravidão: povos, poderes e legados: Américas, Goa e Angola (séculos XVI-XXI)*. São Paulo: Alameda, 2020, p. 273-300.

_____; BÔSCARO, Ana Paula. *Cabeças: disseminação, desigualdade e concentração no mercado de cativos (Luanda, c. 1798-1804)*. Cliocanarias, v. 3, pp. 1-34, 2021.

_____; CARVALHO, Ariane. *Muxilundas: memória política, escravidão perpétua, liberdade e parentesco (Luanda, século XVIII)*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2021.

_____; CARVALHO, Ariane. A “grande derrota de Cabinda”. Mambuco, Mamangoy, franceses, portugueses e muxilundas (1781-1790). In: NEVES, Lúcia M. Bastos P.; RODRIGUES, José Damião; SANTOS, Fabiano Vilaça dos (Orgs.). *Revoltas no mundo atlântico: identidades, conflitos e protestos (séculos XVII-XIX)*. Rio de Janeiro: Contracapa/Faperj, 2022, pp.47-82.

_____. *O batismo e a conversão do cativo em escravidão (Angola e Brasil, c.1715 – c. 1850)*. (no prelo).

GUERRA, François Xavier; e LEMPÉRIÈRE, Annick (et al.). *Los espacios públicos en Iberoamerica. Ambigüedades y problemas, siglos XVIII-XIX*. México: Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centro americanos/Fondo de Cultura Económica, 1998.

GUIMARÃES, Carlos Gabriel. *A presença britânica no Império do Brasil: o caso da firma Edward Johnston & Co. no Rio de Janeiro, c.1842-c.1852*. 1ª. ed. São Paulo: HUCITEC, 2023.

GUIZELIN, Gilberto da Silva. A última embaixada de um monarca africano no Brasil: Manoel Alves Lima, um embaixador do Reino de Onim na corte de D. Pedro I. In: *Revista Anos 90*, vol. 22, nº 42, dez.2015, pp.325-351.

_____. “Província (de) um grande partido brasileiro, e mui pequeno europeu”: A repercussão da Independência do Brasil em Angola (1822-1825). In: *Revista Afro-Ásia*, nº 51, 2015, pp.81-106.

_____. *Depois dos Navios Negreiros: A criação do Consulado Brasileiro em Luanda e as relações do Império com a colônia portuguesa de Angola, 1822-1860*. Tese de Doutorado. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, 2016.

_____. *Dois Cônsules de Sua Majestade Imperial em Luanda (1822-1861): Relações Brasil – Angola*, de Ruy Germack Possolo a Saturnino de Sousa e Oliveira. São Paulo: Edusp, 2022.

GRADEN, Dale. An Act “even of public security”: slave resistance, social tensions and the end of the international slave trade to Brazil, 1835-1856. *The Hispanic America Historical Review*, 76:2, 1996, pp.249-282.

_____. *O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858*. Afro-Ásia. Salvador: Ceal/UFBA, vol. 35, 2007, pp. 9-35.

_____. A resistência escrava e a abolição do tráfico transatlântico de escravos para o Brasil em 1850. In: *Africana Studia*, Edição do Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, nº15, 2010, pp.151-168.

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

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

HESPANHA, Antonio M. Luís de Molina e a escravização dos negros. *Análise Social*, vol. XXXV (157), 2001.

HEYWOOD, Linda M. Portuguese into african: the eighteenth-century central african background to Atlantic creole cultures. In: HEYWOOD, Linda M. (Edited) *Central Africans and cultural transformations in the american diaspora*. London: Cambridge University Press, 2002, pp.91-113.

HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 11.ª edição, São Paulo: Paz e Terra, 1998.

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

JEHA, Silvana Cassab. *A Galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, c.1822-c.1854*. Tese de Doutorado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

JÚNIOR, Nelson Ferreira Marques. “Os verdadeiros Constitucionais, amigos do Rei e da Nação”: áulicos, ideias, imprensa e cultura política no primeiro reinado. Artigo apresentado na Associação Nacional de História (ANPUH) – XXVI Simpósio Nacional de História, São Paulo, 2011, pp.1-8.

JÚNIOR, Caio Prado. *História econômica do Brasil*. 16.ª edição, São Paulo: Editora brasiliense, 1973.

KARASCH, Mary. *The Brazilian Slavers and the illegal slave trade, 1836-1851*. Madison: University of Wisconsin, Dissertação de Mestrado, 1967.

_____. *A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

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

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. (orgs.). *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, pp.99-113.

KUSCHINER, Karina. "Antropologia da política". In: Center for Brazilian Studies. University of Oxford. Working paper.

LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeçeram. In: *Revista Brasileira de História*, São Paulo: Editora Marco Zero, ANPUH, nº 6, ano 3, 1983, pp.7- 46.

LIBBY, Douglas C. Demografia e Escravidão. In. *Revista de História*. Ouro Preto: UFOP. Departamento de História, 1992.

LUÍS, João Baptista Gime. *O comércio de marfim e o poder nos territórios do Kongo, Kakongo, Ngoyo e Loango: 1796-1825*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Lisboa, Lisboa, 2016.

LUNA, Francisco Vidal e COSTA, Iraci Del Nero. A presença do elemento forro no conjunto de proprietários de escravos. In. *Revista Ciência e Cultura*. São Paulo: FEA/USP, 32(7), 1980.

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

MAIA, João do Prado. *Através da história naval brasileira*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1936.

_____. *A Marinha de Guerra do Brasil na Colônia e no Império*. (Tentativa de Reconstituição Histórica). 2.^a ed. Rio de Janeiro: Cátedra, 1975.

MALHEIRO, Perdigão. *A escravidão no Brasil: ensaio histórico, jurídico e social*. 3.^a ed. Petrópolis: Vozes, vol. II, 1976.

MARTIN, Phyllis M. *The external trade of the Loango coast, 1576-1870. The effects of changing comercial relations on the Vili Kingdom of Loango*. Oxford: Claredon Press, 1972.

_____. *Cabinda e seus naturais: alguns aspectos de uma sociedade marítima africana*. In: *Revista Internacional de Estudos Africanos*, Lisboa, nº 3, Jan-Fev., 1985, pp.45-61.

_____. Family strategies in nineteenth-century Cabinda. In: *The Journal of African history*, vol.28, nº 1, 1987, pp.65-86.

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

_____; GRINBERG, Keila. (orgs.) Dossiê: “Para inglês ver?” Revisitando a Lei de 1831. *Estudos Afro-Asiáticos*, ano 29, nº 1/2/3(jan. - dez. 2007), pp.87-340.

_____; 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.

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

MARQUESE, Rafael de Bivar. *Feitores do corpo, missionários da mente: senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas (1660-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

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

_____. A ocupação do Ambriz (1855): Geografia e diplomacia de uma derrota inglesa. In: *Africana Studia*. nº 9. Porto: Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2006, pp. 145-158.

MARQUES, Leonardo. *Os Estados Unidos no tráfico ilegal de escravos para o Brasil*. 6º. Encontro escravidão e liberdade no Brasil Meridional. Santa Catarina: UFSC, 2013, pp.1-20.

_____. *The United States and the transatlantic slave trade to the Americas, 1776-1867*. Connecticut: Yale University Press, 2016.

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. 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.

_____; 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, pp.163-429.

MARIZ, Vasco. Lorde Cochrane, o turbulento Marquês do Maranhão. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 8, nº 16, 2012.

MATHEUS, Marcelo dos Santos. *A produção da diferença: escravidão e desigualdade social ao Sul do império brasileiro (Bagé, 1820-1870)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2016.

MATTOS, Hebe Maria. A escravidão moderna nos quadros do Império português: o Antigo Regime em perspectiva atlântica. In: FRAGOSO, João; BICALHO, Maria Fernanda; GOUVÊA, Maria de Fátima (orgs.). *O Antigo Regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2001, pp. 143-162.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema – A formação do Estado Imperial*. 2.^a ed. São Paulo: Hucitec, 1990.

MAUSS, Marcel. *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*, In: *Année Sociologique*, 2.^a série, 1923-1924, tomo I.

MAYER, Arno J. *A força da tradição: a persistência do Antigo Regime*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

MELLO, Saulo Alvaro de. *Eugenia na Marinha Imperial brasileira (1822-1910)*. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo, julho de 2011, p. 1-17.

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

MESQUITA, João Marcos. *Uma “lei para inglês ver”? O processo de construção de uma lei nacional sobre o tráfico de escravos (1822-1831)*. Niterói: UFF, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História), 2017.

_____. *Negócios da ilegalidade: a trajetória de Manoel Pinto da Fonseca no comércio ilícito de escravos (c.1835 – c.1850)*. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1.^a ed. São Paulo: Hucitec, 2021, pp.99-125.

MEMEL-FÔTE, Harris. Culture et nature dans les représentations africaines de l'esclavage et de la traite négrière. Cas des sociétés lignagères. In : HENRIQUES, Isabel de Castro ; SALAMOLINS, Louis (orgs.). *Déraison, esclavage et droite*. Les fondements idéologiques e juridiques de la traite négrière et de l'esclavage. Col. Mémoire des peuples. La route de l'esclavage. Éditions UNESCO, 2002.

MIGUEL, Gabriel de Souza. *Que se abram os sertões*. Um projeto político de centralização e livre comércio para o tráfico de cativos e a escravização em Angola (1753-1772). Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro: Seropédica, 2021.

MOREL, Marco. *As transformações dos espaços públicos: imprensa, atores políticos e sociabilidades na Cidade Imperial (1820-1840)*. São Paulo: Hucitec, 2005.

MOTTA, José Flávio. *Corpos escravos, vontades livres: posse de escravos e família escrava em Bananal*. São Paulo: Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo / Annablume, 1999.

MURRAY, David. *Odious Commerce: Britain, Spain and the abolition of the Cuban slave trade*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

NEVES, Lúcia M. B. P. das.; MACHADO, Humberto Fernandes. *O Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

NEVES, Guilherme P. das. Pálidas e oblíquas Luzes: J. J. da C. de Azeredo Coutinho e a análise sobre a justiça do comércio do resgate dos escravos. In: Maria Beatriz Nizza da Silva (org.). *Brasil: colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, pp.349-370.

NEEDELL, Jeffrey D. The abolition of the Brazilian slave trade in 1850: historiography, slave agency and statemanship. *Journal of Latin American Studies*, vol. 33, parte 4, nov/2001, pp. 681-711.

_____. *The Party of Order: The Conservatives, the State, and Slavery in the Brazilian Monarchy, 1831- 1871*. California: Stanford University Press, 2006.

NOGUEIRA, João Pontes; MESSARI, Nizar. *Teoria das Relações Internacionais: correntes e debates*. Rio de Janeiro: Campus/Elsevier, 2005.

OLIVEIRA, Anderson José Machado de. Igreja e escravidão africana no Brasil Colonial. In: *Especiaria*. v. 10, n.18, jul. - dez. 2007, pp. 355-387.

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, pp.102-117.

_____. 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, pp.48-60.

_____. *Divisão Naval da Costa d’Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Seropédica, 2017.

_____. *Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. 1ª edição, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2023.

OLIVEIRA, Maria Inês C. *O liberto: o seu mundo e os outros*, Salvador, 1790-1890. Salvador: Corrupio, 1979.

PAIVA, Eduardo França. *Escravidão e Universo Cultural na Colônia: Minas Gerais, 1716-1789*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2001.

PANTOJA, Selma Alves. O litoral angolano até as vésperas da Independência do Brasil, In: *Textos de História*, vol.11, nº1/2, 2003, pp.187-215.

_____. Laços de afeto e comércio de escravos. Angola no século XVIII. In: *Cadernos de pesquisas históricas*, Uberlândia, vol.23, nº 2, jul./dez.2010, pp.375-389.

_____. Famílias e comércio de escravos: Angola século XVIII. *Cadernos de Pesquisa do CDHIS* (UFU. Impresso), v. I, 2010, pp. 23-42.

_____. Entre Luanda e Rio de Janeiro: o padre, o bispo e o coronel. In: PANTOJA, Selma A.; THOMPSON, Estevem C. (orgs.). *Em torno de Angola: narrativas, identidades e as conexões atlânticas*. São Paulo: Intermeios, 2014, pp. 87-109.

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

PAQUETTE, Robert L. *Sugar is Made with Blood: the Conspiracy of La Escalera and the Conflict between Empires over Slavery in Cuba*. Connecticut: Wesleyan University Press, 1988.

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 de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, PPGHIS, Niterói, 2012.

PEREIRA, Christiane Peres. Um jornal doutrinário: a cultura política de 1830 sob o olhar de um áulico. In: *Revista de História*, nº 5, 2013.

PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. Praias, trapiches e fazendas: o tráfico ilegal de africanos no litoral fluminense. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp. 187-210.

PESSOA, Thiago Campos. O comércio negreiro na clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Souza Breves e seus cativos. In: *Revista Afro-Ásia*, nº 47, 2013, pp.43-78.

_____. *A “Delação Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café (C.1831-1853)*: notas de pesquisa. 8º. Encontro de Escravidão. Porto Alegre: UFRG, 2017, pp.1-21.

_____. A “Delação Alcoforado” e o comércio ilegal de africanos no Vale do Café: notas de pesquisa. In: OSÓRIO, Helen; XAVIER, Regina (orgs.). *Do tráfico ao pós-abolição: trabalho compulsório e livre e a luta por direitos sociais no Brasil*. São Leopoldo: Oikos, 2018. pp. 165-205.

_____; PEREIRA, Walter Luiz Carneiro de Mattos. Silêncios atlânticos: sujeitos e lugares praieros no tráfico ilegal de africanos para o Sudeste brasileiro (c.1830 – c. 1860). In: *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 32, nº 66, jan.-abr. 2019, pp.79-100.

_____. De Mangaratiba à Makanda: o tráfico negreiro na montagem do complexo cafeeiro. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (orgs.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021, pp.153-185.

PINTO, Alberto Oliveira. *Nós, os Cabindas: Domingos José Franque e a história oral das linhagens de Cabinda*. Lisboa: Novo Imbondeiro, 2003.

_____. *Cabinda e as construções de sua história, 1783-1887*. Lisboa: Dinalivro, 2006.

PIRES, Ana Flávia Cicchelli. *Tráfico ilegal de escravos: os caminhos que levam a Cabinda*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal Fluminense, PPGHIS, Niterói, 2006.

_____. *Comércio e trabalho em Cabinda durante a ocupação colonial portuguesa, c.1880-c.1915*. Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense, PPGHIS, Niterói, 2010.

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*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Editora Campus, 2000.

RAMOS, Donald. A mulher e a família em Vila Rica do Ouro Preto: 1754-1838. In. NADALIN, Sérgio O. *et. all.*(Orgs.) *História e População: estudos sobre a América Latina*. São Paulo: Associação Brasileira de Estudos Populacionais, 1990.

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

RIBEIRO, Gladys Sabina. *A liberdade em construção*. Identidade nacional e conflitos antilusitanos no Primeiro Reinado. 2ª. ed. Niterói: EDUFF, 2022.

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

ROCHA, Antonio Jorge Ramalho da. *Relações internacionais: Teorias e Agendas*. Brasília: Ed. IBRI, Coleção Relações Internacionais, 2002.

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.

_____. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp/Cecult, 2000.

RODRIGUES, José Honório (org.). *Atas do Conselho de Estado*. 13º vol., Brasília: Senado Federal, 1978.

_____. *Brasil e África: outro horizonte*. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

SÁ, José de Almeida Corrêa de. *A abolição da escravatura e a ocupação do Ambriz*. Lisboa: Livraria Bertrand, 1934.

SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. *Na encruzilhada do Império: hierarquias sociais e conjunturas econômicas no Rio de Janeiro (c.1650-c.1750)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2003.

SANTOS, Catarina Madeira. *Um governo “polido” para Angola: reconfigurar dispositivos de domínio (1750-1800)*. (Doutorado em História). Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris 2005.

SANTOS, Maria Emília Madeira. Em busca dos sítios do poder na África Centro Ocidental. Homens e Caminhos, Exércitos e Estradas, (1483-1915). In: Beatrix Heintze, Achim von Oppen (Eds.). *Angola on the move*. Transport Routes, Communications and History. Frankfurt am Main Gesamtherstellung: Druckerei und Verlag Otto Lembeck, 2008, pp. 26-40.

SANTOS, Nilcea Lopes Lima dos. *União Brasil-Angola: uma hipótese na independência*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Brasília, Brasília, 1979.

SANTOS, Silvana Andrade dos. Do tráfico à indústria: o caso da fábrica têxtil Todos os Santos (Bahia, c.1831 – c.1860). In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021.

SANTOS, Wagner Luiz Bueno. *A criação da Companhia de Aprendizizes-Marinheiros no processo de construção do Estado Nacional brasileiro: formação militar, educação e civilização no Brasil Imperial*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2016.

SAPEDE, Thiago C. *Muana Congo, Muana Nzambi a Mpungu*. Poder e Catolicismo no reino do Congo pós-restauração (1779-1795). 1ª. ed. São Paulo: Alameda/FAPESP, 2014.

SARAIVA, Luiz Fernando; ALMICO, Rita; PESSOA, Thiago Campos. Vida, fortuna e morte: a trajetória de José Bernardino de Sá – Barão e Visconde de Villa Nova do Minho. In: SARAIVA, Luiz Fernando; SANTOS, Silvana Andrade dos; PESSOA, Thiago Campos (org.). *Tráfico & traficantes na Ilegalidade*. 1ª ed. São Paulo: Ed. Hucitec, 2021.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SERRANO, Carlos M. H. *Os Senhores da Terra e os Homens do Mar: antropologia política de um reino africano*. São Paulo: FFLCH-USP, 1983.

SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. Cartas de um embaixador de Onim. In: *Cadernos do CHDD*. Ano IV, n.º 06. Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2005.

_____. *Um Rio Chamado Atlântico. A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

SILVA, Carlos André Lopes da. *A Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinha: aspectos de uma instituição militar de ensino na alvorada da profissionalização do oficialato militar, 1808-1839*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social, Rio de Janeiro, 2012.

SILVA, Daniel B. D. The Supply of Slaves from Luanda, 1768–1806: Records of Anselmo da Fonseca Coutinho. In: *African Economic History* v.38, 2010, pp. 53-76.

SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Conquista e colonização da América portuguesa – o Brasil colônia – 1500 – 1750. In: Linhares, Maria Yedda (org.). *História Geral do Brasil*. 8ª edição, Rio de Janeiro: Editora Campus, 1990.

SILVA, José Bonifácio de Andrada e. *Representação à Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil sobre a escravatura*. Santos: Typographia a vapor do Diário de Santos. 1886 (1ª edição 1825).

SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Willams (orgs.). *Relações Exteriores do Brasil I (1808-1930): a política externa do sistema agroexportador*. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes, Coleção Relações Internacionais, 2009.

SLENES, Robert W. “Malungu, ngoma vem!” – África coberta e descoberta no Brasil. In: *Revista USP*, nº 12, dez.1991-fev.1992, pp.48-67.

_____. A árvore de *Nsanda* Transplantada: cultos *Kongo* de aflição e identidade escrava no sudeste brasileiro (século XIX). In: LIBBY, Douglas Cole; FURTADO, Júnia Ferreira. *Trabalho livre, trabalho escravo: Brasil e Europa, séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Annablume, 2007, pp.273-314.

SOARES, Mariza de Carvalho. Trocando galanterias: a diplomacia do comércio de escravos, Brasil-Daomé, 1810-1812. In: *Revista Afro-Ásia*, nº 49, 2014.

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.

SOARES, Antonio Joaquim Macedo. *Nobiliarquia fluminense – Genealogia das principais e mais antigas famílias da Corte e Província do Rio de Janeiro*. Niterói, IHGB,1947.

SOUSA, Augusto Fausto de. Fortificações no Brazil. *RIHGB*. Rio de Janeiro: Tomo XLVIII, Parte II,1885.

SOUSA, Gustavo Pinto de. Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, volume 6, nº 12, 2010, pp.46-55.

SOUZA, Marina de Mello e. *Além do visível – poder, catolicismo e comércio no Congo e em Angola* (séculos XVI e XVII). São Paulo: Ed. USP, 2018.

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*, 3º v. – *O processo de emancipação*. 9ª edição, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil Ltda, 2003, pp.341-374.

STILWELL, Sean. *Slavery and Slaving in African History*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.

TAVARES, Ana Paula; SANTOS, Catarina Madeira. *Africae Monumenta: a apropriação da escrita pelos Africanos: volume I – Arquivo Caculo Cahenda*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2002.

_____. A escrita em Angola: comunicação e ruído entre as diferentes. In: HEINTZE, Beatrix; VON OPPEN, Achim (Eds.). *Angola on the move*. Transport Routes, Communications and History. Frankfurt am Main Gesamtherstellung: Druckerei und Verlag Otto Lembeck, 2008, pp.163-172.

TAVARES, Luís Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos*. 1ª edição, São Paulo: Editora Ática, 1988.

THORTON, John K. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico, 1400-1800*. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2004.

_____. *A Cultural History of the Atlantic World, 1250-1820*. Cambridge: Cambridge U. P., 2012.

_____. Afro-Christian syncretism in the kingdom of Kongo. In: *Journal of African History*, 54, 2013.

_____. Religião e vida cerimonial no Congo e áreas Umbundo, de 1500 a 1700. In: HEYWOOD, Linda M. (org.). *Diáspora negra no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Editora Contexto, 2013.

THOMPSON, Edward Palmer. *Senhores e caçadores*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. *Costumes em comum – Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VAINFAS, Ronaldo. *Ideologia e escravidão: os letrados e a sociedade escravista do Brasil colonial*. Petrópolis: Vozes, 1986.

VALE, Brian. Estratégia, poder marítimo e a criação da Marinha do Brasil 1822-23. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, nº 4, DEZ. 1971.

_____. Os oficiais de Cochrane: as marinhas britânica e brasileira. In: *Revista Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, nº 12, DEZ. 1975.

_____. A criação da Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002. pp.63-88.

_____. 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, pp.91-126.

_____. A ação da Marinha na Confederação do Equador. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro volume, Tomo I, 2002, pp.129-159.

VANSINA, Jan. O Reino do Congo e seus vizinhos. In: OGOT, Bethwell Allan (org.) *História Geral da África*, V: África do século XVI ao XVIII. 2. ed. rev. Brasília: UNESCO, 2010, pp. 647-694.

VAZ, José Martins. *No mundo dos Cabindas: estudo etnográfico*. Lisboa: Editorial L.I.A.M, vol. II, 1970.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benim e a Bahia de Todos os Santos: dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 1987.

WEBER, Max. *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. Brasília: Editora UNB, vol.2, 1999.

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez. Dinâmicas históricas de um porto centro-africano: Ambriz e o baixo Congo nos finais do tráfico atlântico de escravos (1840-1870). In: *Revista de História*, nº 172, São Paulo, 2015.

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

XAVIER, Ângela Barreto; HESPANHA, António Manuel. As Redes Clientelares. In: MATTOSO, José (Dir.); HESPANHA, António Manuel. (Coord.) *História de Portugal - O Antigo Regime (1620-1807)*. Lisboa: Editorial Estampa, vol.4, 1998.

YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e escravidão: política e tráfico negreiro no Império do Brasil (Rio de Janeiro, 1822-1850)*. São Paulo: USP-PPGHIS, Dissertação de Mestrado, 2010.

ZERON, Carlos Alberto de M. Ribeiro. *Linha de fé: a Companhia de Jesus e a escravidão no processo de formação da sociedade colonial*. São Paulo: Edusp, 2011.