



UNIVERSIDADE
ESTADUAL DE LONDRINA

**CENTRO DE LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**

GILBERTO DA SILVA GUIZELIN

**A PROJEÇÃO ATLÂNTICO-AFRICANA
DO IMPÉRIO DO BRASIL:**

Um Desafio à Hegemonia Britânica no Atlântico Sul,
1826-1850

LONDRINA

2008

GILBERTO DA SILVA GUIZELIN

**A PROJEÇÃO ATLÂNTICO-AFRICANA
DO IMPÉRIO DO BRASIL:**

Um Desafio à Hegemonia Britânica no Atlântico Sul,
1826-1850

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Graduação em
História pela Universidade Estadual de
Londrina, como requisito parcial à
obtenção da Licenciatura em História.

Orientador: Prof. Dr. José Miguel Arias
Neto.

LONDRINA
2008

**Catálogo na publicação elaborada pela Divisão de Processos Técnicos da
Biblioteca Central da Universidade Estadual de Londrina.**

Dados Internacionais da Catalogação-na-Publicação (CIP)

G969p Guizelin, Gilberto da Silva.

A projeção Atlântico-Africana do Império do Brasil: um desafio à
hegemonia britânica no Atlântico Sul, 1826-1850/ Gilberto da Silva
Guizelin. – Londrina, 2008.
102 f.: il.

Orientador: José Miguel Arias Neto.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de História –
Universidade Estadual de Londrina, Centro de Letras e Ciências
Humanas, 2008.

Bibliografia : f. 98-102.

1. Historiografia – TCC. 2. Império do Brasil – História – TCC.
3. Tráfico negreiro – Atlântico Sul – TCC. I. Arias Neto, José Miguel.
II. Universidade Estadual de Londrina. Centro de Letras e Ciências
Humanas. III Título.

CDU 930.2

GILBERTO DA SILVA GUIZELIN

**A PROJEÇÃO ATLÂNTICO-AFRICANA DO
IMPÉRIO DO BRASIL:**

Um Desafio à Hegemonia Britânica no Atlântico Sul,
1826-1850

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Graduação em História pela Universidade Estadual de Londrina, como requisito parcial à obtenção da Licenciatura em História.

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. José Miguel Arias Neto
Universidade Estadual de Londrina

Prof^a Dr^a Isabel Aparecida Bilhão
Universidade Estadual de Londrina

Prof. Dr. Hernan Ramiro Ramirez
Universidade Estadual de Londrina

Londrina, 11 de Dezembro de 2008.

In memoriam

A Wellington Alexandre Gonçalves da Silva (*biru*),
bom e grande amigo...

Em gratidão

Aos meus pais
Maria Aparecida da Silva
e Eugênio Guizelin...

AGRADECIMENTOS

O que é um Trabalho de Conclusão de Curso senão o desfecho de uma fase, diga-se de passagem, uma das melhores e mais saudosistas, de nossas vidas!? Logo, os agradecimentos aqui prestados estendem-se a todos aqueles que contribuíram para a realização deste trabalho, assim como, àqueles com quem compartilhei rápidos, porém, inesquecíveis quatro anos de minha vida.

Primeiramente, devo muitos agradecimentos ao Prof. Dr. José Miguel Arias Neto, a quem com todo o respeito e admiração, nestes anos de relação orientador-orientando, acostumei a chamar simplesmente por Miguel. Quanto de minha formação não devo a ele e à sua significativa contribuição como mestre! Quanto de minha permanência na instituição também não lhe devo, uma vez que foi graças a seu empenho que obtive, uma após outra, as bolsas de estudos que hoje são o motivo de eu ter conseguido chegar a este trabalho final! A você Miguel, o meu profundo agradecimento, e meus sinceros desejos de continuar com esta parceria e amizade.

Ao grupo de pesquisa do Projeto “*A Formação da Marinha de Guerra do Brasil*”, coordenado pelo Miguel, e composto por Mayra, Giselle, Lílian, Carolina, Thamara e Julio César. Não só desfrutei muito da companhia de todos vocês, como também aprendi em diversos momentos. Espero que possamos nos reencontrar algum dia, não só em encontros casuais – que são parte da rotina da carreira que escolhemos – como em outros momentos de nossas vidas extra-acadêmica.

Entre a quantidade de professores com os quais me deparei ao longo do curso, há aqueles que merecem destaque, pois muito do que me tornei deve-se a estes diletos profissionais: ao casal a Prof^ª Dr^ª Isabel Aparecida Bilhão e o Prof. Dr. Hernan Ramiro Ramirez, que compuseram a banca examinadora deste trabalho, e cujas aulas já sinto falta; à Prof^ª Dr^ª Sylvia Ewel Lenz, uma das principais pessoas envolvidas na minha formação, e com quem pude, graças a Deus, desenvolver uma próxima relação não só de aluno-professor, como também de amizade. Para encerrar, este grupo, não posso deixar de mencionar uma grande pessoa, Celina Aparecida Negrão, eficientíssima Secretária do Colegiado do Departamento de História, com quem compartilhei diversos momentos de alegria e descontração, que fizeram com que o Departamento, ao menos para mim –

quisessem ou não alguns –, fosse como minha segunda casa, uma vez que me encontrava tão distante da minha.

Logicamente, não posso me esquecer dos meus amigos, e correndo o risco de esquecer alguém, sinto-me na obrigação de nomeá-los, afinal, as palavras quando ditas perdem-se ao vento, porém, quando escritas perpassam o tempo. Assim, com um misto de tristeza e melancolia por saber que de agora em diante cada um seguirá o seu caminho, seguem abaixo meus agradecimentos às seguintes pessoas:

Ao grupo de estudos e de amizade constituído por Thiago Fernandes, Geofrei, e, em especial a Osvaldo, com quem fiz parceria nos estágios curriculares obrigatórios de 2007 e 2008. Ainda não sei como vocês me aturaram, mas saibam que sempre lembrarei das conversas, piadas e da vida acadêmica e extra-acadêmica que desfrutamos juntos.

O que seriam dos homens sem as mulheres? Certamente, nada! Assim, meus agradecimentos às “Carneiras”: Júlia, Luana, Aline, Elaine e Camila que muitas vezes me animaram. A Fernanda, que fora uma boa amiga durante estes anos de curso. E, um agradecimento em especial a Sirlene, amiga para todas as horas e, que muitas vezes evitou-me da falência, xerocando e imprimindo textos dos quais tanto necessitava.

Matheus (seco), Gustavo (gala), Leandro (léo), grandes, bons e velhos amigos que mesmo distantes nunca deixaram com que o contato se perdesse e que a longa amizade do colégio virasse apenas uma lembrança. De uma forma ou de outra, vocês me deram apoio, incentivo e ânimo para esta empreitada.

Para finalizar, devo também muitos agradecimentos às instituições que acreditaram em meu potencial durante minha graduação. A saber: A Marinha do Brasil, que sempre contribuiu para o bom andamento dos trabalhos do grupo de pesquisa do qual fiz parte. Ao NEAA – Núcleo de Estudos Afro-Asiáticos – e ao SEBEC – Serviço de Bem Estar à Comunidade interna da UEL – que me conceberam, entre 2005-2006 e 2006-2007 bolsa de Iniciação Científica. A Fundação Araucária, que me concedeu minha última bolsa de Iniciação Científica no período entre 2007-2008. E, por fim, a Universidade Estadual de Londrina, onde passei memoráveis quatro anos, dos quais sempre me orgulharei.

A todos, meu muito obrigado.

Existe um povo que a bandeira empresta
P'ra cobrir tanta infâmia e cobardia!...
E deixa-a transformar-se nessa festa
Em manto impuro de bacante fria!...
Meu Deus! Meu Deus! Mas que bandeira é esta
Que impudente na gávea tripudia?!...
Silêncio! Musa! Chora, chora tanto,
Que o pavilhão se lave no teu pranto!...

Castro Alves, O navio negroiro.

GUIZELIN, Gilberto da Silva. **A Projeção Atlântico-Africana do Império do Brasil: Um Desafio à Hegemonia Britânica no Atlântico Sul, 1826-1850**. Trabalho de Conclusão de Curso. – Universidade Estadual de Londrina, 2008.

RESUMO

A história do Brasil deve o seu percurso, em grande parte, às longas travessias oceânicas, principalmente aquelas realizadas com o propósito de traficar escravos da África para a América. Entretanto, em um país que deve sua formação aos inúmeros eventos ocorridos no espaço do Atlântico Sul, é lamentável a pouca atenção que os eventos marítimos receberam dos pesquisadores brasileiros do passado. Felizmente, a historiografia contemporânea tem se esforçado em remediar este erro. Trabalhos como os de Luiz Felipe de Alencastro, João Luís Ribeiro Fragoso, Manolo Garcia Florentino, Jaime Rodrigues, Alberto da Costa e Silva entre outros tem chamado a atenção para o Brasil “além de si mesmo”. Utilizando-se dessa historiografia recente, o presente trabalho tem por finalidade, primeiramente, tomar o tráfico negreiro como objeto de estudo, para em seguida, analisar a singularidade da relação desenvolvida entre as praças mercantis brasileiras e africanas, e, assim, compreender porque razão a supressão do tráfico negreiro pelo Império brasileiro – como desejava a Grã-Bretanha –, no século XIX, correspondera a uma abdicação forçada de um velho projeto imperial tendo o Atlântico Sul como centro e não como divisor.

Palavras-chave: Territórios do político; Império do Brasil; Tráfico negreiro; Atlântico Sul.

GUIZELIN, Gilberto da Silva. **The African-Atlantic Project of the Empire of Brazil: A Challenge to the British Hegemonic in the South Atlantic, 1826-1850.** Final Working Curses? – Universidade Estadual de Londrina, 2008.

ABSTRACT

The history of Brazil owe its route a most of voyages, mainly that carry out a purpose to dealt slaves from Africa to America. In the meantime, in a country which owe its formation to the countless events happenning in the space of South Atlantic, is pitiful the little attention that sea events received from past Brazilians commentators. Fortunately, the contemporary historiografy have been tried to remedy this mistake. Works, a exemple, of Luiz Felipe de Alencastro, João Luís Ribeiro Fragoso, Manolo Garcia Florentino, Jaime Rodrigues, Alberto da Costa e Silva and others have been paid attention to Brazil to “besides itself”. Using this more recent historiografy, the present work has to purpose, first of all, take the slave trade as study object, and next, focus the singular relationship developed between the Brazilians and Africans market squares, and, so, understand what’s reason the leave slave trade out brazilian Empire – as were wish of the Great-Britain – in the 19th century, corresponded to a forced abdicate of a old imperial project has the South Atlantic of center and not which divisor.

Keywords: Politic territories; Empire of Brazil; Slave Trade; South Atlantic.

Lista de Ilustrações:

- Telas

Tela I: Pano de Boca do Teatro da Corte para a Apresentação do Coroamento do Imperador D. Pedro I.....12

Tela II: Quinta Real da Boa Vista ou Palácio de São Cristóvão.....59

Tela III: Os Refrescos do Largo do Palácio.....92

- Mapas

Mapa I: As Origens das Nações Africanas do Rio de Janeiro.....40

Mapa II: Grande Ilha Brasileira.....87

Mapa III: A África em 1879.....96

Lista de Tabelas:

Tabela I: Estimativa da Procedência dos Navios Negreiros que Atracaram no Porto do Rio de Janeiro, 1795-1830.....34

Tabela II: Relação por Região da Porcentagem de Escravos Vindos da África para o Rio de Janeiro entre, 1795-1852.....36

Tabela III: Participação das 15 Maiores Empresas de Longa Distância da Praça do Rio de Janeiro, 1812-1822.....51

Tabela IV: Inventário *Post-Mortem* Acerca da Composição das Maiores Fortunas do Rio de Janeiro, 1797-1846.....53

Tabela V: Representantes Diplomáticos Oficiais do Governo Brasileiro na África, 1826-1889.....78

Sumário:

Apresentação:

Uma Projeção Atlântico-Africana?.....	11
---------------------------------------	----

Capítulo I:

Soberanos do Atlântico Sul:

O Sucesso da Conjuntura Mercantil Brasileira Sob a Costa Atlântico-Africana.....	23
1.1. Relações Mercantis, Indivíduos e Interesses Envolvidos no Espaço Atlântico-Africano.....	25
1.2. Familiaridades Oceânicas: Rotas, Produtos e Portos do Mercado Intracolônial do Atlântico Sul.....	30
1.3. “Aos Brasileiros, o que é dos Brasileiros”: A Soberania do Atlântico Sul.....	38

Capítulo II:

A Comunidade Traficante: A “Grande Senhora” do Negócio Negroiro.....	46
2.1. Senhores de Grande Fortuna: A Construção do Prestígio Social Traficante.....	48
2.2. Senhores de Grande Poder: O Usufruto do Prestígio Social Traficante.....	57
2.3. “Com Homens Desses, O Que É Que Eu Posso Fazer”.....	62

Capítulo III

Tráfico e Política Externa:

A Conjugação de Interesses Atlânticos, Platinos e Amazônicos.....	66
3.1. A Sensibilidade Diplomática Brasileira na Primeira Metade dos Oitocentos.....	68
3.2. A Extinção do Tráfico Negroiro e a Abdicação dos Interesses Atlânticos.....	75
3.3. Perde-se a África, Mas Salvam-se os Interesses Platinos e Amazônicos.....	84

Considerações Finais:

Uma Projeção Atlântico-Africana!.....	91
---------------------------------------	----

Bibliografia.....	97
-------------------	----

APRESENTAÇÃO:

UMA PROJEÇÃO ATLÂNTICO-AFRICANA?

**TELA I:
PANO DE BOCA DO TEATRO DA CORTE
PARA A APRESENTAÇÃO DO COROAMENTO DO IMPERADOR D. PEDRO I**



Fonte: Tela de Jean Baptist Debret. Fundação Biblioteca Nacional

Oficializada a emancipação política em 1822, era hora de (re)organizar as bases do Estado brasileiro. Na ausência de um sentimento nacional aglutinador, em meio as comemorações e solenidades que se seguiram do 7 de Setembro ao 1º de Dezembro – data da proclamação da Independência e da coroação de D. Pedro I, respectivamente –, buscou-se preencher os espaços simbólicos, já familiares do povo, com elementos e personagens que reunissem significados ao mesmo tempo tradicionais e originais. Neste sentido, pode-se dizer que as obras “oficiais”¹ do desenhista francês Jean Baptist Debret seguiram uma “lógica de manipulação do imaginário popular”.

Debret foi sem dúvida o maior retratista dos costumes, tradições e porque não da política brasileira à época do Império. Não é de se estranhar que suas pinturas tenham alcançado uma posição de memória histórica, sendo retratadas nos manuais didáticos até os dias atuais². Mas isto é tema para uma outra pesquisa. O que interessa-nos agora é extrair da composição mencionada algumas informações que, desde já, possibilitem ao leitor compreender as intenções contidas neste trabalho.

O referido pano de boca do Teatro Constitucional Fluminense – a principal casa de espetáculos da Corte carioca –, fora encomendado para “[...] *substituir a pintura de seu antigo pano [...] representando um rei de Portugal cercado de súditos ajoelhados [...]*”³. A nova alegoria, especialmente idealizada para as comemorações da coroação do primeiro Imperador do Império do Brasil tinha como finalidade representar “[...] *a fidelidade geral da população brasileira ao governo imperial [...]*”⁴, reunindo, de forma harmônica, os diversos elementos e agentes sociais que constituíam aquele novo Império, e, com isso, visava afastar-se de todos os pensamentos relacionados às fraquezas estruturais daquele novo Estado⁵.

¹ Por obras “oficiais” entendamos aquelas feitas por encomenda dos idealizadores do Estado nacional brasileiro. Estas em especial, representam os rituais, festas e cerimoniais da realeza brasileira, onde seus principais personagens – o Casal Imperial e os príncipes – encontram-se, cada qual, representado de acordo com seu papel dentro do quadro das representações simbólicas da cultura imperial herdada da Corte portuguesa.

² BITTENCOURT, Circe. Livros didáticos entre textos e imagens. In: _____. (Org.). **O saber histórico na sala de aula**. São Paulo: Contexto, 2003, p. 69-90.

³ DEBRET, Jean Baptist. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. 6ª edição. – Trad. Sérgio Milliet. – São Paulo / Brasília: Martins Fontes / Instituto Nacional do Livro, 1975, tomo II, volume II, p. 268.

⁴ *Idem*, p. 268.

⁵ O próprio Debret descreve nas explicações de suas pranchas a atenção que o então Primeiro Ministro, José Bonifácio, dava às telas encomendadas para alimentar o imaginário popular e legitimar as novas instituições que estavam por ser construídas.

Por este viés, observasse ao centro, sentada em um rico trono de mármore em meio a palmeiras, uma alegoria feminina que representa a monarquia. Esta representação simbólica, como bem descreve o próprio Debret, fora inspirada na tradição clássica⁶, daí o motivo de sua postura e trajas:

[...] sentada e coroadada, vestindo uma túnica branca e o manto imperial brasileiro de fundo verde ricamente bordado a ouro [...] [portanto em seus braços] as armas do Imperador [...] a espada na mão direita sustenta as tábuas da Constituição brasileira – que ainda nem se quer havia sido redigida (grifo meu) – [...] ⁷

Ao mesmo tempo, a monarquia não se encontra isolada, pelo contrário, está rodeada por ampla e diversa população. A família negra, no primeiro plano, à esquerda revela a importância do apoio deste extrato social para a Independência brasileira. Debret, consciente de que os “escravos faziam o Brasil”, portou toda a família das crianças, mãe ao pai de instrumentos de certa forma “comuns” ao cotidiano do escravo: o machado – instrumento agrícola que revelava sua principal função naquela sociedade – e, o fuzil – armamento que desde o período colonial acompanhou boa parte da massa de excluídos⁸.

Do lado oposto, à direita, notamos um ancião acompanhado por um homem mais jovem. Ambos representam o extrato populacional branco, mas não qualquer branco! São paulistas e mineiros “[...] igualmente dedicados e entusiasmados [com o que testemunhavam, a exprimirem] *seus sentimentos de sabre na mão* [...]”⁹. Eram, portanto, representantes da elite mercantil que havia patrocinado a Independência¹⁰.

⁶ Conforme exposto por José Murilo de Carvalho, a recuperação da imagem feminina nos moldes clássicos, se tornara comum no cenário político europeu desde a Revolução Francesa, quando esta passou a se opor à imagem do rei. Todavia, no curso dos eventos históricos do século XIX, a alegoria feminina sofrera intervenção do movimento romântico e, posteriormente, do positivismo sendo adota em diversos países da Europa e, também no Brasil, onde, entre as décadas finais do Império e iniciais da República serviu como instrumento de propaganda e de manipulação do imaginário popular tanto para monarquistas quanto para republicanos. Ver CARVALHO, José Murilo. **A formação das almas: O imaginário da República no Brasil**. 13ª reimpressão. – São Paulo: Companhia das Letras, 2003, p. 75-96.

⁷ DEBRET, Jean Baptist. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. *Op. Cit.* p. 269.

⁸ Acerca da utilização de instrumentos de trabalhos como armas, pelo baixo extrato social brasileiro, ver REIS, Liana Maria. **Minas armadas: escravos, armas e política de desarmamento na capitania mineira setecentista**. Belo Horizonte: UFMG, 2004.

⁹ DEBRET, Jean Baptist. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. *Op. Cit.* p. 270.

¹⁰ A este respeito Ilmar Rohloff Mattos desenvolveu uma fantástica obra que apresenta como a elite mercantil do vale Paraíba – região que abarca o norte paulista, sudeste mineiro e sul fluminense – desenvolveu um modelo de dominação sobre as demais elites regionais do Brasil. Ver MATTOS, Ilmar Rohloff. **O tempo saquarema: A formação do Estado imperial**. 2ª edição. – São Paulo: Hucitec, 1990, *passim*.

Logo ao fundo, não por desprezo ou por mero acaso, Debret identifica a população nativa do Brasil, os índios. A posição destes, atrás do Trono, simboliza a tutela que o governo imperial passava a exercer sobre as tribos brasileiras.

Atenta-se, ainda, para a presença de um oficial da Marinha “[...] *arvorando o estandarte da independência amarrado à sua lanada, [que] jura, com a mão sobre uma peça de canhão, sustentar o governo imperial [...]*”¹¹. Clara referência à importância das Forças Armadas para a edificação do “poderoso e grandioso Império dos trópicos” que, há tempos havia sido planejado.

E, ao fim, outro elemento que nos salta aos olhos são as vagas – ondas – do mar desaguadas junto ao trono. Estas cumprem com o papel de identificar a posição geográfica deste Império que se queria civilizado, a partir da manutenção das relações atlânticas com o Continente europeu, e, ao mesmo tempo civilizador no que tange a manutenção das rotas e redes mercantis atlânticas desenvolvidas no passado com o Continente africano.

Percebesse, assim, como Debret conseguiu reunir e apresentar, com grandes requintes de realismo, em uma só obra, a situação política e os ideais simbólicos que o compunham este novíssimo Império, inclusive, no que diz respeito aos projetos em relação ao Atlântico Sul que tanta importância teve para o desenvolvimento da sociedade brasileira.

Contudo, em um país que deve sua formação aos inúmeros fatos e embates desenvolvidos, ao longo de séculos, no Atlântico Sul, é, realmente, lamentável a pouca atenção que os eventos marítimos receberam por parte dos pesquisadores brasileiros. Tal desatenção, já há algum tempo, fora assinalada pelo historiador José Honório Rodrigues que, em meados da década de 1960, assinalava o seguinte:

A pobreza de nossa bibliografia de história naval é um fato estranho num país dotado de 7.480 Km de costa e de extensos recursos fluviais. Desde o começo, antes de obtida nossa soberania, fomos vítimas de ataques de corsários e companhias mercantes, pois a costa é um convite constante. Mais tarde, obtida a Independência, apesar do papel representado pela improvisada marinha de guerra, somente os trabalhos dos [irmãos] Boiteux, Henrique e Lucas Alexandre, escritos neste século [o XX], trouxeram uma contribuição factual às ocorrências navais. A bibliografia histórica do Império desconheceu, mesmo como simples crônica, o papel da marinha na preservação da unidade nacional. Um ou outro estudo de História Geral do

¹¹ DEBRET, Jean Baptist. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. *Op. Cit.* p. 270.

Brasil apontou ou anotou a função e a conduta da marinha na defesa da soberania, da unidade e da integridade territorial, aspirações e objetivos permanentes da nação. Mas não houve quem investigasse, num amplo exame, as relações mútuas destas aspirações e das ocorrências e pusesse em relevo, na esfera política, as ações das forças navais [...] ¹²

Passado pouco mais de quarenta anos, desde a fala de José Honório Rodrigues, hoje, é o historiador José Carlos Barreiro quem chama a atenção para “[...] ainda surpreendente pequena [...] produção historiográfica devotada à reflexão sobre o mar e os marinheiros no Brasil [...]” ¹³, sem deixar de enfatizar, é claro, “[...] as significativas contribuições de trabalhos sobre o tema que surgiram desde então [...]” ¹⁴. A exemplo, podemos destacar os trabalhos de Luiz Geraldo Silva *Pescadores, militares e burgueses...*, que fora sua dissertação de mestrado, e, mais recentemente, *A faina, a festa e o rito...* ¹⁵, nas quais o autor analisa, pormenorizadamente, as práticas e concepções referentes ao recrutamento da gente do mar na América portuguesa, desde o século XVII ao XIX. A obra de Gilson Rambelli *Tráfico e navios negreiros...* ¹⁶, voltada para uma nova abordagem sobre o tráfico marítimo de escravos africanos a partir da compreensão da diversidade de tipos, tamanhos e espaço interno das embarcações utilizadas ao longo dos trezentos anos de existência da prática traficante, também é extremamente elucidativa neste quesito. Há ainda a tese de doutorado do professor José Miguel Arias Neto, *Em busca da cidadania...* ¹⁷, enfocada na emergência dos direitos civis entre os praças da Armada Nacional entre o Império e a República, resultando na Revolta dos Marinheiros de 1910. Entre outros trabalhos e historiadores.

¹² RODRIGUES, José Honório. O sentido da historiografia naval. In: _____. **História e historiadores do Brasil**. São Paulo: Fulgor, 1965, p. 110.

¹³ BARREIRO, José Carlos. Marinheiros, portos e sociabilidades: O Brasil e a ascensão do Atlântico Sul (1780-1850). In: **Anais do VIII Congresso Internacional da BRASA: Brazilian Studies Association**. Nashville, outubro de 2006, p. 1.

¹⁴ *Idem, ibidem*.

¹⁵ SILVA, Luiz Geraldo. **Pescadores, militares e burgueses: Legislação pesqueira e cultura marítima no Brasil (1840-1930)**. Dissertação de mestrado apresentado a UFP, 1991. – **A faina, a festa e o rito: Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (Sécs. XVII ao XIX)**. Campinas: Papirus, 2001.

¹⁶ RAMBELLI, Gilson. Tráfico e navios negreiros: Contribuição da arqueologia náutica e subaquática. In: **Navegador: Subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro: SDM, v. 2, nº 4, dezembro de 2006, p. 59-72.

¹⁷ ARIAS NETO, José Miguel. **Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional (1867-1910)**. Tese de Doutorado apresentado à Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2001.

Estas obras são, sem dúvida, muito valiosas para a historiografia brasileira, contudo, seguem correspondendo a uma milésima parcela da produção historiográfica nacional. O que, em parte, reabilita com propriedade crítica e expositiva a fala de Rodrigues, revelando a continuidade de uma espécie de paradoxo historiográfico “[...] *para um povo acusado desde o século XVII (1618) de contentar-se de andar arranhando as terras ao longo do mar como caranguejos [...]*”¹⁸. O fato, é que, como aponta Rodrigues, o abandono da historiografia naval trouxe e, ainda traz, graves conseqüências para a historiografia nacional: seu desconhecimento tem impedido que os historiadores tragam a tona as aspirações nacionais, de épocas determinadas, carregadas de energias espirituais, econômicas e políticas sufocadas e adormecidas pelo “esquecimento”¹⁹.

Antes de prosseguirmos cabe, então, indagarmos o porquê deste “esquecimento”, ou seja, desta “desvalorização” da produção historiográfica em relação aos significados do Atlântico para a constituição da História do Brasil. As pistas para responder a este enigma, nos são apresentadas por Francisco Falcon em sua análise da crise da história política:

[...] Se por volta de 1968, havia indícios que levavam a crer na superação das velhas concepções sobre o poder ainda vigente em boa parte da historiografia, os novos ventos historiográficos não soprariam por muito tempo sem encontrarem os obstáculos da tradição e da repressão²⁰.

Este “freio” da inovação historiográfico brasileira, apresentado por Falcon, pode ser explicado primeiramente pelo apego aos modelos explicativos de cunho marxista, e por “[...] *outros mais leves como o weberianismo [e] funcionalismo [...]*”²¹ por parte da comunidade acadêmica nacional. Além do mais, com o Golpe de 1964, e, principalmente, com a radicalização do regime após 68, quando os cursos de História foram fechados em todo o país, os “círculos inovadores” passaram a ser reprimidos. O fato é que, estes eventos históricos acabaram por retardar a entrada no país das novas discussões historiográficas que, então, eram desenvolvidas nos centros de estudos da Europa e dos Estados Unidos.

¹⁸ RODRIGUES, José Honório, **História e historiadores do Brasil**, *Op. Cit.* p. 112.

¹⁹ *Idem*, p. 116.

²⁰ FALCON, Francisco. História e poder. In: CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Domínios da história: Ensaio de teoria e metodologia**. 13ª reimpressão. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997, p. 84.

²¹ *Idem*, p. 84.

Como resultado, a produção historiográfica nacional nos anos 70, seria marcada por trabalhos de um lado presos a velhos modelos explicativos formulados por gerações anteriores e, por outro, por estudos que queriam superar as visões reducionistas do passado. A saber, estamos nos referindo a escola do “Sentido da Colonização” e, a dos “Modos de Produção do Escravismo Colonial”. Formuladas, respectivamente, entre os anos de 1930, e, os de 1960, estas escolas buscando compreender os impasses da história brasileira com o tempo em que se encontravam inseridas, vão ser de grande importância na elaboração de abordagens no que tange o “pensar o Brasil”²².

A primeira, fundada por Caio Prado Júnior e seguida por Celso Furtado e Fernando Novais, têm seu discurso fundamentado no papel predominante da economia agro-exportadora colonial. Neste sentido, “[...] a essência de nossa formação [teria sido] fornecer açúcar, tabaco, alguns outros gêneros [...] e em seguida café, para o comércio europeu [...]”²³, e nada mais. Logo, a história brasileira estaria assentada em um sentido colonizador voltado à grande propriedade, servindo à monocultura e provida de grande mão-de-obra escrava²⁴. Daí as bases para compreensão da desigualdade social do país, bem como por seu atraso econômico e político.

Quanto a segunda linha de pensamento, desenvolvida por Ciro Flamarion Cardoso e Jacob Gorender, ao considerarem a sociedade colonial brasileira “[...] integrante de um sistema mais vasto [constituído por] estruturas internas em si mesmas, na sua maneira de funcionar [...]”²⁵, estavam por propor uma explicação da formação do Brasil e de seus aspectos a partir dos “Modos de Produção” da economia de plantation, assentada na relação tráfico-monocultura-monopólio.

Assim, a historiografia relacionada aos assuntos do Sistema Atlântico – travessias marítimas, modernização da indústria naval, aperfeiçoamento das relações de trabalho entre os homens do mar etc. – ficou relegada a segundo plano. Neste ínterim, como colocam Manolo Garcia Florentino e João Luís Ribeiro Fragoso:

²² FRAGOSO, João Luís Ribeiro & FLORENTINO, Manolo Garcia. História econômica. In: CARDOSO, Ciro Flamarion & VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Domínios da história...** *Op. Cit.* p. 40.

²³ PRADO Jr., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1977, p. 31.

²⁴ Para um estudo mais profundo desta linha ver também: FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1982. – NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1981.

²⁵ CARDOSO, Ciro Flamarion. As concepções acerca do sistema econômico mundial: a preocupação obsessiva com a extração do excedente. In: LAPA, José Roberto do Amaral (Org.). **Modos de produção e realidade brasileira**. Petrópolis: Vozes, 1980, p. 109-110.

Não deixa de ser curioso notar que, embora [ambas as escolas] pensem o tráfico como um fluxo contínuo e barato, estes autores tomam a África apenas como uma espécie de grande e passivo viveiro humano. Não se questiona as razões do continente negro poder ter oferecido escravos durante uma longuíssima duração e a custos tão baixos [...]²⁶

O fato é que, o Brasil permaneceu preso em “si mesmo”, ou seja, foram desconsideradas as relações intracoloniais desenvolvidas entre a América – África, América – Ásia, América Portuguesa – América Espanhola, e, mesmo entre Colônia – Metrópole.

Sem esquecer as contribuições interpretativas construídas no passado, mas fundamentando-se em modelos explicativos mais recentes e abrangentes, produzidos do final dos anos de 1980 para cá, o presente trabalho pretende contribuir para elucidar algumas questões referentes à íntima ligação entre o tráfico negreiro transatlântico e as perspectivas político, econômica e estratégica do Império brasileiro em relação ao Atlântico Sul, e, conseqüentemente à África. Neste sentido, esta obra encontrar-se-á assentada na análise do que convenciamos em chamar de “Historiografia sobre a Extraterritorialidade da Mão-de-Obra do Brasil”²⁷.

Neste sentido, faremos grande uso das interpretações construídas por autores como Luiz Felipe de Alencastro cujo trabalho *O Trato dos Viventes...*²⁸, apresenta com maestria como a história do Brasil esteve tão mais relacionada aos eventos ocorridos fora do Brasil, do que àqueles ocorridos propriamente no interior da colônia americana. Para Alencastro, desde o século XVI, devido às bases do sistema escravista levado a cabo pelos

²⁶ FRAGOSO, João Luís Ribeiro & FLORENTINO, Manolo Garcia. **O arcaísmo como projeto: Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790-1840)**. 2ª edição. – São Paulo: Sette Letras, 1996, p.24.

²⁷ Os trabalhos historiográficos no Brasil, dos anos de 1980 para cá, têm produzido uma enorme inflexão nos modelos interpretativos que tratam de temáticas sociais. Graças a isto, a forma de “se pensar o Brasil”, sobretudo no que confere as relações de dominação no interior da sociedade brasileira, alteraram de forma substancial e significativa, ampliando e sofisticando o âmbito das discussões em torno da dinâmica política, por exemplo. Contudo, não cremos que ela esteja cem por cento consolidada, pelo contrário, seu alcance ainda está em curso, uma vez que nos cursos de História do Brasil – peço agora licença a todos para falar na primeira pessoa, pois falo por experiência própria – insi-se em propagar os velhos modelos explicativos, trazendo esta nova discussão como leitura indicativa ou complementar. Para uma explanação mais substancial a respeito desta revisão historiográfica no Brasil, ver: GOMES, Ângela de Castro. História, historiografia e cultura política no Brasil: Algumas reflexões. In: SOIHET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda Baptista & GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (Orgs.). **Culturas políticas: Ensaio de história cultural, história política e ensino de história**. Rio de Janeiro: FAPERJ/ Mauad, 2005, p. 21-44.

²⁸ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul**. 4ª reimpressão. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

portugueses, as partes componentes do Sistema Atlântico lusitano – arquipélagos, feitorias, domínios africanos e os Estados coloniais americanos – estiveram reunidos em um espaço político, econômico e social complementar que marcam profundamente, até os dias de hoje, a história do Brasil.

Também seremos influenciados pelas obras, dos pesquisadores a pouco mencionados, João Luís Ribeiro Fragoso e Manolo Garcia Florentino²⁹. Estes dois autores, formados no final dos anos 80, objetivando tratar das formas de acumulação de capital, desenvolvidas no interior da economia escravista na virada do século XVIII para o XIX, elaboraram a hipótese de que a reprodução do escravismo-colonial se deu através da manutenção dos quadros histórico-econômico e social do sistema colonial, resultando em uma lógica de acumulação endógena – no que diz respeito a retenção do trabalho excedente e ao capital ali gerado –, o que explica, não só as possibilidades de enfrentamento das flutuações econômicas e políticas gestadas fora deste sistema particular, como, conseqüentemente, sua perpetuação e solidificação no tempo e espaço.

Serão ainda de grande importância para nosso estudo: a obra *Um rio chamado Atlântico...*³⁰, de Alberto da Costa e Silva, grande africanista envolvido com a questão das mútuas relações entre o Continente africano e o Brasil. O espetacular trabalho desenvolvido por Demétrio Magnoli em *O corpo da pátria...*³¹, obra na qual o autor busca recuperar a história da constituição das fronteiras nacionais. E, por fim, as pesquisas de Jaime Rodrigues³², que tem se aventurado em busca de novas abordagens e possibilidades

²⁹ Trabalhando em uma linha de raciocínio divergente dos modelos explicativos anteriores e, convergente nos objetos e hipóteses de estudo, estes autores seriam responsáveis pela formação de uma verdadeira “triade” interpretativa do Sistema Colonial, através dos livros **Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: 1998, de J. L. R. Florentino. **Em costas negras: Uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Séculos XVIII-XIX)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995. Trabalhos que posteriormente resultariam na obra **O arcaísmo como projeto...**, *Op. Cit.*

³⁰ COSTA e SILVA, Alberto da. **Um rio chamado Atlântico: A África no Brasil e o Brasil na África**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/ UFRJ, 2003. Tal obra trata-se, na realidade, de um compêndio de textos idealizados pelo autor no passado, e, que, uma vez reunidos, apresentam não um Oceano, mas sim um “rio interiorano” a ligar a história da África com a do Brasil, e vice-versa.

³¹ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)**. São Paulo: EDUNESP/ Moderna, 1997.

³² Destaque para as obras: **O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas / São Paulo: Editora da Unicamp / CECULT, 2000. **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.

acerca da historiografia escravista, relacionando esta com os eventos marítimos de seu tempo.

Apresentados os autores com os quais travaremos, ao decorrer do trabalho, nossos diálogos, só nos resta, então, apresentar a forma como este trabalho encontra-se dividido e organizado:

O primeiro capítulo – *Soberanos do Atlântico Sul: O Sucesso da Conjuntura Mercantil Brasileira Sob a Costa Atlântico-Africana* – visa investigar a constituição histórica dos elos que interligariam o “destino atlântico” do Brasil ao do Continente Africano. Neste sentido, compreendendo que a primazia marítima era de fundamental importância para a continuidade dos planos de edificação imperial propostos pela elite aristocrática e mercantil brasileira, pretende-se, inicialmente, retomar o processo histórico que presidiu na constituição do Sistema Atlântico e, assim, consecutivamente, evidenciar as sensibilidades que acompanhariam a política interna e externa do Brasil independente relacionada às crescentes pressões por parte da Grã-Bretanha para que se promovesse a supressão definitiva do tráfico negreiro.

Acontece que, uma vez realizado a Independência, a temática da abolição do tráfico transatlântico de escravos passou a constituir uma questão de “nacionalismo romântico”³³. Assim, a manutenção do tráfico fora tomada entre os estadistas brasileiros como elemento catalisador das aspirações políticas, sociais e ideológicas do Império que se queria erigir, buscando a “harmonia” entre os interesses do Estado e os da elite dirigente nacional, formada não apenas por grandes famílias aristocráticas, como também, por grandes e influentes famílias mercantis, cujos negócios, em suma, giravam em torno do tráfico de longo curso, logo, transatlântico de escravos. O segundo capítulo – *A Comunidade Traficante: A “Grande Senhora” do Negócio Negreiro* – vai demonstrar como se deu a organização desta parcela mercantil que, até por volta dos anos de 1850,

³³ O “nacionalismo romântico” possibilita a construção de um terreno fértil à invenção ou legitimação das tradições, da história e das características nacionais, enraizadas em um passado imemorial – tão distante e confuso – que somente os sentimentos de pertencimento, sustentados na afetividade e emoção poderiam revelar o “destino” de uma nação. Para uma discussão mais completa acerca desta questão recomenda-se a leitura de HOBSBAWM, Eric. **Nações e nacionalismo desde 1780**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990. Cujo trabalho debruça-se sobre a construção das tradições em uma Europa “convulsionada” e moderna entre meados do século XIX e início do século XX. Outra obra de grande ajuda à compreensão desta temática pode ser encontrada em ANDERSON, Benedict. **Nação e consciência nacional**. Trad. Lólio Lourenço de Oliveira. – São Paulo: Ática, 1989.

desfrutava de grande prestígio social entre a “boa sociedade” brasileira. Neste intuito, buscaremos evidenciar o caminho percorrido pelos traficantes para se aproximarem do poder, adequando-se aos círculos palacianos, ocupando cargos e postos administrativos e, compondo uma base sólida e representativa no cenário político do Império brasileiro, o que, ao fim, representou grandes empecilhos aos planos britânicos de extinção do tráfico de africanos para o Brasil.

Na década de 1840, à medida que a defesa do tráfico transatlântico tornava-se insustentável, as relações entre o poder e os defensores do tráfico também se desgastaram. Entre os estadistas brasileiros, surgem, então, aqueles que passam a defender o abandono da política centrada na defesa do tráfico negreiro para a defesa de assuntos mais concretos e urgentes que começavam a se configurar, a exemplo da questão dos limites nacionais. A partir disto, objetiva-se no terceiro e último capítulo – *Tráfico e Política Externa: A Conjugação de Interesses Atlânticos, Platinos e Amazônicos* – estudar a mudança da orientação da política externa do Império brasileiro em relação à África e aos países vizinhos do Cone Sul, isto porque é interessante notar que, até a supressão definitiva do tráfico transatlântico as atenções brasileiras estavam voltadas para o espaço geopolítico oceânico e, não para o americano. Não por menos, com exceção da Guerra da Cisplatina, o império manteve-se até o fim da primeira metade do século XIX, distante dos conflitos a envolverem os países platinos.

Ao fim, o trabalho pretende evidenciar como a dissolução do espaço geopolítico historicamente estabelecido entre África e o Brasil – uma conseqüência direta da supressão do tráfico negreiro – teria contribuído para a “americanização” da agenda internacional brasileira. Não por mero acaso, Demétrio Magnoli enfatiza que a “[...] América não é nossa circunstância: tornou-se, como conseqüência de uma renúncia forçada, a única circunstância possível [...]”³⁴. Daí o motivo de a política externa brasileira em relação à América Latina nunca ter se desenvolvido de forma plenamente consistente, e, da África nunca ter deixado de ser, de fato, a “jóia da Coroa” perdida, que ainda hoje busca-se recuperar.

³⁴ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 217.

CAPÍTULO I

SOBERANOS DO ATLÂNTICO SUL: O SUCESSO DA CONJUNTURA MERCANTIL BRASILEIRA SOB A COSTA ATLÂNTICO-AFRICANA

Na profissão mercantil se exerce muito variada e engenhosa indústria, desde o capitalismo milionário, que faz o comércio de banco e seguros, até o mínimo mercador, merceiro, mascate, e almocreve. Na progressão da indústria, comercial, desde este primeiro elemento até o negociante de maior crédito, há inumeráveis graus intermediários, e de tão diversificados ramos, divisões e subdivisões de trabalho, quanto podem ser os artigos de compra e venda, direções dos mercados, qualidades de serviços, de maior ou menor importância aos indivíduos, e de influência no movimento dos trabalhos produtivos da sociedade. Multidão de caixeiros, guarda-livros, corretores, e agentes concorrem e cooperam no tráfico e giro mercantil. Mostraria não ter sentido algum quem dissesse que o exercício do tráfico em grosso e retalho não supõe muitas e muito delicadas espécies de indústrias, que demandam agudeza de entendimento, perspicácia e vastidão de combinações, e conhecimentos práticos de objetos negociáveis, valores, oportunos tempos de mercado, escriturações, contas etc. Particularmente os grandes homens de negócios exercem indústrias mui ramificadas, e de ordem superior, que demandam talentos, e muitos conhecimentos, principalmente quando são dados a especulações, saindo do círculo rotineiro, e projetam empresas de comércios e navegações de longo curso. Não somente precisam saber geografia, conhecer a natureza e qualidade das mercadorias, sobre que se especulam, mas também formar correto juízo das demandas e mercados dos diversos países onde hajam de comprar e vender, e dos tempos mais oportunos às suas negociações. É preciso em consequência estarem no preço das mercadorias em diferentes praças e feiras de mui diferentes regiões e partes do mundo. Para se fazer idéia exata destes preços e valores relativos dos artigos equivalentes da permuta, convém saber o curso dos câmbios. É preciso também saber os melhores e mais econômicos métodos de transporte, os riscos de cada empresa, a soma das despesas respectivas, os usos e regulamentos das nações com quem se tem negócios. Precisam além de ter conhecimento do mundo, e dos homens a quem dão a sua confiança nas comissões, consignações e diligências que lhes encarregam, são enfim o centro de muitas relações, e por isso se podem prevalecer de todas as vantagens das circunstâncias e acidentes inopinados.

*José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu*³⁵

³⁵ Observações sobre a franqueza da indústria e estabelecimento de fábricas no Brasil *Apud*: ROCHA, Antonio Penalves (Org.). **José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu**. São Paulo: Editora 34, 2001, p. 223-224, (Coleção Formadores do Brasil).

1.1. AS RELAÇÕES MERCANTIS DESENVOLVIDAS NO ESPAÇO ATLÂNTICO-AFRICANO

A empresa traficante de escravos, no Atlântico Sul, fora fruto de uma dinâmica conexão de interesses e práticas mercantis, desenvolvidas tanto de uma como de outra margem do oceano. Entre os primeiros envolvidos na complexa e difusa rede de interesses do tráfico transatlântico, podemos listar os próprios africanos, não pura e simplesmente no papel de homens escravizados e imigrados para o Novo Mundo, mas também como agentes internos do circuito atlântico escravista³⁶.

A escravidão há muito já era conhecida pelos africanos. Basicamente, se distinguia entre os cativos “de linhagem”, ou seja, escravos que serviam como unidade reprodutora do elemento servil; e os cativos “de guerra”, fruto dos conflitos interétnicos locais. Entretanto, a partir do século XV, com a intromissão dos europeus no cenário político africano, estabelecendo as primeiras relações mercantis com os povos litorâneos da África, e, possibilitando a introdução de novos produtos que afetariam diretamente as relações sociais e de força interafricanas, a escravidão sofreu uma reorientação de seu aspecto característico. Pouco a pouco a prática adquiriu ares comerciais, o qual denominamos de *escravismo*: sistema voltado à produção comercial do cativo, permitindo a redução deste à condição de propriedade privada³⁷.

O fato é que, no decorrer do processo de expansão ultramarina portuguesa, no século XVI, os primeiros conquistadores lusos depararam-se com uma quantidade sem igual de pequenos Estados em processo de formação, circundados por etnias rivais, assim como, por outras comunidades que desconheciam formas mais concretas de autoridade estatal. Manipulando as desavenças entre os mesmos, e posteriormente, promovendo-as em

³⁶ A realização do tráfico negreiro envolvia complexas relações sociais que englobavam diferentes grupos e interesses entre aqueles conhecidos como europeus e aqueles como africanos. A exemplo, havia as Coroas européias interessadas na conquista de territórios e na arrecadação de impostos das práticas escravistas desenvolvidas pelos grandes e pequenos traficantes estrangeiros, sem falar dos brancos residentes no Continente Negro que viviam de intermediar o comércio de escravos. Por outro lado, os africanos também possuem sua parcela de culpa no desenvolvimento desta grande rede de escravização humana. Os soberanos locais, constantemente envolvidos em lutas contra seus vizinhos e invasores por diversas vezes firmaram acordos para venda e troca de cativos em troca de apoio e armamentos, além do mais as mais variadas etnias locais há tempos encontravam-se envoltas de uma maneira ou de outra com o tráfico negreiro, o que propiciou a constituição de diversas redes de tráfico litorâneas. Ver RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa...** *Op. Cit.* p. 75.

³⁷ *Idem*, p. 84-89.

benefício próprio, Portugal alcançou uma posição comercial de prestígio com diversos povos locais desde a África Ocidental, região onde fundaria importantes entrepostos negreiros nas ilhas do Cabo Verde, em Guiné, no porto de Ajudá (Whydah), e na Costa da Mina – área esta, tradicionalmente cobiçada e disputada não só pelos portugueses, como posteriormente, por franceses, ingleses, holandeses entre outros povos europeus –; passando pelo Centro-Oeste africano – onde se destacaram os portos das ilhas de São Tomé e Príncipe, Cabinda, Ambriz e Luanda (Angola) – e, finalmente, pela África Oriental – Sofala, Beira, Quilimane, e Cabo Delgado (Moçambique) –, regiões estas, onde, de fato, conseguiu estender sua tutela imperial inserindo-as em seus domínios³⁸.

O fortalecimento de muitos daqueles reinos, com armamentos belicosos e com produtos, tanto americanos quanto europeus, seguiu-se, gradualmente, a dois fatores interligados:

1. a “especialização” dos agentes africanos na captura, negociação e nas relações internas da empresa do tráfico: os pequenos traficantes africanos (sertanejos), pagavam tributo às autoridades interioranas – reguladoras dos monopólios sobre o cativo –, e, estas por sua vez, tratavam diretamente com os traficantes estrangeiros³⁹.

2. a reorientação da circulação escrava para além do interior africano com vista a atender a demanda das colônias americanas.

Esta reorientação da circulação escravista, do interior africano para o exterior, principalmente, para o cenário americano, foi evidenciada na primeira crise sofrida pelo comércio bilateral continental, no século XVII, quando os domínios portugueses na África sofreram duras retaliações por parte das Províncias Unidas dos Países Baixos, visto o desenvolvimento da guerra travada no Atlântico Sul pelo domínio das possessões

³⁸ Conforme expõe Luiz Geraldo Silva o império ultramarino português, entre os séculos XVII e XVIII, era constituído por diferentes organizações político-administrativas: dos arquipélagos atlânticos, ao Brasil prevaleciam as “soluções oficiais de domínio” (capitanias donatárias, organizações municipais, feitorias e fortalezas), por outro lado, das terras continentais da África ao Estado da Índia as “estratégias informais de domínio” (contratos informais e regimes de autogoverno associados com instituições locais e preexistentes) eram predominantes. Ver SILVA, Luiz Geraldo. Vicissitudes de um império oceânico... In: **Navigador... Op. Cit.** p. 33-49. Ver também: FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras... Op. Cit.** p. 89-92. ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes... Op. Cit.** p.21-29.

³⁹ RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa... Op. Cit.** p. 86-87. – FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras... Op. Cit.** p. 117-119.

coloniais⁴⁰. Desde o princípio dos seiscentos, o Estado da Índia vinha sofrendo revezes devido a atuação da *Veenidge Oost-Indische Compagnie* (Companhia Unida da Índia Oriental) de capital holandês; e, já na década de 1620, a *West-Indische Compagnie* (Companhia da Índia Ocidental) de capital similar a anterior, e com o mesmo intuito – fazer guerra e comércio – ameaçava as possessões atlânticas portuguesas. Naquele momento, não bastava Pernambuco estar sobre domínio holandês (1630-1645), toda a economia açucareira da América portuguesa também se encontrava ameaçada pela ocupação das terras angolanas – donde vinha a grande fonte de mão-de-obra para as *plantations* de além-mar – pela mesma Companhia (1625-1665)⁴¹.

Todavia, o tráfico transatlântico de escravos da África para a América, possuía uma dinâmica tão diversa, a envolver interesses metropolitanos e regionais tão amalgamados, que, foi da *Terra Brasilis*⁴² onde se originaram as bases da resistência contra o inimigo holandês. A exemplo, enquanto em Pernambuco formou-se uma importante milícia de negros armados – a dos Henriques – para expulsar os invasores, no Rio de Janeiro comerciantes locais chefiados por Salvador Correa de Sá, conhecido como um dos maiores tratistas das duas bandas do Atlântico, trataram de reunir negros e índios para enviarem ao socorro das paragens africanas⁴³.

Tais investidas apontam para uma relativa autonomia desfrutada por alguns grupos políticos do sistema mercantil Atlântico, sobretudo, após as importantes redefinições político-administrativas operadas no interior das instituições reinóis e ultramarinas de Portugal entre o final do século XVII, e o decorrer do XVIII.

⁴⁰ Estando Portugal sobre domínio direto espanhol, desde 1580, graças a união das Coroas Ibéricas, era natural que atraísse para si as hostilidades estrangeiras em relação a política externa filipina (Felipe II rei da Espanha), como a hispano-neerlandesa pela independência dos Países Baixos. Ver ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes...** *Op. Cit.* p. 209-210.

⁴¹ Nos capítulos 6 e 7 de sua Alencastro trata magnificamente de todo este contexto conflituoso envolvendo luso-brasileiros e holandeses acerca do domínio sobre o Atlântico Sul, a ponto que, a orientação de sua dissertação segue a divisão de periodização daqueles eventos: a guerra do curso luso-holandês no Atlântico (1621-1630), a resistência ao ocupante (1630-1637), a colaboração com o ocupante (1637-1645) a restauração da soberania portuguesa (1645-1654) e dentro desta última o histórico contra-ataque brasileiro para a reconquista de Angola (1648-1665). *Idem*, p. 188-325.

⁴² Referência ao primeiro mapa cartográfico do Novo Mundo português – o *Mundus Novus Brasil* – desenhado em 1519 por Lopo Homem, cartógrafo oficial do Reino de Portugal. Segundo Jaime Cortesão em “História do Brasil nos velhos mapas (1965) o mapa defini o Brasil como “[...] uma vasta unidade geográfica e humana [...]”. CORTESÃO, 1956, p. 343 *Apud*. MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p.49.

⁴³ O historiador Max Justo Guedes, tratou destes episódios em uma edição da Coleção *História Naval Brasileira* dirigida exclusivamente às guerras holandesas no mar. Ver. **História naval brasileira – Vol. II – Tomo IA e IB**. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/ SDM, 1993.

Neste ponto, os recentes estudos das historiadoras Maria Fernanda Bicalho em relação à composição e ao papel político das Câmaras Municipais Ultramarinas⁴⁴, e o de Maria de Fátima Silva Gouvêa referente às redes de parentesco e clientelismo no âmbito dos governos coloniais⁴⁵, nos são elucidativos.

Segundo Bicalho, a defesa contra a invasão estrangeira e contra possíveis levantes nativistas e / ou de escravos quilombolas era uma das principais atividades competentes às Câmaras municipais.

[...] por inúmeras vezes, frente a um perigo mais imediato ou a uma necessidade mais urgente, as Câmaras das cidades coloniais se reuniram a fim de estabelecer taxas, donativos ou contribuições voluntárias para subvencionar o reparo das fortalezas, a construção de trincheiras ou o apresto de naus guarda-costas contra piratas e corsários [...] ⁴⁶

Não sendo de admirar que tais mecanismos políticos, jurídicos e administrativos alcançassem um elevado grau de autonomia e importância nos assuntos referentes ao Atlântico Sul, como realmente se deu em relação à atuação da Câmara municipal do Rio de Janeiro, e outras principais cidades marítimas brasileiras às quais couberam deliberar sobre a sorte daqueles domínios.

No mesmo caminho do conhecimento especulativo, no entanto, atentando para o estudo das cartas de nomeação das governadorias, entre os idos do século XVII e o início do XIX, Maria de Fátima Silva Gouvêa assinala que a integração do conjunto das relações socioeconômicas decorrentes do complexo atlântico, fora acionada num momento de extrema fragilidade da monarquia portuguesa. Visto as perdas no Oriente, e as constantes ameaças no Ocidente. A fim de preservar o *status quo* da soberania lusa sobre o espaço atlântico-africano, os dirigentes portugueses colocaram em prática “[...] *um grande projeto de integração do conjunto das atividades econômicas e mercantis envolvendo* [os]

⁴⁴ BICALHO, Maria Fernanda. As câmaras municipais no império português: O exemplo do Rio de Janeiro. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo: Anpuh/ Humanitas/ Fapesp, vol. 18, nº 36, 1998, p. 251-280.

⁴⁵ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Poder político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808). In: _____. & FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptist. (Orgs.). **O antigo regime nos trópicos: a dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001, p.286-315.

⁴⁶ BICALHO, Maria Fernanda. As câmaras municipais no império português... In: **Revista Brasileira de História**. *Op. Cit.* p. 256.

*diversos grupos no complexo imperial [...]”*⁴⁷, repercutindo no quadro das nomeações administrativas da América portuguesa, desde então, intimamente atrelado aos interesses da “nobreza da terra”.

Logo, não é de se estranhar que, para ascender a um cargo do lado de cá do Atlântico, antes era preciso passar obrigatoriamente pelos cargos na África, sobretudo em Angola. Ocorrendo o mesmo nos casos inversos⁴⁸.

Tal preocupação era justificada pela necessidade dos administradores coloniais em conhecerem as estruturas e necessidades dos grupos políticos que residiam em cada região do império ultramarino. Mas esta prática corrente da administração portuguesa, de fazer com que seus administradores ascendessem dos postos mais baixos aos mais elevados e, que transitassem das regiões menos significativas às mais expressivas, tinha como objetivo não só formá-los para o desempenho de suas funções, como também, evitar que os mesmos se identificassem demasiadamente com os interesses locais⁴⁹.

Todavia, os estudos acima referidos, como os de outros autores contemporâneos, revelam que o último objetivo da circulação administrativa imperial, o de impedir aglutinações de interesse entre os magistrados e as elites coloniais, não obteve sucesso. Ao menos no caso específico do Atlântico Sul, onde a empresa traficante interligava uma difusa e dinâmica rede de pessoas e interesses, a exemplo do traficante de grosso trato, assim chamado por estar “[...] *constantemente ligado ao mercado internacional e a outras áreas do império português, para onde transferia parcela expressiva dos rendimentos auferidos com a compra e venda de africanos [...]”*⁵⁰,

⁴⁷ GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. Poder político e administração na formação do complexo atlântico português (1645-1808). In: _____. & FRAGOSO, João Luís Ribeiro; BICALHO, Maria Fernanda Baptist. (Orgs.). **O antigo regime nos trópicos...** *Op. Cit.* p. 298.

⁴⁸ *Idem*, p.306. Ainda a respeito das nomeações administrativas ultramarinas, Alencastro destaca a inversão na ordem de preferências para a ocupação dos cargos coloniais já nas últimas décadas do século XVII, após a fim das hostilidades com os holandeses. A partir de então, os candidatos cujos serviços estavam destinados às guerras brasílicas – que se estendiam da participação nas bandeiras, às ações contra índios e quilombolas, até a participação na guerra de reconquista de Angola – passaram a ter maior prestígio dentro do quadro das decisões do Conselho Ultramarino, contribuindo desta forma para imbricar os laços entre as duas margens do Atlântico. Ver também ALENCASTRO, Luís Felipe de. **O trato dos viventes...** *Op. Cit.* p. 302-307.

⁴⁹ Conforme aponta José Murilo de Carvalho, tal política acabou sendo adotada, mais tarde, pelo Império brasileiro em relação aos Presidentes de Província, magistrados e juizes de paz. Ver CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem: A elite política imperial/ Teatro de sombras: A política imperial.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p.121-126.

⁵⁰ FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras...** *Op. Cit.* p. 134.

investindo em imóveis, na organização de Casas de Crédito ou em outras práticas especulativas.

O fato é que, no século XIX, em meio a campanha pela abolição do tráfico transatlântico de escravos africanos para as Américas, liderada pela Grã-Bretanha, a recusa brasileira em por fim imediato à prática traficante, implicava não só em uma necessidade de garantir a mão-de-obra necessária para a indústria agrícola nacional, como também, em uma tática para continuar levando adiante uma longa e histórica relação de trocas com a África. Continente onde, desde o final do século XVII, a elite mercantil luso-brasileira exerceu invejável predomínio comercial, seguido por um sólido prestígio político.

1.2. FAMILIARIDADES OCEÂNICAS: ROTAS, PRODUTOS E PORTOS DO MERCADO INTRACOLONIAL DO ATLÂNTICO SUL

Ainda que haja um Oceano a separar a costa americana da africana, as carreiras marítimas que o habitaram, por mais de uma vez cruzaram a história destes dois grandes blocos continentais outrora irmãos.

A História do Brasil, em especial, encontra-se repleta de exemplos, e o episódio da nau *Pedro I*, ocorrido em 1823, é um bom exemplo disto. Naquele momento, em meio às turbulências da campanha pela independência, os ventos atlânticos trataram de desviar a embarcação, capitaneada pelo almirante *lord* Cochrane, de sua missão no Maranhão para as proximidades de Luanda, gerando no porto de Luanda, grande expectativa por parte de angolanos e portugueses diante a possibilidade de um “eminente” ataque brasileiro àquela colônia portuguesa em África.

Este evento, assim como tantos outros sucedidos em pouco mais de três séculos, foram frutos da nostálgica era das embarcações à vela, que até meados do século XIX, além de gente especializada na arte da mastreação (o controle dos mastros), e na de mareação (regulagem das velas)⁵¹, necessitava também de estudos náuticos – para o mapeamento das costas, a identificação dos fluxos eólicos e a cronometragem do tempo de viagem de uma parte à outra – para não ficarem, literalmente, “*a ver navios*”.

⁵¹ Para um estudo mais profundo sobre as embarcações a vela ver: PIOVESANA JÚNIOR. Alberto. **Noções básicas sobre navios a vela**. 2ª edição. – Rio de Janeiro: FEMAR, 2006.

No que tange o caso da navegação entre a África e o Brasil, segundo Alencastro, a evolução das rotas seguidas pelas carreiras marítimas, se deu de acordo com as conjunturas político-econômicas do mercado intracolonial, por sua vez inserido no mercado internacional, resultando, assim, em uma série de carreiras. Entre elas:

1. Portugal – Angola – Brasil – Portugal; 2. Portugal – Brasil – Angola – Portugal; 3. Portugal – Brasil – Angola – Brasil – Portugal; 4. Portugal – Brasil – Angola – Prata – Portugal e 5. Brasil – Angola – Brasil⁵².

A partir destas principais rotas de navegação, podemos inferir acerca da importância geográfica e comercial do Brasil no espaço atlântico. Nas quatro primeiras rotas, observamos o típico comércio triangular, no qual a Metrópole encarregava-se do transporte de mão-de-obra de uma colônia à outra (A), para a produção de matéria-prima (B), a ser utilizada na produção de manufaturas pela indústria nacional (C). Todavia, a partir da terceira já é possível atentar para a constituição de uma rede de trocas bilaterais vinculando diretamente o Brasil a Angola, o que evidencia o crescimento dos interesses luso-brasileiros em relação aquele mercado, ao mesmo tempo em que se extingue a carreira direta entre a Metrópole e seus domínios em África.

De fato, a partir da cristalização dos interesses luso-brasileiros na África, outras rotas comerciais são constituídas, a exemplo da quarta carreira, na qual não só observamos a manutenção de uma ligação direta com os portos africanos, como ainda percebe-se a criação de uma rota de escoação do excedente de cativos para a região do Prata – onde esperava-se também resgatar grande quantidade de metais preciosos contrabandeados de Potosí. Até que, o “desvio” em favor de um comércio bilateral intracolonial, torna-se evidente na quinta e última carreira, na qual a Metrópole foi totalmente excluída.

É certo que, este comércio bilateral tinha no tráfico de africanos, o papel de mercadoria aglutinante, ou seja, o eixo da comercialização daquelas rotas. Daí a denominação luso-brasileira de “*ventos negreiros*”, ou “*African Slave Trade Winds*” como preferiam os britânicos, para as rotas especializadas em tal prática⁵³. Contudo, no

⁵² ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes...** *Op. Cit.* p. 248.

⁵³ *Idem*, p. 63.

rastró desta, se seguiram muitas outras mercadorias ancilares, logo, auxiliares na realização do circuito escravista da África ao Brasil⁵⁴. Entre elas: a cachaça – também chamada de geribita –, o fumo, a mandioca e o jimbo. Todos estes, legítimos “*produtos da terra*” que, de tão apreciados pelos africanos chegaram a constituir o que chamamos de “*ração escravista*”: uma rede de produtos alimentares e de troca indispensáveis tanto para a viagem, como para a torna-viagem pelo Atlântico⁵⁵.

Pesquisas recentes têm mostrado a importância destes produtos na geração de circuitos de acumulação endógena colonial, ou seja, de mercados internos do âmbito colonial, correspondentes a verdadeiras *hinterlands*⁵⁶, que devem ser compreendidas para além de zonas de produção de gêneros alimentícios, uma vez que, por ali operou-se o desencravamento econômico de regiões como Salvador e Rio de Janeiro nos momentos em que a macro-economia colonial, a açucareira, encontrava-se em crise.

O exemplo de Salvador é expressivo e elucidativo quanto a esta questão. Enquanto a região da capital baiana e suas proximidades eram o centro da economia açucareira, em sua *hinterland*, o Recôncavo baiano, imperava o cultivo do fumo e outros gêneros alimentícios, configurando um ambiente social próprio no qual:

[...] Há uma “rede urbana”, ao contrário da zona açucareira, composta de povoados, vilas e cidadãos que permitem o transporte do gênero de exportação (fumo e mandioca) mas, sobretudo, o escoamento dos produtos alimentares pelo Recôncavo e Salvador. Em outras partes da região [...], as atividades são voltadas para os materiais de construção, lenha, utensílios e barro. Nos rios e baía, a pesca e o transporte (serviços) são as ocupações naturais. Em todo o Recôncavo e Salvador, numerosos homens livres são artesãos. Constroem prédios, casas, pontes; fabricam barcos, carros, ferramentas, utensílios, móveis, etc. Há ainda muitos comerciantes dedicados ao mercado interno, que sejam “de loja” ou atravessadores. Estes

⁵⁴ *Ibid*, p.114-116.

⁵⁵ A cachaça, a aguardente brasileira, principalmente a produzida nos alambiques fluminenses, seguida pela farinha de mandioca do Rio e das adjacências do Centro-Sul brasileiro – São Paulo e Minas Gerais – eram importantes mercadorias ancilares no circuito escravista, primeiramente, com as praças do Centro-Oeste africano – Angola e Congo –, e, posteriormente, também com a África Oriental – Moçambique. Da mesma forma, o fumo e o jimbo – conchas que serviam de moeda e de adorno desde a África Ocidental à Central – originários da Bahia, cumpriram com o mesmo papel na comercialização com as praças da Costa da Mina. *Ibid*, p. 114-116.

⁵⁶ Seguindo o entendimento de Russel-Wood, tomaremos a *hinterland* um espaço não imediatamente contíguo entre um núcleo (centro) e uma região periférica, pois implica uma distância considerável entre as partes, entretanto, ambas partilham de uma continuidade territorial, que possibilita constante intercâmbio de bens de uma à outra. Ver: RUSSEL-WOOD, J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. – Trad. Maria de Fátima Silva Gouvêa. – In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo: Anpuh/ Humanitas/ Fapesp, vol. 18, nº 36, 1998, p. 220.

são o elo entre os diferentes grupos produtores e consumidores. Por cima disso, constata-se o quase dobramento da população ente 1725-1775, enquanto estagnam a produção de açúcar e fumo, o que deixa pensar que a subsistência adquire nesse período uma certa “autonomia” em relação ao setor de exportação [...] ⁵⁷

Correspondendo, portanto, a uma economia interna e intensa nem sempre vinculada a de exportação, podendo evoluir para uma relação comercial mais complexa, onde estariam inseridas questões de ordem social, estratégica e / ou administrativas. Daí o motivo, tal qual descreve John Russel-Wood de o Recôncavo ter se tornado contíguo a Salvador, a ponto de ser considerada parte da “grande Salvador” ⁵⁸.

Todavia, o que nos importa, realmente, é realçar o caso *sui generis* da relação bilateral entre a África e o Brasil, ligados por bem definidas *vorlands*⁵⁹. Onde, em um quadro mais sucinto das relações desempenhadas no interior das mesmas, podemos destacar: o fornecimento de mão-de-obra (A), em troca de mercadorias de adorno e de guerra (B); como também, a preferência nas relações comerciais e políticas (C), em troca da liberação de crédito necessário para os investimentos iniciais da empresa traficante (D). O que, conseqüentemente, nos remete as dimensões centro – periféricas do mundo luso-brasileiro.

Considerando estas relações, Russel-Wood identificou três redes multidimensionais no espaço atlântico com estas características: a da Bahia com o Golfo do Benin, na África Ocidental⁶⁰, e, a do Rio de Janeiro com Angola, no Centro-Oeste africano, e outra mais tardia com Moçambique, na África Oriental⁶¹.

⁵⁷ NARDI, Jean Baptiste. **Sistema colonial e tráfico negreiro: Novas interpretações da história brasileira**. Campinas/ São Paulo: Pontes, 2002, p. 40-41.

⁵⁸ RUSSEL-WOOD, A.J.R., Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. In: **Revista Brasileira de História**. *Op. Cit.* p. 221. Para saber mais acerca das relações de Salvador e sua hinterland, o Recôncavo, ver MATTOSO, Kátia Maria de Queirós. O modelo de estratificação social rural: As hierarquias sociais no Recôncavo. In: _____. **Bahia: A cidade de Salvador e seu mercado no século XIX**. São Paulo/ Salvador: Hucitec/ Secretaria da Cultura, 1978.

⁵⁹ Seguindo o entendimento de Russel-Wood, tomaremos a *vorland* como um espaço sem qualquer continuidade territorial entre seu núcleo (centro) e sua região periférica, mas com uma intensa conexão entre as partes, refletida no constante intercâmbio político e econômico de uma à outra. Ver: RUSSEL-WOOD, J. R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. In: **Revista Brasileira de História**. *Op. Cit.* p. 220.

⁶⁰ *Idem*, p. 221.

⁶¹ *Ibid*, p. 222.

TABELA I:
ESTIMATIVA DA PROCEDÊNCIA DOS NAVIOS NEGREIROS QUE
ATACARAM NO PORTO DO RIO DE JANEIRO, 1795-1830

Porto e / ou região de procedência Dos navios	(1) 1795-1811		(2) 1811-1830		(3) 1795-1830	
	Nº	%	Nº.	%	Nº.	%
África Ocidental	12	3,2	19	1,6	31	2,0
Costa da Mina	3	25,0	3	15,8	6	19,4
Baía de Benin	–	–	1	5,3	1	3,2
Rio dos Camarões	–	–	5	26,3	5	16,1
Ilha do príncipe	–	–	1	5,3	1	3,2
Ilha de São Tomé	7	58,0	6	31,6	13	41,9
Calabar	2	17,0	3	15,8	5	16,1
África Central Atlântica	334	92,7	938	78,4	1.282	81,8
Loango	–	–	1	0,1	1	0,1
Molembo	1	0,3	26	2,8	27	2,1
Cacongo	–	–	2	0,2	2	0,2
Cabinda	11	3,2	333	35,5	334	26,8
Rio Zaire	1	0,3	35	3,7	36	2,9
Ambriz	–	–	82	8,7	82	6,4
Luanda	163	47,4	302	32,2	465	36,3
Benguela	168	48,8	156	16,6	324	25,3
África Oriental	15	4,1	239	20,0	254	16,2
Ilha de Moçambique	15	100,0	134	56,1	149	58,7
Quilimane	–	–	88	36,8	88	34,7
Inhambane	–	–	7	2,9	7	2,8
Lourenço Marques	–	–	8	3,4	8	3,2
Mocambo	–	–	1	0,4	1	0,4
Total	37	100,0	1.196	100,0	1.567	100,0

Fontes: Apêndice 13, retirado e adaptado de Manolo Garcia Florentino, *Em costas negras... Op. Cit.*, p. 263. Códice 249 do Arquivo Nacional, Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional dos seguintes periódicos: *Gazeta do Rio de Janeiro* (entre 01.07.1811 e 31.12.1822), *Espelho* (entre 01.10.1821 e 31.06.1823), *Volantim* (01.09.1822 e 31.19.1822), *Diário do Governo* (02.01.1823 e 20.05.1824), *Jornal do Comércio* (02.10.1827 e 30.06.1830) e *Diário Fluminense* (21.05.1824 e 31.12.1830).

Como podemos observar na tabela acima, a qual adaptamos a partir do livro de Florentino. Ainda que os números não sejam absolutos, são de extrema importância, pois comprovam a proximidade mercantil existente entre a praça do Rio de Janeiro e as demais praças africanas.

No primeiro estágio, assinalado pelo número (1), referente ao período que vai de 1795 a 1811, ou seja, 16 anos, observamos a liderança absoluta da África Central Atlântica no envio de navios negreiros para o porto do Rio, contribuindo com 92,7% dos

navios dali originários, o que remonta uma média de 334 embarcações. O que nos permite presumir, sem dúvida, que a África Central Atlântica, já no final do século XVIII, era a grande exportadora de escravos para o lado de cá do Atlântico. No mesmo período, dividindo os 7,3% restante do total dos navios negreiros atracados naquele porto, vinham: a África Oriental respondendo por 4,1% desta parcela, e a África Ocidental que respondia por 3,2%; respectivamente. O que perfaz uma média de 15 e 12 embarcações destas duas regiões em todo o período.

Já no segundo momento pesquisado, identificado pelo algarismo (2), referente ao período de 1811 a 1830, logo, 19 anos, embora a África Central Atlântica tenha mantido a liderança isolada no envio de novos cativos para o porto carioca, ampliando o número de embarcações de 334 para 938, um crescimento de pouco mais de 200%, sua fatia de domínio no mercado exportador caiu cerca de 21,6%. Pois, ainda que a África Central Atlântica ocupe-se de 78,4% do total dos navios atracados no Valongo⁶², a África Oriental, sozinha, passou a responder por 20,0% dos mesmos, enviando 239 embarcações para o mercado de escravos carioca. Um expressivo crescimento de 300% em relação ao período anterior, assinalando uma tentativa dos traficantes de diversificar as redes de apreensão de cativos. Quanto à África Ocidental e seu mísero 1,6% de participação neste comércio, observamos o quanto esta região foi perdendo espaço no mercado de escoação de escravos, muito provavelmente, devido às restrições e às pressões sofridas pelo tráfico desde o início daquela década.

O quadro final apresentado, correspondente ao número (3), equivale a um exame do período total pesquisado, de 1795 a 1830, e apenas acentua a expressão desta reorientação do mercado exportador de africanos. Nessa análise, a África Central Atlântica respondeu por 81,8% dos navios negreiros enviados ao Brasil, o que equivaleu a 1.282 embarcações. Bem atrás, mas em evidente elevação, vinha a África Oriental respondendo por 16,2%, ou seja, 254 navios. E, por fim, o já agonizante mercado ocidental exportador

⁶² Valongo fora como ficou conhecido o cais do porto do Rio de Janeiro, do final do século XVIII até por volta de 1843. Seu nome deriva de “vale comprido”, criado no subúrbio da cidade, ainda durante a administração do vice-rei Marques de Lavradio (1769-1779), que objetivando livrar a cidade dos cheiros, corpos e moléstias trazidas por aquelas embarcações. Durante o período joanino a região sofreu um primeiro processo de reestruturação, com a construção de algumas casas de armazenagem, compra e venda de escravos. Em 1843, em meio as comemorações da chegada da princesa Tereza Cristina de Bourbon, vinda de Nápoles para desposar o Imperador D. Pedro II, o cais foi rebatizado para “cais da Imperatriz”, assim como passou por uma nova reestruturação com vistas a dar ares mais “civilizados” para a chegada da nova Imperatriz brasileira. Ver RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa... Op. Cit.** p. 297-319.

de africanos, respondendo por ínfimos 2,0%, que somados perfizeram 31 navios negreiros enviados.

São, portanto, números e estimativas que acentuam o quão próximos e familiares eram as relações dos agentes brasileiros com o tráfico transatlântico, que tanto dificultou as ações repressivas da *Royal Navy* na fiscalização deste vasto território oceânico entre uma costa e outra. Uma vez que, à medida que um porto era vigiado, pelo menos outros dois eram abertos à escoação de novas levas de escravos. Um bom exemplo da reorientação geográfica das rotas escravistas é apresentado no estudo da historiadora brasilianista Mary C. Karasch, a respeito da composição étnica dos negros que residiam no Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX⁶³.

**TABELA II:
RELAÇÃO POR REGIÃO DA PORCENTAGEM DE ESCRAVOS VINDOS DA
ÁFRICA PARA O RIO DE JANEIRO ENTRE, 1795-1852**

Regiões da África	(1) 1795-1811	(2) 1817-1822	(3) 1821-1822	(4) 1825-1830	(5) 1830-1852	(6) 1833-1849
África Ocidental	1,2	0,8	–	–	1,5	6,34
Centro-Oeste Africano	96,2	71,1	72,93	73,1	79,7	68,3
Congo Norte	0,6	25,4	23,17	28,1	32,2	30,4
Angola	95,6	45,7	49,76	45,0	45,9	36,37
Incerta	–	–	–	–	1,6	1,56
África Oriental	2,3	24,5	26,31	26,86	17,9	16,83
Desconhecida	0,4	3,7	0,76	–	0,9	8,53

Fonte: Tabela construída por Mary C. Karasch, p. 52, a partir da compilação de dados obtido de (1) Herbert S. Klein, “The trade in African slaves to Rio de Janeiro, 1795-1811: estimates of mortality and patterns of voyages”, *Journal of African History*, 10, n° 4 (1969); (2) Philip D. Curtin, “The Atlantic slave trade: a census (Madison, Wis, 1969), p. 240; (3) Mary Graham, “Journal of a Voyage to Brazil”, 1824; (4) Arquivo da Santa Casa da Misericórdia, Livro de óbitos, Lata 10, 1849; (5) Arquivos do Arquivo Nacional; (6) Arquivo da Santa Casa da Misericórdia, Livros de óbitos, Lata 1, 1833, Lata 10, 1849.

Reunindo fontes de alguns viajantes estrangeiros que haviam passado pelo Brasil no século XIX, contrapostas a algumas fontes oficiais, a autora constrói um quadro comparativo de estimativas, com as quais podemos reforçar os números vistoriados

⁶³ KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. Trad. Pedro Maia Soares. 1ª reimpressão. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

anteriormente na tabela I acerca da estimativa quanto à procedência dos navios negreiros que atracaram no porto do Rio de Janeiro entre 1795 e 1830.

Mais uma vez é notório o efêmero papel desempenhado pela África Ocidental, tanto no período (1), identificado por Herbert S. Klein, como no período (2), por Philip D. Curtin. E não nos enganemos quando ao observamos os períodos (5) e (6), obtidos através da análise de fontes oficiais brasileiras, e notarmos um aparente “salto” do nada para 1,5%, e, posteriormente, para 6,34% da contribuição desta região para o envio de novos escravos ao Brasil, pois tais números são referentes aos registros de óbitos da Santa Casa, ocorridos nos respectivos períodos, o que nos impossibilita detectar com exatidão o ano de chegada destes escravos à cidade.

Em relação a África Oriental, novamente percebemos a gradativa importância desta região para alimentar as redes escravistas do escopo oceânico. Não por menos, entre o primeiro e o segundo período a participação do mercado exportador oriental se iguala à porcentagem da região do Congo – importante área exportadora do Centro-Oeste africano – atingindo 24,5% da parcela de negros importados, mantendo este patamar durante os períodos posteriores pesquisados, com uma relativa queda nos dois últimos, obviamente decorrente da proibição do tráfico após 1830.

Ainda assim, a conclusão mais óbvia e que salta aos olhos é em relação ao predomínio do Centro-Oeste africano como maior exportador de cativos, principalmente, no que se refere a suas duas maiores regiões exportadoras: Congo e Angola. Regiões donde vieram as nações étnicas dominantes das ruas do Rio de Janeiro, registradas tanto pelas telas de Debret como das de Rugendas, estariam os “*cabindas*”, “*gabões*”, e “*congoleses*”, todos originários do Congo Norte. Assim como os “*caçanjes*”, “*libolos*”, “*cabundas*”, “*luandas*”, “*kissamas*” e “*benguelas*”, originários das terras angolanas.

Entretanto, conforme destaca Karasch, naquela época era comum identificar os escravos primeiro pelo lugar de nascimento – se fora nas colônias africanas portuguesas ou nas demais localidades da África, ou mesmo, em alguma das províncias do Brasil –, em seguida, era considerada a pigmentação e as características específicas de cada etnia – como marcas tribais, tatuagens etc⁶⁴. De tal forma, ainda que os dados classificatórios a respeito da composição étnica e de suas origens, sejam imprecisos, visto o

⁶⁴ *Idem*, p. 36-41.

desconhecimento da origem de muitos escravos, e as variações da complexa terminologia classificatória para os mesmos, estes “(...) denotam geralmente portos de exportação ou vastas regiões geográficas (...)”⁶⁵, que apontam, por sua vez, a força e atuação da dinâmica traficante. Uma realidade só possível porque tal dinâmica estava assentada sobre uma base:

1. Monopolista, tendo em vista que, poucos “(...) dominavam as condições de operacionalização do comércio negreiro, provendo do capital necessário e, por conseguinte, dele auferindo os maiores lucros”⁶⁶.

2. Especulativa, pois, “(...) se pensarmos (...) no quanto era arriscado o investimento, é natural que poucos empresários possuíssem capitais suficientes para alimentar, em continuidade e de forma sistemática, o fluxo de homens (...)”⁶⁷.

3. Especialista, acima de tudo, no que confere o “(...) ponto de vista geográfico, com que somos remetidos à frequência da atuação dos tradicionais negreiros cariocas em determinados portos africanos (...)”⁶⁸, mesmo após a proibição do tráfico transatlântico de escravos a partir de 1831.

1.3. “AOS BRASILEIROS, O QUE É DOS BRASILEIROS”: A SOBERANIA DO ATLÂNTICO SUL

Tendo em vista tamanho favorecimento nas relações com a costa além-mar, advindo de uma prestigiosa conjuntura histórico-social, não é de se estranhar o apego por parte do grupo mercantil e senhorial da América portuguesa, comumente designada por Brasil, para com o complexo imperial português no Atlântico Sul. Afinal, ali haviam adquirido um invejável conhecimento em relação ao tempo, clima e estações dos quais aproveitaram para desenvolver suas rotas comerciais. Ali haviam estabelecido estreitos vínculos mercantis com todos os portos disponíveis para a comercialização de peças

⁶⁵ *Ibid*, p. 51.

⁶⁶ FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras...** *Op. Cit.* p.156.

⁶⁷ *Idem*, p. 157.

⁶⁸ *Ibid*, p.161.

humanas. Assim como, era ali onde haviam constituído numerosas redes revestidas por relações de parentesco e clientela, constituindo em uma sólida, solidária e unida *comunidade traficante* – sobre a qual melhor discorreremos no capítulo seguinte.

Também, não foi por mero acaso que os principais indivíduos desta *comunidade de traficantes*, ocuparam o topo da hierarquia social tanto do lado de cá, como do lado de lá do Atlântico. Não por mera arrogância, reivindicaram para si a honra e responsabilidade pela defesa do complexo imperial português no Atlântico, o que garantiu “[...] *ao senhoriato brasileiro [...] seguir de perto os negócios da Metrópole e da costa africana* [uma vez que] *o Brasil agrário e recessivo do último quartel do século XVII* [havia ficado] *pequeno demais para [suas] ambições engendradas [...]*”⁶⁹. Assim como, não foi por mera presunção que no século XIX, em meio aos problemas internos e externos que dominaram o cenário político do Império luso-brasileiro, esta mesma comunidade reclamou para si a “herança”⁷⁰ legada por seus ancestrais: o projeto de um império destinado à preeminência sobre o Atlântico Sul, e, conseqüentemente, sobre as partes da África onde há séculos mantinham estreitas relações.

Neste sentido, podemos afirmar que, à extraterritorialidade do mercado de mão-de-obra brasileiro, cujo comércio marítimo sempre fora motivo de preocupação para o grupo mercantil e senhorial do Brasil, esteve vinculada a idéias e sentimentos que projetavam a fronteira ocidental brasileira para além do Atlântico, mais precisamente para os mercados escravistas da África⁷¹.

O fato é que, o Império (o meio) tinha como propósito reorganizar as relações entre os diversos corpos civis distintos e separados que compunham a monarquia portuguesa, com vista a moderar e dirigir todos os cidadãos em prol da promoção da felicidade dos mesmos (o fim), o que, conseqüentemente, recaíra sobre o tráfico negroiro,

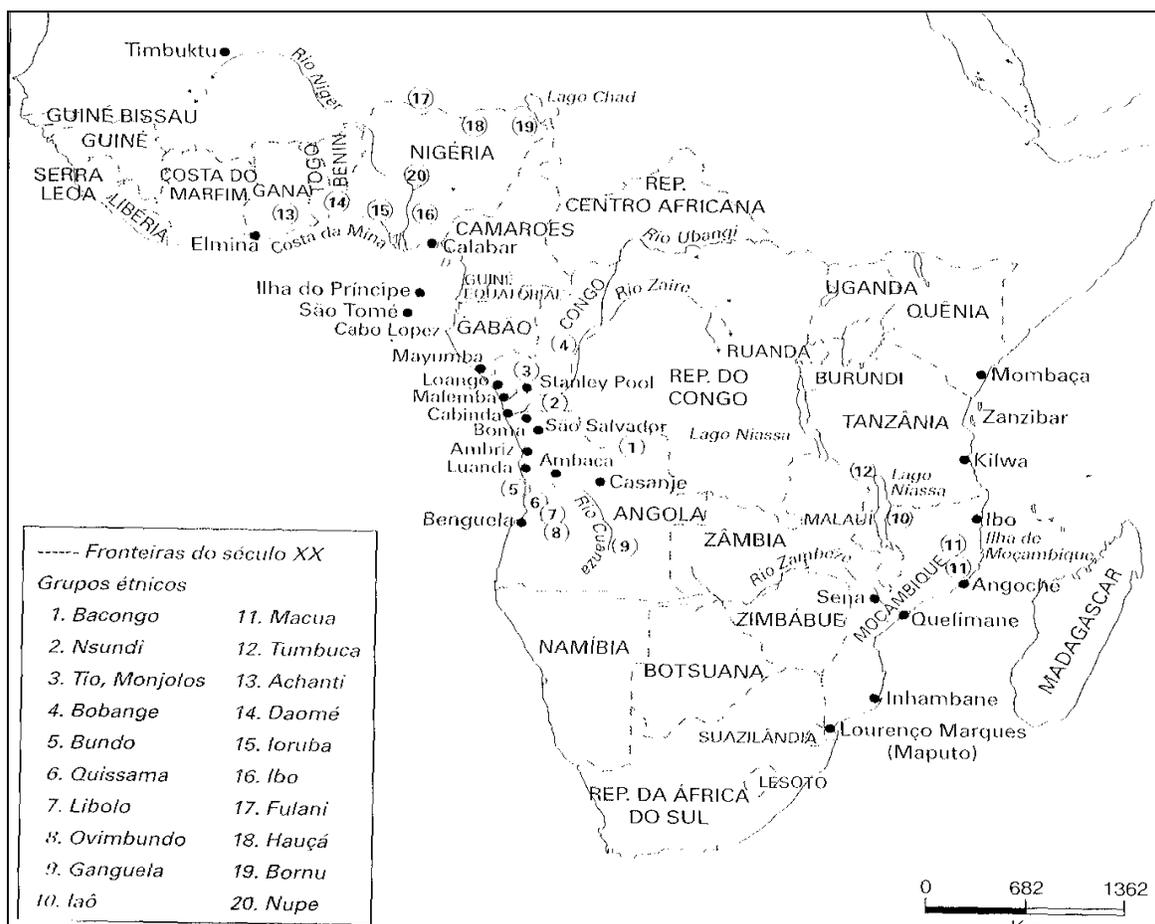
⁶⁹ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes...** *Op. Cit.* p. 302-303.

⁷⁰ Ver: MATTOS, Ilmar Rohloff de. Construtores e herdeiros: A trama dos interesses na construção da unidade política. In: JANCSÓ, Istiván (Org.). **Independência: História e historiografia**. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 271- 300.

⁷¹ Daí a razão para Alberto da Costa e Silva abstrair as proporções do Atlântico Sul e, identificá-lo como um caudaloso e profundo rio que projeta não só a África no Brasil, como o Brasil na África, uma vez que o comércio de braços humanos, segundo ele, não só teria aproximado as praias postas frente a frente, mas, também, os *sertões* – entenda-se aqui as áreas interioranas, dominadas pela vegetação selvagem, árida e semi-árida; região onde imperava a “desordem”, ou seja, onde a civilidade estava ausente – de ambas as partes, já que muitos dos escravos que foram trabalhar nas minas do Goiás e Mato Grosso, vieram das savanas e das bordas do deserto do interior africano. Ver: COSTA e SILVA, Alberto da. **Um rio chamado Atlântico...** *Op. Cit. passim*.

meio donde o senhoriato podia recompor as bases de sua propriedade, ao passo que, o Estado podia recompor os fundos do Erário real. Todavia, a realização deste projeto deu-se apenas no século XIX, quando o “poderoso conde de Linhares”, Rodrigo de Souza Coutinho conferiu ao Brasil a posição de “Empório do Comércio de Entrepostos entre a Europa, África e a Ásia”.

**MAPA I:
AS ORIGENS DAS NAÇÕES AFRICANAS DO RIO DE JANEIRO**



Fonte: KARASCH, Mary. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro (1808-1850)**. *Op. Cit.*, p. 53. As relações dos traficantes brasileiros com as redes escravistas da África não estavam circunscritas, exclusivamente, aos portos traficantes costeiros. Desde o século XVII, que boa parte dos negros escravizados vinham de regiões interioranas do Continente africano. O que se tornou mais comum no século XIX, visto a pressão britânica pela supressão do tráfico negreiro. A extensão do comércio negreiro para o interior do Continente africano refletiu não apenas na vastidão alcançada pelos interesses dos grupos mercantis brasileiros em relação à África, como também, na ocupação de imensos espaços territoriais pelos portugueses. Ao ponto destes sonharem com uma possível ligação interiorana entre suas feitorias e possessões da costa ocidental à costa oriental.

Assim sendo, os eventos ocorridos nas duas primeiras décadas do oitocentos – a transferência da Corte para o Rio de Janeiro (1807), seguida pela abertura dos portos

(1808), e, a elevação do Brasil ao *status* de Reino Unido a Portugal e Algarves (1815-1822) – prefiguraram a criação de um *legitimum imperium* sobre as águas do Atlântico Sul. Um Império que deveria integrar os principais projetos e anseios políticos esperados pelas duas partes pactuantes: a reafirmação da grandiosidade do Império Ultramarino, como pretendiam os lusitanos; e, a confirmação do poder aristocrático vislumbrado pelo extrato senhorial brasileiro. Desta feita, segundo Demétrio Magnoli, emergiu o Império luso-brasileiro⁷².

Porém, o século XIX não seria exclusivo dos sonhos e alentos compartilhados por luso-brasileiros, pois:

O oitocentos é também o século em que o Reino Unido procura fazer do Atlântico um mar inglês; o século em que se destrói o tráfico triangular entre a Europa, a América e a África e em que se desfazem as ligações bilaterais entre os dois últimos continentes; o século em que as sociedades africanas, até então fora das grandes rotas do caravaneiro e do navegador, começam a integrar-se, ainda que de modo imperfeito, nas estruturas políticas mundiais⁷³.

Portanto, sobre o Atlântico Sul, e, conseqüentemente, sobre a África recaíram, simultaneamente, as atenções de luso-brasileiros e britânicos. Cada um objetivando com as armas que dispunha tornar-se dono do Atlântico.

A Grã-Bretanha dispunha da maior e mais poderosa força naval da época. Segundo o historiador britânico Leslie Bethel⁷⁴, se em 1807, data da proibição do tráfico negreiro aos súditos britânicos, apenas duas corvetas – a *Pleasante* e a *Derwent* – eram responsáveis por fazer cumprir a legislação britânica antitráfico na costa atlântico-africana, poucos anos depois, graças ao esforço pela supressão universal do tráfico, a esquadra britânica nas águas atlânticas contou com expressivos reforços, que ainda que falhos, era o melhor que se podia fazer até então⁷⁵. Em 1819, já contavam duas bases navais em

⁷² MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 78.

⁷³ COSTA e SILVA, Alberto da. **Um rio chamado Atlântico...** *Op. Cit.* p. 53.

⁷⁴ BETHEL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos (807-1869)**. – Trad. Vera Nunes Neves Pedroso. – Rio de Janeiro/ São Paulo: Expressão Cultural/ EDUSP, 1976. Ver em especial o capítulo 5: *A marinha britânica e as comissões mistas, 1830-1839*, p. 125-150.

⁷⁵ A área do Atlântico Sul a ser patrulhada era imensa, o que inviabilizava promover uma fiscalização constante e perene no mar alto. Desta forma, a tática adota pela Royal Navy, foi aportar o mais próximo possível dos tradicionais portos de embarque de negros da costa atlântico-africana. “[...] os navios de guerra britânicos deixavam os negreiros chegar ao litoral da África sem serem molestados, e embarcar à vontade os

separado: uma do Cabo Verde, ao norte, até atingir o sul da costa de Benguela, e, outra do Cabo da Boa Esperança ao Oceano Índico. Além do mais, em uma época em que a construção naval além de cara era por demais limitada⁷⁶, é de surpreender que dos cento e tantos vasos de guerra a compor a Royal Navy, 14 deles, com pouco mais de mil dos 17 mil homens de serviço nas bases estrangeiras, estivessem dispostos na costa africana.

Por sua vez, o Império Luso-Brasileiro, além da longa relação com a prática traficante, o que lhe rendera um vasto conhecimento sobre o Atlântico Sul e, por conseguinte, sobre a África, também dispunha, como bem lembra José Honório Rodrigues, de uma longa habilidade diplomática mesclada a uma “astúcia velhaca” em se comprometer a um objetivo, fingindo sacrificar seus interesses, enquanto, na realidade, tencionava ganhar tempo, não cumprindo à risca as imposições acertadas, esperando tornarem-se os acordos caducos pela história⁷⁷.

Assim foram em relação aos tratados acertados pelos representantes diplomáticos de D. João VI com a Grã-Bretanha, desde 1810. É certo que os Tratados de Aliança e Amizade, e de Comércio e Navegação daquele ano colocaram a Coroa luso-brasileira em posição complicada: a de restringir o tráfico negreiro realizado por seus súditos às suas possessões na África. Assim como, a Convenção de 1815, realizada no calor das discussões do Congresso de Viena – para a reorganização da política e das fronteiras européias após a derrota de Napoleão – restringiu ainda mais a prática traficante, proibindo sua realização na costa acima da Linha do Equador, mesmo nas partes onde a Coroa bragantina alimentava pretensões territoriais – como no forte de Ajudá. E, a Convenção Adicional de 1817, na qual ficaram acertados as cláusulas para extensão do direito de vista aos navios de bandeira portuguesa por oficiais britânicos, suspeitos de traficar gente⁷⁸, foram lesivos aos interesses de uma parcela mercantil e senhorial brasileira interessada na

seus carregamentos; na sua maioria, patrulhavam trinta ou quarenta milhas ao largo da costa, entre os pontos de embarque mais conhecidos e contentavam-se em obrigar os negreiros a fugir de volta a Cuba ou ao Brasil [...]”. Tal atitude resultou em inúmeras críticas e suspeitas, por parte dos críticos britânicos, sobre a esquadra britânica. *Idem*, p. 127-128.

⁷⁶ Uma vez que a constituição de Marinhas especialmente voltadas para a arte da guerra, é um feito inédito e recente na história da humanidade como aponta KEEGAN, John. **Uma história da guerra**. – Trad. Pedro Maia Soares. – São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 94-111.

⁷⁷ RODRIGUES, José Honório. **Brasil e África: Outro horizonte, vol.I, relações e contribuições mútuas**. 2ª edição. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964, p. 124.

⁷⁸ VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de todos os santos: Dos séculos XVII a XIX**. 3ª edição. Trad. – Tasso Gadzanis. – São Paulo: Corrupio, 1987, p. 300-309.

manutenção das relações com a África Ocidental. Contudo, devemos considerar o fato, já visto anteriormente, de serem as costas da África Central Atlântica e da África Oriental, os grandes centros exportadores de mão-de-obra para o Brasil, o que evidencia a preocupação portuguesa em não ferir, gravemente, os interesses mercantis brasileiros.

Além do mais, se por um lado a Coroa sacrificou uma milésima parte do comércio humano, por outro ela o legitimou, ao findar com o exclusivismo colonial e, tornar lícito todas as relações de troca há muito existente entre as praças do Brasil e as demais praças do domínio ultramarino português. Atendendo, com isto, às expectativas brasileiras expressadas pelas falas de José da Silva Lisboa, um dos principais estadistas à época do governo joanino, e, posteriormente, da Independência⁷⁹.

As nossas esperanças ainda mais redobram observando-se que a África nos está em frente, e em boa parte nos pertence. Talvez a civilização desse continente deverá muito, algum dia, ao Brasil, quando tiver vasta população de gente homogênea e de extração européia, com as mais úteis e variadas ramificações de indústria, em que seja então possível cessar o tráfico de escravatura e introduzir-se um comércio de que a humanidade não gema, pois não lhe faltam ótimos artigos para a troca e mútuo interesse dos respectivos habitantes⁸⁰.

Ao redigir tais palavras, Lisboa expôs com grande propriedade os fortes sentimentos que ligavam o Brasil à África, continente por ele reivindicado tanto pelo passado histórico compartilhado quanto pela disposição geográfica que tanto facilitou o estabelecimento dos primeiros vínculos comerciais. Espaço sobre o qual recaíam as previsões mais otimistas e gerais quanto ao desenvolvimento em conjunto, marca da forte relação de complementaridade entre as duas partes, a possibilitar num futuro muito adiante o fim do tráfico negreiro, sem que isso significasse o fim das trocas e das boas e próximas relações políticas, culturais e comerciais entre ambas as terras.

Devia, pois o Brasil, nas palavras de Lisboa, desenvolver as suas conexões com aquelas partes onde melhor podia competir com os demais mercados – a África – e, assim, concretizar o seu “destino Atlântico”. Afinal:

Como a nação inglesa tem, por assim dizer, com vigor atlântico metido ombros ao mundo, e sustenta impávido o edifício da civilização para salvar

⁷⁹ ROCHA, Antonio Penalves (Org.). **José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu**. *Op. Cit.* p. 10-20.

⁸⁰ *Idem*, p. 93.

a Europa do barbarismo eminente; é necessário que, participando das vantagens do seu comércio, entremos em competente partilha, não só de proporcional segurança, independência e força, mas também da honra de não dobrar o joelho ao ídolo do século, ante quem se prostraram tantas ilustres monarquias, e de ganhar a glória que parece estar reservada às nações que abrirão e alargarão a comunicação dos homens, estendendo a esfera dos bens e conhecimentos⁸¹.

Logo, caberia aos governantes deste “novo Império”, dirigi-lo rumo à concretização das ambições há tempos engendradas sobre o espaço do Atlântico Sul, *locus* de desenvolvimento do tráfico negreiro, a outra face da moeda colonial da qual emergiu o Império do Brasil⁸².

Daí a razão de a independência brasileira ser considerada uma manobra continuísta, uma vez que, o Brasil independente prefigurou a defesa de velhos projetos políticos-ideológicos baseados na continuidade de signos e valores advindos do período colonial, tal qual um “patrimônio memorialístico” que passa pelas privações, perdas e empenhos de vidas e cabedais dos colonos e de seus descendentes.

O Império Luso-Brasileiro não podia levar adiante tal empreitada, visto as dificuldades colocadas pela Grã-Bretanha, e os pontos de vista divergentes daqueles que compunham tal estrutura – portugueses e brasileiros. Todavia, um Império exclusivamente brasileiro poderia acalentar tais expectativas. O fato é que, se:

[...] Portugal tinha resistido [o quanto pode] durante quinze anos à persuasão britânica e suas ameaças porque o tráfico servia aos seus interesses coloniais; [por quê não] o Brasil, para quem o tráfico era parte integrante da sua economia doméstica, poderia mostrar-se ainda mais intransigente [em suprimi-lo definitivamente?] [...] ⁸³

A opção pelo Império do Brasil, deu-se para atender as preocupações dos dirigentes nacionais em relação às dificuldades impostas à manutenção da unidade continental do país após a emancipação, assim como, das aspirações políticas e comerciais sobre o espaço atlântico-africano, cuja soberania residia em uma espécie de “destino memorialístico” assentado na preeminência político e comercial historicamente desempenhada pela elite mercantil brasileira sobre aquelas paragens.

⁸¹ *Ibid*, p. 95-96.

⁸² Ver: MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo saquarema: A formação do Estado Imperial**. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1990, p. 33-80.

⁸³ BETHEL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil...** *Op.Cit.* p. 41.

O fato é que a independência brasileira de Portugal acabou representando uma sobrevida de pouco mais de três décadas ao tráfico transatlântico de escravos. No capítulo que se segue buscaremos apresentar os motivos desta sobrevida diretamente relacionados à recusa brasileira em perder para o Império britânico a área de influência a qual por “direito” caberia aos comerciantes do Império do Brasil.

CAPÍTULO II

A COMUNIDADE TRAFICANTE: A “GRANDE SENHORA” DO NEGÓCIO NEGREIRO

A Convenção [anglo-brasileira, de 1826] é *derrogatória da honra, interesse, dignidade, independência e soberania brasileira* [e isto por diversos motivos:] *1º Porque ataca a lei fundamental do Império, já que o Governo se atribuiu o direito de legislar, direito que só pode ser exercitado pela Assembléia; [por conseguinte] submete os súditos brasileiros aos tribunais e justiças inglesas, totalmente incompetentes, e priva-os da liberdade de resgate ou comércio de escravos nos portos africanos livres e independentes da Coroa de Portugal; 2º Porque prejudica enormemente ao comércio nacional, excluído dos mercados de primeira mão, pela concorrência britânica e francesa, [há tempos] favorecida pelas concessões dos Tratados de 1810 [e, agora também favorecida pelo tratado de] 1826; 3º Porque arruína a agricultura, princípio vital da existência do povo, já que ela depende dos escravos; 4º Porque aniquila a navegação, já que a mais substancial e considerável do Brasil é a que direta ou indiretamente se aplica ao resgate ou comércio de escravos, sem contar que se tiram todos os meios de subsistência a um avultado número de pessoas que têm interesse na carreira da África e Ásia, em que, não obstante os repetidos atos de prepotência inglesa, ainda tem grande consumo as nossas aguardentes e tabacos (únicos gêneros em que não podem competir conosco.) colocando-nos assim nas circunstâncias de perdermos o nosso antigo e interessante comércio do ouro, marfim, azeite de palma, cera, panos, resina e muitos outros gêneros em que dantes traficávamos; 5º Porque da um cruel golpe nas rendas do Estado, já que os cofres da fazenda pública percebem mais de 20\$ de direitos de entrada de cada escravo e outras avultadas quantias a título de passagens nos registros ou alfândegas internas, desfalcando assim os cofres do Império; 6º Porque é prematura [a abolição do tráfico], já que não temos por hora no Império uma massa de população que nos induza a rejeitar um imenso recrutamento de gente preta que pelo decurso do tempo e pela mistura de outras castas chegaria ao estado de nos dar cidadãos ativos e intrépidos defensores da nossa pátria; 7º Finalmente porque é extemporânea, por ser ajustada em uma época em que a Câmara dos Deputados havia apresentado um projeto para diminuir gradativamente a importação da escravatura no Brasil e por não nos pertencerem mais as Ilhas dos Açores, donde nos podia vir um imenso número de colonos infatigáveis que povoassem a beira-mar e os sertões do nosso Império.*

*Brigadeiro Raimundo da Cunha Matos*⁸⁴

⁸⁴ Relatório apresentado à Comissão de Estatísticas da Câmara dos Deputados; Sessão de 8 de outubro de 1827 *Apud* RODRIGUES, José Honório. **Brasil e África...** *Op. Cit.*, p. 151-152.

2.1. SENHORES DE GRANDE FORTUNA: A CONSTRUÇÃO DO PRESTÍGIO SOCIAL TRAFICANTE

Ao contrário dos dias atuais, os termos *tráfico* e *traficante*, no que se refere ao passado histórico-social brasileiro, estavam longe de serem associados à ilegalidade. Isto porque, para todos os efeitos, até pelo menos o ano de 1830 – data em que as cláusulas proibitivas do tráfico transatlântico de africanos, acertadas pela Convenção anglo-brasileira de 1826, deveriam passar a vigorar –, tanto o *tráfico* quanto o *traficante* de escravos desfrutaram de reconhecida legitimidade perante a sociedade brasileira⁸⁵.

O *tráfico* consistia, de fato, no único meio de repor em larga escala o produto tão necessário à grande agricultura de exportação de base escravista do país. Tendo em vista que, os moldes do escravismo brasileiro, herdados do período colonial, não previam a reprodução endógena do cativo⁸⁶. Quanto ao *traficante*, este consistia no negociante diretamente envolvido com o comércio de homens, e, por conseguinte, com outras práticas e mercadorias que giravam em torno da vultuosa empresa do tráfico humano⁸⁷.

Nesse sentido, podemos inferir que ambos apresentavam-se, até meados do século XIX, como duas instâncias ao mesmo tempo constituintes e interligadas à escravidão. O *tráfico* porque respondia como prática legítima, portanto, juridicamente reconhecida, pela qual os senhores recompunham sua escravaria. E, o *traficante* porque cumpria com o importante papel de abastecedor da mão-de-obra escrava necessitada pelo

⁸⁵ Realmente, o sentido de ilegalidade a que *tráfico* e *traficante* encontram-se vinculados trata-se de fato recente na história nacional. Como descreve o historiador 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. [Contudo, com] a proibição do comércio de escravos e a repressão mais acentuada, 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 artifícios. [Um] processo [que] 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.* Ver: RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio....** *Op. Cit.* p. 127-128.

⁸⁶ Os motivos que levaram o escravismo brasileiro a preferir a reprodução exógena (externa) à endógena (interna) da mão-de-obra são muitos e complexos, o que demandaria em um texto particular para o assunto, o qual não objetivamos aqui realizar. Cremos que o primeiro capítulo deste trabalho, no qual se tratou acerca do desenvolvimento dos interesses mercantis envolvidos entre os dois lados do Atlântico Sul, responde em parte a esta questão. De qualquer forma, para um estudo mais apurado sobre os moldes do escravismo brasileiro, indicamos: FLORENTINO, Manolo. **Em costas negras...** *Op. Cit.* em especial o capítulo: *Da demanda e oferta: Dimensões da dinâmica interna*, p. 45-116.

⁸⁷ Ver: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura...** *Op. Cit. passim.*

senhor. Logo, uma vez que os escravos fossem desembarcados, vendidos e redistribuídos, tanto a nível regional – para as mais distantes partes do país – quanto, a nível local – para os senhores mais próximos à praça mercantil de escravos – *tráfico* e *traficante* completavam a sua parte na divisão funcional da sociedade brasileira: dar continuidade à ordem político-social há muito assentada sobre as bases da escravidão.

Não por acaso, até 1830, o tráfico transatlântico se fazia às claras enquanto o traficante passava por cidadão respeitável, constituidor de grande fortuna e interligado por numerosas redes de parcerias políticas, econômicas e sociais. Sem dúvida alguma, reflexo de seu elevado prestígio social.

A prosperidade dos grupos traficantes brasileiros deve-se ao fato de muitos destes homens, pelo menos aqueles de maior capital, terem ampliado, entre os idos do século XVII, e, o decorrer do XVIII, o raio de atuação de sua prática comercial. Abraçando uma infinidade de atividades mercantis. Dissertando acerca da complexidade que envolvia o tráfico de africanos, nas décadas iniciais do século XIX, Luiz Henrique Dias Tavares assinala que qualquer “[...] *expedição negreira lícita abraçava muitas pessoas, mercadorias e valores [...]*”⁸⁸, necessitando, obrigatoriamente, de vultuosos e distintos investimentos, como, por exemplo, o armamento de um navio:

[...] um navio negreiro exigia um capitão [e] um capelão [o que girava entorno de, aproximadamente] (350 mil réis por viagem), [necessitava, ainda, de] piloto (400 mil réis), segundo-piloto (150 mil réis), escrivão de bordo (50 mil réis), contramestre (200 mil réis), barbeiro (80 mil réis), primeiro-tanoeiro (120 mil réis), segundo-tanoeiro (80 mil réis) e marinheiros com soldadas que variavam de 50 a 30 mil réis. [Entravam ainda nesta conta os gastos com o armamento do navio] apetrechos de guerra (6 peças de artilharia, 2 obuses, 6 carretas, 50 balas, 16 espingardas, 20 parnaíbas, 30 suchos e 3 barris de pólvora). Os mantimentos consistiam em 950 alqueires de farinha, 500 de carne-seca, 16 de feijão, 8 de arroz, 4 de milho, 2 de toucinho, 30 galinhas, uma pipa de vinagre, um barril de azeite doce, e medicamentos (botica de bordo) [...] ⁸⁹

Estes são, por assim dizer, os gastos mais urgentes e necessários para o bom andamento de uma expedição negreira. Todavia, visto as diversas possibilidades de risco da empresa traficante, a saber: o perigo de que ocorresse um naufrágio, os freqüentes casos de roubo e, a altíssima taxa de mortalidade das peças humanas, assim como o crescente perigo,

⁸⁸ TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. São Paulo: Ática, 1988, p. 19.

⁸⁹ *Idem, Ibidem*.

posteriormente, de apreensão pela *Royal Navy*, seria de se esperar que os custos para a realização do tráfico transatlântico também se ampliassem. O que nos leva a cogitar que, sem uma eficiente rede de Casas Seguradoras o tráfico não teria chegado ao século XIX, nem mesmo resistido tanto às pressões britânicas pelo seu término⁹⁰.

Acontece que, tanto os armamentos das embarcações, quanto, o custeio das viagens marítimas com objetivo de traficar gente estavam entre as muitas atividades desempenhadas pelo grande traficante, muitas vezes reunido em sociedades mercantis com a finalidade de dar suporte ao tráfico de longo curso. O tráfico da praça de Salvador, por exemplo, era dominado pelas companhias “[...] *Boa Fé, de Viana, Dias, Reys & Co.; Conceito Público, de Dourado, Christo, Bastos & Co.; Bem Comum, de Oliveira, Coelho, Carvalho & Co.; Comercio da Bahia, de Silva, Campos, Cordeiro & Co.; e Comercio Marítimo, de Moura, Ferreira, Rebello & Co. [...]*”⁹¹. E, entre os negociantes que controlavam aquela praça, segundo assinala o francês Pierre Verger, encontravam-se homens das mais diversas origens, nacionalidades e atividades:

Tratava-se de antigos capitães de navios negreiros, que por sua vez tornaram-se proprietários, como Inocêncio Marques de Santa Anna, João e Manoel Cardoso dos Santos ou Vicente de Paulo e Silva; ou então, comerciantes importantes da praça da Bahia que acumularam fortunas consideráveis, tanto no tráfico de escravos como com outras operações comerciais, como José de Cerqueira Lima, Antônio Pedroso de Albuquerque, José e Joaquim Alves da Cruz Rios e Joaquim Pereira Marinho, eram também pessoas que passavam uma parte de seu tempo na Bahia e outra na costa da África, como André Pinto da Silveira e Manoel Joaquim d’Almeida; ou outros, ainda, que viviam completamente instalados na baía de Benin, como o famoso Xaxá, Francisco Feliz de Souza ou Domingos José Martins, Marcos Borges Ferras, Joaquim d’Almeida e José Francisco dos Santos, este denominado Alfaiate⁹².

Na praça do Rio de Janeiro a situação não era diferente. Aliás, conforme destaca o historiador João Luís Ribeiro Fragoso, em sua obra *Homens de grossa aventura...*, a presença de grupos traficantes à frente do comércio de longo trato, na praça fluminense, era ainda mais acentuada.

⁹⁰ As casas seguradoras representavam, de fato, uma importante vantagem do grande traficante sobre seus concorrentes menores e excluídos dos “círculos de amizades” do grupo traficante, entenda-se aqui os financiadores. Ver: CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império**. 11ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 73.

⁹¹ TAVARES, Luís Henrique Dias, **Comércio proibido de escravos**. *Op. Cit.* p. 17-18.

⁹² VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos...** *Op. Cit.* p. 446.

**TABELA III:
PARTICIPAÇÃO DAS 15 MAIORES EMPRESAS
DE LONGA DISTÂNCIADA DA PRAÇA DO RIO DE JANEIRO, 1812-1822**

(*)	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H)	(I)	(J)
Fam. Gomes Barroso (3)	46	19	1	3	1	40	1	146.055	51.419	32.707
Fam. Carneiro Leão (2)	1	9	1	4	-	-	1	193.760	480	-
Fam. Velho (2)	18	2	-	4	2	-	-	30.555	1.500	-
Fam. Pereira de Almeida (2)	23	2	-	13	-	-	1	2.730	14.724	38.769
Fam. Rocha (3)	47	2	-	1	2	-	-	-	-	-
Manoel Gonçalves de Carvalho	18	18	1	-	-	-	-	2.975	-	-
Domingos F. de Araújo Rozo	s/i	4	-	2	1	-	-	3.080	153.016	332.496
Francisco José Guimarães	32	1	-	4	-	10	-	-	-	-
Francisco José P. Mesquita	10	4	-	-	-	-	-	86.205	-	-
João Gomes Vale	50	2	1	3	1	-	-	41.020	7.000	-
Manoel Caetano Pinto	s/i	6	-	5	1	10	1	56.280	3.500	5.805
Manoel Joaquim Ribeiro	s/i	1	3	11	1	-	-	42.595	-	10.247
Miguel Ferreira Gomes	40	-	-	5	-	-	-	-	482.588	208.027
Francisco J. Pereira Penna	s/i	10	-	4	-	-	-	31.920	3.900	385
José Ignácio Vaz Vieira	33	-	-	7	-	6	-	-	13.976	2.318
Total do grupo	318	80	7	66	9	66	4	637.175	732.103	630.754
Porcentagem (%)	27,0	29,0	26,0	13,4	24,3	16,8	28,6	14,0	19,4	30,6
Total do setor	1.181	278	27	491	37	400	14	4.557.070	3.773.214	2.061.158
Nº de comerciantes do grupo	16	12	5	13	-	-	-	22	22	22
Porcentagem (%)	6,0	-	20,8	6,1	-	-	-	2,7	3,8	4,6
Total de comerciantes do setor	281	-	24	360	-	-	-	475	580	475

(*) Negociantes ou empresas; (A) Tráfego transatlântico de escravos – nº de viagens; (B) Comércio com Portugal – nº de viagens; (C) Comércio com a Ásia – nº de viagens; (D) Nº de navios negociados em escrituras públicas; (E) Acionistas da Seguradora Dias, Barbosa e Cia.; (F) Capital (em Contos de Réis) da Seguradora Providence em 1824; (G) Diretores e acionistas do Banco do Brasil (1809); (H) Volume de açúcar (branco e mascavo), arrobas (1802-1822); (I) Volume de charque, arrobas (1808-1822); (J) Volume de trigo, arrobas (1802-1822); s/i: Sem Informação. Os números que aparecem em parênteses ao lado das empresas indicam o número de parentes envolvidos no longo trato. Fonte: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura...** *Op. Cit.* p. 320.

Contando com uma forte rede de Casas Seguradoras e de credores, os traficantes cariocas conseguiam continuar com o tráfico negreiro, mesmo diante do acirramento das pressões britânicas pelo seu término. Isto porque, ali o negócio negreiro chegava a constituir uma verdadeira rede de parentesco. Como bem podemos observar na tabela III acima apresentada.

Nas primeiras décadas do século XIX, das 15 maiores empresas traficantes daquela praça, pelo menos cinco delas constituíam um verdadeiro negócio familiar. Caso das empresas *Gomes Barroso* (dos irmãos João Gomes Barroso, Antônio Gomes Barroso e Diogo Gomes Barroso), dos *Carneiro Leão* (Fernando Carneiro Leão e Braz Carneiro Leão), dos *Rocha* (Francisco José da Rocha e Joaquim José da Rocha Sobrinho), dos *Pereira de Almeida* (Joaquim Pereira de Almeida, João Rodrigues Pereira de Almeida e José Rodrigues Pereira de Almeida), e, dos *Silva Velho* (comandada pela matriarca Leonarda Maria da Silva Velho e pelo seu filho Amaro da Silva Velho).

Outro aspecto que salta aos olhos quando analisamos os dados compilados na tabela III, é o volume de negócios mercantis realizados por estes negociantes. Ainda que o tráfico transatlântico (A) fosse a principal atividade na qual aqueles homens encontravam-se envolvidos, outros produtos como a cana de açúcar (H), charque (I) e, até mesmo, trigo (J) compunham as suas pautas de exportações e importações. Daí o motivo de suas comercializações não se limitarem ao mercado local fluminense e estenderem-se para outras partes do país e do exterior, como Portugal (B) e Ásia (C). Fatores que, bem lembra Fragoso, nos fornecem um traço essencial desse grupo: o caráter múltiplo de sua atuação empresarial⁹².

Ainda segundo os estudos de Fragoso, é importante ressaltar que as principais fortunas fluminenses, listadas entre a última década do século XVIII, e, as décadas da primeira metade do século XIX, deviam sua composição, principalmente, ao negócio de longo curso onde o tráfico era de longe – embora não exclusivamente – a prática mais rentável, logo, o carro-chefe das transações comerciais. Para melhor esclarecer, trazemos a seguir, na tabela IV, um inventário *post-mortem* de algumas das principais fortunas do Rio de Janeiro, entre 1790 e 1850.

⁹² FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura...** *Op. Cit.* p. 324.

TABELA IV:
INVENTÁRIO *POST-MORTEM* ACERCA DA COMPOSIÇÃO DAS MAIORES FORTUNAS DO RIO DE JANEIRO, 1797-1846

(*)	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)	(F)	(G)	(H)	(I)	(J)	(L)	(M)	(N)	(O)	(P)	(Q)
Antônio Ribeiro Avellar	1794	1,7	0,9	1,5	-	60,6	-	-	-	-	-	31,7	252	15,5	132:699\$094	100,0
José P. dos Santos Castro	1795	3,1	0,6	16,5	-	5,9	-	-	40,3	63,4	-	8,2	60	5,4	97:578\$282	100,0
Joaquim da Silva Lisboa	1797	12,7	2,4	12,5	-	69,9	-	-	51,8	51,8	-	13,3	39	3,5	80:100\$342	100,0
Antônio dos Santos	1799	5,6	2,3	28,9	-	3,4	0,3	59,2	-	59,6	-	-	74	5,6	96:816\$860	100,0
João Cerqueira da Costa	1811	28,4	0,07	15,2	20,8	3,0	-	0,4	26,1	26,7	0,25	22,2	131	4,5	397:709\$218	100,0
José F. do Amaral	1812	10,1	0,4	55,9	-	8,0	18,0	5,2	0,5	23,7	-	0,2	61	5,6	101:866\$564	100,0
Elias Antônio Lopes	1815	9,3	2,2	5,5	-	-	42,3	13,2	15,1	70,7	0,8	0,05	107	4,0	260:824\$183	100,0
Manoel Gomes Cardoso	1814	8,1	1,7	19,1	-	21,0	-	-	31,1	31,1	-	17,7	103	8,2	80:423\$830	100,0
Gertrudes Pedro Leão	1820	25,5	23,0	-	-	-	-	-	51,6	51,5	0,9	-	28	4,1	96:817\$348	100,0
João f. da Silva e Souza	1820	5,0	2,7	18,1	-	36,8	1,0	1,4	18,7	20,3	-	8,3	?	0,6	307:171\$183	100,0
José Pereira Guimarães	1821	18,1	5,9	46,1	-	-	-	-	-	-	26,1	-	6	1,3	88:793\$191	100,0
Francisco José P. Penna	1820	9,5	0,9	50,1	-	21,3	-	-	18,4	18,4	-	-	39	4,9	04:793\$615	100,0
Leonarda M. da S. Velho	1825	16,1	2,6	17,5	-	33,8	28,3	-	-	28,3	-	-	254	?	285:499\$677	100,0
Francisco Xavier Pires	1826	2,9	0,4	21,4	-	-	-	-	64,5	64,5	8,4	4,6	15	1,0	486:192\$797	100,0
Francisco Pereira Mesquita	1826	16,3	4,6	56,9	-	-	-	-	8,1	8,1	9,6	4,5	7	0,6	125:193\$286	100,0
João Gomes Barroso	1829	2,7	2,5	21,5	-	12,7	-	-	27,5	28,1	5,2	20,6	134	7,2	962:757\$480	100,0
José Miranda Jordão	1830	10,3	1,3	9,0	-	-	-	0,5	75,1	73,1	2,5	3,8	7	0,8	99:806\$490	100,0
Custódio Cardoso Fontes	1832	29,6	7,7	51,8	-	-	-	-	-	-	-	3,2	11	5,5	72:342\$860	100,0
Manoel Joaquim Ribeiro	1832	14,1	0,8	19,0	-	-	2,8	9,4	34,0	46,3	-	18,4	0	2,2	122:805\$285	100,0
Francisco José Guimarães	1838	6,0	1,4	40,6	-	-	-	-	48,6	48,6	1,5	-	19	1,9	231:070\$195	100,0
Manoel Caetano Pinto	1838	16,4	2,5	34,4	-	4,3	-	-	19,8	19,8	1,1	14,6	18	5,0	288:591\$556	100,0
Manoel Moreira Lírio	1840	5,1	0,7	1,9	-	-	-	-	-	74,4	-	-	0	-	206:906\$662	100,0
José Luís da Motta	1842	34,7	1,0	45,9	-	-	-	-	-	-	8,0	8,9	23	4,9	139:346\$844	100,0
Joaquim José da Rocha	1846	17,4	1,4	25,8	-	-	-	-	-	-	-	54,0	8	3,4	55:510\$920	100,0
Antônio José Lopes	1846	0,4	-	-	-	79,0	-	-	20,8	20,8	-	-	46	29,1	160:784\$101	100,0

(*) Negociantes; (A) Ano de registro; (B) Padrão de custo de vida; (C) Porcentagem em jóias; (D) Porcentagem em imóveis; (E) Porcentagem em Atividades industriais; (F) Porcentagem em negócios rurais. Os negócios mercantis estão sub-divididos em: (G) participação em comércio; (H) posse de navios; (I) Dívidas ativas originárias da concessão de crédito; (J) total; (L) Ações e apólices de segura; (M) Moedas; (N) Quantidade de escravos; (O) Valor da escravaria; (P) Montante-bruto em valor e (Q) Montante-bruto em porcentagem. Fonte: FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa aventura... Op. Cit.* p. 318.

Mais uma vez, nos deparamos com nomes familiares à empresa traficante. Entre as três maiores fortunas listadas na tabela IV, podemos encontrar (em ordem crescente): a de João Cerqueira da Costa, totalizando um total de 397:709\$218 (trezentos e noventa e sete contos, setecentos e nove mil e duzentos e dezoito réis); Francisco Xavier Pires, com um total de 486:192\$797 (quatrocentos e oitenta e seis contos, cento e noventa e dois mil e setecentos e noventa e sete réis); e, com quase o dobro deste último, João Gomes Barroso, o maior negociante de escravos do porto fluminense, com uma fortuna estimada em 962:757\$480 (novecentos e sessenta e dois contos, setecentos e cinquenta e sete mil e quatrocentos e oitenta réis).

Os dados fornecidos pelo inventário são importantes porque, além de comprovarem a acumulação de capital nas mãos do grupo mercantil, também denotam, com clarividência, o quanto o negócio negreiro tinha de empresarial.

Sem dúvida o tráfico transatlântico desenvolvido pela elite mercantil brasileira seguia uma lógica de mercado. Do contrário, seria irracional a diversificação de investimentos realizados pelos grandes negociantes. Afinal, suas riquezas estendiam-se não só a diversos seguimentos das atividades mercantis, aqui entendidas como o próprio comércio (G), a compra e armamento de navios (H) e resgate de dívidas em aberto originárias da concessão de créditos (I), como, ainda, alcançavam atividades especulativas e a aquisição de “bens de privilégio”.

A aquisição de imóveis urbanos (D), por exemplo, enquadra-se na categoria de atividades especulativas. Neste caso, o exemplo mais relevante é o de Francisco Pereira Mesquita, que ao falecer deixava 56,9% de toda sua riqueza, estimada em torno de 125:193\$286 (cento e vinte e cinco contos, cento e noventa e três mil e duzentos e oitenta e seis réis) convertida em prédios, donde podia retirar uma boa renda mensal. Acontece, que a compra de prédios urbanos com o objetivo de acumulação rentista, era a segunda maior aplicação, em valor, realizada pelos grandes negociantes da praça carioca⁹⁴. A aquisição de imóveis rurais também era outro filão explorado por alguns membros da elite mercantil, como bem expõe a situação de Antônio José Lopes, que dos 160:784\$101 (cento e sessenta contos, setecentos e oitenta e quatro mil e cento e um réis), que deixara ao falecer, em 1846, possuía 79,0% de sua fortuna direcionada a negócios rurais.

⁹⁴ *Idem*, p. 339.

Em relação à aquisição de “bens de privilégios” – entendidos como propriedades e/ou “distintivos” que denotassem nobreza, traduzida em *status* social –⁹⁵, podemos inferir acerca da posse de jóias (C) e de escravaria (N). A posse de jóias, conforme exposto na tabela IV, nunca esteve entre aqueles investimentos preferidos pela comunidade de negociantes, a exceção é o caso de Gertrudes Pedro Leão, que possuía 23,0% de sua riqueza, então estimada em 96:817\$348 (noventa e seis contos, oitocentos e dezessete mil e trezentos e quarenta e oito réis) convertida em jóias.

Quanto a posse de escravos, essa se apresentava como “bens de prestígio”, tendo em vista que a propriedade sobre outro alguém, na sociedade oitocentista brasileira, denotava reconhecimento, legitimidade, enfim, *status*⁹⁶. Desta forma, o que chega a surpreender no caso desta elite mercantil é o acentuado número de escravos acumulados por alguns destes homens, cujas atividades e relações eram basicamente urbanas. Só para registrar as maiores escravarias eram as de Elias Antônio Lopes, proprietário de 107 escravos; João Gomes Barroso de outros 134; Antônio Ribeiro Avellar de mais 252; e, a matriarca da família Silva Velho, dona Leonarda que ostentava 254 escravos.

Assim, importa salientar que, fosse na praça de Salvador, fosse na praça do Rio de Janeiro o tráfico seguia uma lógica empresarial⁹⁷, ou seja, uma estrutura e um comportamento enquanto um *negócio*, passível de elevadas perdas e riscos, ainda assim, rentável e lucrativo. O que explica sua perpetuidade.

Além do mais, em ambos os casos a empresa traficante mostrava-se limitada a um grupo específico de negociantes, pois não bastava ter capital para investir, a lógica traficante requeria, ainda, conhecimento das flutuações daquele mercado e a manutenção de boas relações entre todos aqueles que constituíam esta verdadeira *comunidade de traficantes*.

Esta expressão utilizada, primeiramente, por Manolo Garcia Florentino, atende aos interesses de nosso trabalho, porque nos possibilita compreender o traficante

⁹⁵ Os “bens de privilégio” tratavam-se, portanto de elementos reconhecidos socialmente como forma de distinção social, como expõe Kátia Maria de Queirós Mattoso, “um meio de afirmação de sua nobreza, que constituiu o símbolo de poder”. Ver: MATTOSO, Kátia M. de Queirós. A opulência na província da Bahia. In: NOVAIS, Fernando A. (Coor.) & ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **História da vida privada no Brasil: Império, a corte e a modernidade nacional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 143-179.

⁹⁶ *Idem*, p. 156-157.

⁹⁷ Acerca da apreensão do tráfico como uma empresa traficante, ver: FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras...** *Op. Cit.* em especial o capítulo intitulado *Da lógica traficante*, p. 117-186.

como um indivíduo pertencente a uma elite mercantil envolvida, por sua vez, diretamente com o tráfico de longo curso, ou seja, o tráfico transatlântico, e, ao mesmo tempo, imersa a uma complexa e difusa rede de interesses pessoais, afetivos e familiares⁹⁸.

Ao considerarmos o traficante como membro de tão distinta e elevada *comunidade*, não só o destacamos dos demais indivíduos que realizavam algum outro tipo de negócio mercantil, como também, reabilitamos sua condição ⁹⁹ perante uma sociedade na qual a hierarquia, tanto no âmbito econômico quanto no âmbito político, dependia da constante reafirmação do prestígio social do indivíduo a nível privado (entendido como o espaço das manifestações da intimidade familiar a envolver o senhor, sua família, parentela e escravaria, portanto, correspondente ao espaço domiciliar) e, a nível público (que correspondia ao universo exterior a Casa, destinado ao desenvolvimento das relações sociais)¹⁰⁰.

O fato é que os traficantes chegaram ao século XIX dispendo de elevado conceito perante a elite aristocrática brasileira, com a qual há tempos se identificavam e se inter-relacionavam, e, também com boa parte da população livre e autônoma de vínculos patronais bem estabelecidos, atuando no interior do sistema de apoio traficante, segundo aponta Jaime Rodrigues hora servindo de receptadores da mercadoria contrabandeada, hora contratados como força armada a fim de prevenir pequenos confrontos localizados, e, hora

⁹⁸ *Idem*, p. 219.

⁹⁹ Segundo Alfredo Bosi, o termo condição “[...] *toca em* [inúmeros] *modos ou estilos de viver e sobreviver* [...]”. Sobre a qual, estariam atreladas diferentes formas de existência e de perspectivas, a perpassarem, obrigatoriamente, por fatores como “[...] *a memória e o sonho, as marcas do cotidiano no coração e na mente, o modo de nascer, de comer, de morar, de dormir, de amar, de chorar, de rezar, de cantar, de morrer e ser sepultado* [...]”. A cada condição supunha, assim, o desempenho de um papel ou função dentro do sistema produtivo sobre o qual originou-se a sociedade brasileira – economia agroexportadora de base escravista – condizente a mesma posição. Ver: BOSI, Alfredo. **Dialética da colonização**. 4ª ed. – São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 26-27.

¹⁰⁰ Acontece que, no Brasil oitocentista e imperial, vida pública e vida privada, encontravam-se tão entrelaçadas, a ponto de confundirem-se, e, até de se contradizerem. Tamanho eram os resquícios estruturais herdados pela sociedade imperial do passado colonial. Daí a razão de atos como o de presentear à alguém, portar-se e vestir-se bem, ostentar signos de enobrecimento, e, mesmo o ato de visitar ou deixar de visitar a outro alguém, corresponderem, na época, formas privadas e públicas de reafirmação do status, logo, de pertencimento a um grupo e a um lugar social. O assunto é por deveras complexo, o que torna inviável nos alongarmos ainda mais em sua exposição. Para tanto, para uma visão mais completa a respeito da temática, cremos que a coleção “*História da vida privada no Brasil*”, coordenada pelo historiador Fernando A. Novais, em especial os volumes I e II, organizados por Laura de Mello e Souza e Luís Felipe de Alencastro, respectivamente, possam contribuir para sanar a sede de conhecimento do leitor. Ver: NOVAIS, Fernando A. (Coor.) & SOUZA, Laura de Mello e (Org.). **História da vida privada no Brasil: Cotidiano e vida privada na América portuguesa**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, vol. I - _____. & ALENCASTRO, Luís Felipe de (Org.). **História da vida privada no Brasil: Império, a corte e a modernidade nacional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, vol. II.

fazendo-se de redistribuidores da mercadoria entre a população local e interiorana¹⁰¹. Diante destes fatos, não causa estranheza, o fato de o traficante Manuel Pinto da Fonseca, ainda em 1847 – as vésperas da proibição definitiva do tráfico transatlântico, e quando a imagem do traficante em geral já sofria alguns revezes diante do acirramento das pressões britânicas – esbanjar boas relações com as principais famílias e personalidades políticas do Rio de Janeiro, onde:

[...] todo mundo sab[ia ser] ele [...] grande traficante ‘par excellence’ do Rio. Contudo, tanto ele, quanto dezenas de outros traficantes menores [seguiram indo] à Corte – sentam-se à mesa dos cidadãos mais ricos e responsáveis – ocupam cadeiras na Câmara como nossos representantes e até [tinham] voz no Conselho de Estado [...]¹⁰²

Situação, mais que evidente, da proximidade do tráfico com o poder, até pouco tempo, traduzida, simploriamente, no que se convencionou detectar como *convivência* ou *negligência* por parte da sociedade e do governo brasileiro com o tráfico transatlântico de africanos.

2.2. SENHORES DE GRANDE PODER: O USUFRUTO DO PRESTÍGIO SOCIAL TRAFICANTE

Segundo aponta Fragoso, a maneira como se constrói e a maneira como se usufrui o prestígio social, uma vez encarado como uma reprodução de certos hábitos e relações, tende a revelar a *psicologia social* de uma sociedade¹⁰³. Como vimos há pouco, a construção do prestígio social pela comunidade de traficantes, ainda que estivesse assentado em uma prática mercantil – o tráfico transatlântico de africanos –, também

¹⁰¹ Ainda segundo os apontamentos de Jaime Rodrigues, a historiografia em relação ao tráfico negreiro acostumou-se a identificar o “público” e, conseqüentemente, a “opinião pública” deste momento, respectivamente, como a elite e a disposição de seus interesses. Essa generalização dos conceitos de “público” e “opinião pública”, segundo o autor resultou, primeiramente, na identificação destes à imagem de “homens de governo” preocupados com a defesa dos “interesses nacionais”, o que nem sempre é correto; e, em segundo lugar, ao esquecimento da atuação da parcela livre como grupo de pressão para a manutenção do tráfico. Como não é nossa pretensão ir a fundo nesta discussão, cabe ressaltar que tomaremos a “opinião pública” como interesses que giravam entorno do nosso objeto de estudo do momento presente – a Comunidade de traficantes – e aqueles a ela mais próximos – envolvendo fazendeiros, intermediários, comerciantes, políticos e, logicamente, trabalhadores autônomos. Ver: RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio...**, *Op. Cit.* p. 171-184.

¹⁰² *Idem*, p. 134.

¹⁰³ FRAGOSO, João Luís. **Homens de grossa aventura...** *Op. Cit.* p. 334.

encontrou escoras em atividades, digamos, mais condizentes com a mentalidade senhorial – aversão ao trabalho –, o que justifica os constantes investimentos deste grupo em práticas rentistas, a exemplo da compra de imóveis e da formação de sociedades de crédito, como, ainda, na aquisição de “bens de prestígio”, tal qual jóias e escravaria.

Tudo indica, portanto, uma preocupação excessiva por parte da comunidade de traficantes em ascender hierarquicamente. O que só conseguiria, mediante a afirmação de seu *status*, portanto, de seu prestígio social.

Uma vez reconhecidos como pertencente à *boa sociedade*, formada por brancos, proprietários, e capacitados a exercer ordem de mando tanto em Casa – o que engloba a família, parentela e escravaria – quanto no Estado – participando da composição da ordem pública –¹⁰⁴, era natural que os traficantes estabelecessem laços de amizade, solidariedade e de matrimônio com aquela gente.

A partir disto, pode-se inferir o estabelecimento de suas primeiras relações com o poder, então restritos ao local onde atuavam e residiam.

Ocorre que, com a transferência da Corte bragantina para o Rio de Janeiro, em 1808, as relações dos traficantes com os círculos do poder alcançaram outro patamar. Pouco a pouco foram adentrando nos círculos palacianos, tornando-se gente da Corte, enobrecendo-se e compondo o governo. Logo, ocuparam, então, o âmbito central da administração pública.

Podemos ainda supor, que esta aproximação ocorreu de duas formas peculiares: uma direta, através da doação de fundos ou da prestação de serviços à Coroa; outra indireta, pelo recolhimento de impostos de uma prática então considerada legal: o tráfico de escravos.

O caso de Elias Antônio Lopes é exemplar para a primeira situação. Proprietário de uma das maiores fortunas traficantes à época da transferência da Corte portuguesa, Elias rapidamente tratou de apresentar a sua alteza, o príncipe-regente D. João, sua sincera devoção e fidelidade doando à Família Real uma de suas propriedades, por sinal, considerada para os padrões brasileiros da época, o que havia de mais suntuoso e

¹⁰⁴ Conforme expõe Ilmar R. Mattos, já em 1813, Antônio de Moraes Silva, na segunda edição de seu “*Dicionário da Língua Portuguesa...*”, usava a expressão “Governo da Casa” e “Governo do Estado”, como condições físicas, morais e econômicas do “bom cidadão”. Ver MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo saquarema...** *Op. Cit.* p. 117.

TELA II: PALÁCIO DA QUINTA DA BOA VISTA OU PALÁCIO DE SÃO CRISTÓVÃO



“O lar doce lar” da Família Real e, posteriormente, da Família Imperial, a Quinta da Boa Vista, na realidade, não passava, à época, de uma grande chácara que sofreu sucessivas alterações e melhorias entre os reinados de D. João VI, D. Pedro I e D. Pedro II, que lhe denotaram ares dignas mais nobres. Vê-se na pintura, à direita, um torreão em estilo gótico, fruto da primeira reforma encomendada em 1816 por D. João VI a um arquiteto inglês, contrastando, à esquerda, com um torreão neoclássico, fruto da remodelação sofrida para os projetos de ampliação do Palácio no governo de D. Pedro I, com a contratação de um arquiteto francês. Vale ressaltar que as obras eram pagas pelo Tesouro Público, o que não deixou de ser, até pelo menos 1850, dinheiro arrecado principalmente pelo recolhimento de impostos do tráfico negreiro. Fonte: Tela de Jean Baptiste Debret. Fundação Biblioteca Nacional.

apropriado no Brasil para se tornar residência de um monarca. Tratava-se de um belo palacete construído em um dos vastos terrenos pertencentes ao negociante e localizados no distante bairro de São Cristóvão¹⁰⁵. Como forma de agradecimento, Elias foi nobilitado com o título de Cavaleiro da Ordem de Cristo, alcançando, seguidamente, posições de destaque cada vez mais elevadas até a sua morte:

No mesmo ano de 1808 D. João cedeu-lhe o lugar de deputado da Real Junta do Comércio. Em 1809 Elias recebeu do príncipe regente o hábito da Ordem de Cristo, em 1810 foi sagrado cavaleiro da Casa Real, além de ter sido agraciado com a perpetuidade da Alcaideira-Mor e do Senhorio da vila de São João del Rei, na comarca do Rio de Janeiro. As benesses continuaram em 1810 quando, contra o parecer da Junta do Comércio D. João VI [*sic*] nomeou-o corretor e provedor da Casa de Seguros da praça da Corte (de cujo exercício ficou isento da terça da renda devida à Junta do Comércio em 1812), e [finalmente] conselheiro em 1811¹⁰⁶.

¹⁰⁵ SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 215-219.

¹⁰⁶ FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras... Op. Cit.** p. 221.

Segundo o recente estudo de Rodrigo de Aguiar Amaral¹⁰⁷, a doação do palacete por Elias, assim como as demais demonstrações de fidelidade e júbilo à Coroa, promovidas pelos grandes negociantes principalmente, embora, não exclusivamente, do Rio de Janeiro, sucedidas pela disposição do monarca em retribuir com títulos e agraciamentos para os mesmos, refletem o quanto estes indivíduos, praticamente donos da nova sede do governo – uma vez que, a eles pertenciam a maior parte das lojas, casas térreas, sobrados, terrenos devolutos, embarcações e escravos – encontravam-se envolvidos com o poder, e, conseqüentemente, com os projetos que se queriam para o Brasil¹⁰⁸.

O fato é que, se por um lado a grande lavoura de exportação dependia diretamente do tráfico transatlântico como fonte de produção de sua mão-de-obra, por outro, o Estado dependia diretamente do mesmo ao ter o traficante como um de seus maiores credores.

Esta dependência financeira com relação ao tráfico já vinha desde o período colonial, quando o falido Estado metropolitano atrelou o erário real – os cofres públicos – à arrecadação de tarifas alfandegárias da Colônia. Situação esta, agravada após a

¹⁰⁷ Ver: AMARAL, Rodrigo de Aguiar. **Nos limites da escravidão urbana: A vida dos pequenos senhores de escravos na urbes do Rio de Janeiro, 1800-1860.** (Dissertação de Mestrado), UFRJ, 2006.

¹⁰⁸ Devemos ressaltarmos também, como assinala Jorge Caldeira, que: “[...] Talvez para descontentar ainda mais sua querida esposa [que odiava o lugar – a colônia – e as pessoas que o ocupavam] parecia gostar de tudo aquilo. Percebeu que precisava contar com as forças locais se quisesse mesmo sobreviver no Brasil, e se esmerou na tarefa. Maleável ao extremo, foi longe na política realista, para horror absoluto da mulher: dobrou a espinha com vontade para os tipos vulgares da Colônia. A Corte se horrorizava, mas ele tinha lá seus motivos íntimos para agir assim. Apesar da preparação social pouco adequada, não havia súditos mais fiéis que os brasileiros [desde que bem atendidas suas expectativas, claro]. Para eles, ver a Corte, mesmo a distância, provocava a mesma sensação de alegria que um enorme parque de diversão dá a uma criança. Esse sentimento infantil contagiava ao rei: enquanto em casa alguns odiavam a proximidade da gentinha, ele se deixava enlevar pelas repetidas provas de adoração que recebia nas ruas. Percebia que os tempos tinham mudado desde que entrara em moda o hábito de cortar a cabeça dos reis europeus [a exemplo do que ocorrerá na França de 1789]. E como gostava da coroa e da cabeça a ponto de atravessar um oceano para preservá-las, dava muito valor ao carinho daqueles simplórios. Tratou, então de reforçar esse sentimento de paixão, e deu para arrumar as coisas com seus amados e incultos súditos do melhor modo que podia nas circunstâncias”. In: CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império.** Op. Cit. p. 78-79. E qual o melhor jeito de agradecer e, ao mesmo tempo, pagar os favores recebidos, senão concedendo títulos “a torto e a direita”, o fato, é que, como coloca Lilia Moritz Schwarcz: “Durante todo o tempo em que permaneceu na Colônia (1808-1820), D. João teria tempo de nomear alguns titulares – mais exatamente 254, entre onze duques, 38 marqueses, 64 condes, 91 viscondes e 31 barões –, além de garantir a nobreza àqueles que já a portavam desde Portugal. Esse era o início de uma corte ‘migrada e recriada’, que no reino da América introduzia algumas regras que lembravam uma Europa distante. Realizando uma verdadeira cruzada de nobilitação, D. João pagaria pelos favores com títulos e honras, enquanto a elite dirigente carioca também se esforçava para ganhar a proximidade do rei”. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As barbas do imperador...** Op. Cit. p. 159-160. É importante ressaltar que este processo de enobrecimento da elite brasileira, da qual os traficantes também faziam parte, ocorreu com algumas peculiaridades à terra, assim, recomendamos ao leitor a leitura do capítulo 8 desta mesma obra, *Como ser nobre no Brasil*, p. 159-205.

transferência da Família Real para o Rio de Janeiro, quando a Grã-Bretanha passou a exigir como forma de compensação ao apoio até então prestado aos Bragança, o estabelecimento de taxas alfandegárias mais baixas – de apenas 15% – para os seus produtos que entrassem no Brasil. Segundo comentário de Jorge Caldeira, uma vez aceito estes termos, em 1810, o Estado encontrava-se encurralado: pressionado a gastar e sem dinheiro, o monarca viu-se atrelado aos interesses dos traficantes, homens com algum dinheiro de verdade com quem fora obrigado a lidar¹⁰⁹, o que, conforme acrescenta Demétrio Magnoli, põe o apego da Coroa à atividade negreira acima de qualquer suspeita¹¹⁰.

De acordo com Maria Sylvia de Carvalho Franco, a precariedade do aparelho tributário e, por conseguinte, de todo o resto do aparato estatal, diante a estabilização das baixas tarifas alfandegárias, em curso desde o período joanino, refletiram na mistura entre a coisa pública e os negócios privados¹¹¹ que tanto marcou o cenário político e social do Brasil Império. Isso, pelo menos até a supressão definitiva do tráfico transatlântico de escravos, e a reforma do próprio aparelho fiscal. Afinal, como pondera a autora, diante da escassez de meios financeiros para tudo, até para o mais simples como o calçamento de uma rua, volta e meia recorria-se à subscrição pública para arrecadar fundos e realizar as obras mais necessárias, não causando estranhamento o fato dos interesses particulares, daqueles que sustentavam o Estado, sobrepujarem-se a ponto de identificarem-se com o interesse nacional debatido nas diversas instâncias administrativas do poder¹¹².

Não bastava o fato de a comunidade de traficantes possuir as maiores fortunas do Brasil e de ocupar juntamente com a aristocracia os postos mais altos da hierarquia social, eram ainda, direta ou indiretamente os maiores contribuintes do Tesouro público. Condição que lhe denotava um prestígio social sem igual constantemente usufruído em prol de seus negócios e interesses, então tidos como interesses gerais – agrícolas e comerciais – da “[...] honra, dignidade, independência e soberania brasileira [...]” tal qual explicitado pelo deputado Brigadeiro Raimundo da Cunha Matos, quando da tramitação no Parlamento nacional do lesivo tratado anglo-brasileiro de 1826.

¹⁰⁹ CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império**. *Op. Cit.* p. 78.

¹¹⁰ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 86.

¹¹¹ FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. 4ª ed. – São Paulo: EDUNESP, 1997, p. 130-131.

¹¹² *Idem*, p. 141-152.

2.3. “COM HOMENS DESSES, QUE É QUE EU POSSO FAZER?”

Na sociedade agrário-escravista brasileira do século XIX, prestígio refletia em *status*, e, este por sua vez, correspondia a poder. Aquele que possuísse o primeiro, usufruiria o último. Assim caminhava a ordem natural das coisas no Brasil imperial. Posto isto, não é difícil compreender o porquê, mesmo após o acirramento das pressões britânicas pelo fim do tráfico transatlântico, os traficantes conseguiram reunir a sua volta grande número de defensores, que entre o final da década de 1820 e o decorrer dos anos 30 e 40 do oitocentos tudo fizeram em prol da continuidade da prática traficante.

A defesa da continuidade do tráfico transatlântico iniciou-se logo após terem sido tornados públicos os termos da Convenção anglo-brasileira de 1826¹¹³. No Parlamento nacional, diversos deputados pediram a palavra para retrucar este acordo, o qual julgavam lesivo aos interesses gerais – agrícolas e comerciais – da “nação”.

Os deputados por Minas Gerais Bernardo Pereira de Vasconcelos e Luís Augusto May foram uns dos primeiros a questionar a forma com que o Executivo legislava: de forma autônoma sem se quer prestar contas aos representantes nacionais de seus atos. Outros como o deputado fluminense José Clemente Pereira, criticavam o curto espaço de três anos imposto para o fim do tráfico de escravos. Pereira inclusive chegou a enviar à Comissão Legislativa da Câmara um projeto de emenda para ampliar o prazo para quatorze anos, retardando a proibição do tráfico para depois de 1840. Holanda Cavalcanti, Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, Miguel Calmon du Pin e Almeida foram outros entre tantos mais que embora tenham aceitado os termos da Convenção, por já estar ratificada, não desconsideraram os males que este traria ao país caso fosse realmente cumprido¹¹⁴.

¹¹³ Assim diziam os dois primeiros artigos do dito tratado: “*Artigo 1º – Acabados três anos depois da troca das ratificações do presente Tratado, não será lícito aos súditos do Império do Brasil fazer o comércio de escravos na Costa d’África, debaixo de qualquer pretexto ou maneira que seja. E a continuação desse comércio, feito depois da dita época por qualquer pessoa súdita de S. M. Imperial, será considerada e tratada como pirataria. Artigo 2º – S. M. o Imperador do Brasil e S. M. o Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda, julgando declararem as obrigações pelas quais se acham ligados para regular o dito comércio até o tempo de sua abolição final, concordam por isso mutuamente em adotarem e renovarem [...] todos os artigos e disposições dos tratados concluídos entre S. M. Britânica e El Rei de Portugal sobre esse assunto [...]*”. Apud. VERGER, Pierre, **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos...** *Op. Cit.* p. 314.

¹¹⁴ A respeito da indignação generalizada que se abateu sobre a Câmara dos Deputados logo no início dos trabalhos do ano legislativo de 1827 ver: RODRIGUES, José Honório. **Brasil e África...** *Op. Cit.* p. 150-161. Assim como o recente trabalho de RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio...** *Op. Cit.* p. 101- 107.

Ainda assim, nenhuma argumentação foi mais consistente em crítica e em conteúdo do que a que foi realizada pelo deputado Brigadeiro Raimundo da Cunha Matos, com a qual iniciamos este capítulo. Segundo o deputado, o tratado de 1826 era digno de seu repúdio porque colocava entraves ao projeto de construção do Estado nacional que se queria para o Brasil, uma vez que: a agricultura seria arruinada; o já reduzido comércio externo do país aniquilado; os cofres públicos esvaziados; e, os confins do Império seguiriam desocupados e inutilizados com a África totalmente perdida para as ambições britânicas.

Segundo expõe Jaime Rodrigues, os intensos debates da legislatura de 1827, dominada pela discussão em torno do tratado celebrado com Grã-Bretanha, são importantes porque podem ser tomados como marcos simbólicos do elevado valor social desfrutado pela comunidade de traficantes diante a sociedade brasileira, uma vez que, até aquele momento, cabia aos traficantes responderem pela renovação da oferta de mão-de-obra escrava no país, portanto, cabia a eles parte da manutenção da ordem social assentada sobre as bases da escravidão¹¹⁵.

Além do mais, como assinala Rodrigues, a tônica dos discursos, davam indícios de que mesmo com a proximidade do fim do tráfico, este não cessaria suas atividades por força de uma Convenção, ou mesmo de uma lei – como a de 7 de novembro de 1831 – que assim o quisesse¹¹⁶. Isto porque as estratégias e parcerias dos traficantes eram muitas e variadas, e, como aponta Luís Henrique Dias Tavares, desde a chegada da Família Real portuguesa ao Brasil, seguida pela abertura dos portos, que o tráfico havia passado a uma atividade transnacional, estabelecendo conexões com Cuba, Europa e Estados Unidos¹¹⁷.

Assim sendo, é pertinente inferir que, se por um lado os traficantes foram buscar auxílio no exterior, transferindo parte de seus lucros e investimentos para regiões como Cuba, por outro, nunca pensaram em abandonar por inteiro o mercado brasileiro. Afinal, aqui, além da grande procura por peças humanas encontraram, até fins dos anos de 1840, muita gente disposta a ajudá-los.

¹¹⁵ *Idem*, p. 128-129.

¹¹⁶ *Ibid*, *Ibidem*.

¹¹⁷ Ver: TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. *Op. Cit.* em especial o capítulo “Participação de capitais manufaturados e navios europeus e norte-americanos no comércio proibido de escravos para o Brasil”, p. 120-141.

O desembarque clandestino em portos pouco movimentados contando ao mesmo tempo com a conivência das autoridades locais – como das Câmaras, polícia e juízes municipais – estava entre as práticas mais usadas pelos traficantes:

Suspeitas e boatos eram constantes, e provinham de diversos pontos da costa paulista, como Caraguatatuba, Saí, Itanhaém, Boracéia, Guaratuba, Peruíbe, Ubatuba, Iguape, Juquiá, Paranaguá e Guaraú, além, é claro, de Cananéia. Das demais províncias também vinham notícias de suspeitas de contrabando, como da Bahia, Espírito Santo (Itabapoana, Itapemirim, Barra Seca), Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte, Paraná (a partir de seu desmembramento da província de São Paulo, em 1853), Rio de Janeiro, Pará e Pernambuco, nesta última, em especial, na ilha de Santo Aleixo¹¹⁸.

Outra estratégia utilizada pelos traficantes, quando o apresamento pelos cruzeiros britânicos era eminente, era abandonar o navio com toda a tripulação e carregamento – contando com eficientes redes receptoras à espera na costa – e, incendiar os navios – dando fim aos instrumentos de tráfico, a exemplo dos grilhões – para assim, evitar a instalação de processo contra os armadores e proprietários das embarcações¹¹⁹. Além, é claro, de práticas usualmente conhecidas, como a falsificação da documentação das embarcações, o suborno de autoridades costeiras e a ativação das redes de parentela e clientelismo promovendo a troca de auditores para retardar os julgamentos¹²⁰.

Esse conjunto de artimanhas revela o quão próximo se encontravam os interesses da comunidade de traficantes não só com os interesses da aristocracia brasileira, como também com a gente comum.

Não por acaso, a única resposta que o representante brasileiro podia dar, em 1847, ao representante britânico no Rio de Janeiro, *lord* Hudson, que expressava o descontentamento do seu governo em relação à conivência e negligência do governo imperial brasileiro em relação à continuidade do tráfico transatlântico, era uma outra indagação: “*Com homens desses, que é que eu posso fazer?*”.

A verdade é que, enquanto a comunidade de traficantes desfrutasse de elevado prestígio social, muito pouco podia se fazer para suprimir o tráfico transatlântico. Uma vez que seus interesses permaneceriam interligados aos interesses mais urgentes do país. Como assinala Rodrigues, foi preciso um longo processo de descaracterização da

¹¹⁸ RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio...** *Op. Cit.* p. 147.

¹¹⁹ *Idem*, p. 152-156.

¹²⁰ *Ibid*, p. 157-163.

imagem pública do traficante, que a partir de 1830 tornou-se um fora da lei ao contrabandear uma carga, ainda que necessária, onerosa para a manutenção da integridade e soberania nacional – o escravo africano – para que, o Estado conseguisse, de fato, suprimir tal prática e livrar o país das retaliações britânicas¹²¹.

Uma vez recusado a ingerência dos interesses traficantes no poder, o Império, também recusava disputar com uma potência política, econômica e militar superior – a Grã-Bretanha – uma causa tida como perdida: a África. Daí o motivo de suas atenções voltarem-se para o seu entorno americano, assunto de nosso próximo capítulo.

¹²¹ *Ibid*, p. 128.

CAPÍTULO III

TRÁFICO E POLÍTICA EXTERNA: A CONJUGAÇÃO DE INTERESSES ATLÂNTICOS, PLATINOS E AMAZÔNICOS

Quando uma nação poderosa, como é a Grã-Bretanha, prossegue com incansável tenacidade, pelo espaço de mais de 40 anos, [n]o empenho de acabar [definitivamente com] o tráfico com uma perseverança nunca desmentida; quando ela se resolve a despende 650 mil libras esterlinas por ano para manter os seus cruzeiros para reprimir o tráfico; quando ela obtém a aquiescência de todas as nações marítimas européias e americanas; quando o tráfico está reduzido ao Brasil e a Cuba, [é de se perguntar:] poderemos nós resistir a essa torrente que nos impele, uma vez que estamos colocados neste mundo? Creio que não. Demais, senhores, se o tráfico não acabar por esses meios, há de acabar algum dia.

[...]

A solução que tem de ser dada a estas questões da atualidade [o acirramento da política britânica em relação a tráfico negreiro] é uma solução mui ampla e mui importante [...]. Não é somente contra esses fatos [a exemplo do episódio ocorrido na comarca de Paranaguá, em junho de 1850] que devemos protestar, não é somente sobre eles que devemos chamar a atenção do país, é sobre o todo de questões tão graves, e sobre a relação e influência que exercem sobre o país, e principalmente sobre o seu futuro. Há uma questão mais larga e mais importante [a demarcação dos limites nacionais!], questão [esta] que devemos procurar todos os meios de resolver por maneira tal que não concorramos para prejudicar o futuro engrandecimento do nosso país.

[...]

Creio, senhores, que me tenho explicado com franqueza. [E] antes de concluir, porém, tenho de fazer um pedido à Câmara. Se a Câmara entende que a situação é grave, que a atualidade apresenta dificuldades, e que o ministério tem a coragem, a inteligência e a dedicação suficientes para as resolver como pedem a dignidade e os verdadeiros interesses do país, dê-lhe uma ampla e inteira confiança, preste-lhe uma cooperação larga e completa. E se a Câmara entende que o ministério atual não é capaz de vencer as dificuldades da situação, peço-lhe que o declare logo.

Paulino José Soares de Souza, Visconde do Uruguai ¹²²

¹²² Discurso pronunciado na Sessão do dia 15 de julho de 1850, na Câmara dos Srs. Deputados *Apud* CARVALHO, José Murilo de (Org.). **Paulino José Soares de Souza, Visconde do Uruguai**. São Paulo: Fundação Biblioteca Nacional/ Editora 34, 2002, p. 570-572. (Coleção Formadores do Brasil).

3.1. A SENSIBILIDADE DIPLOMÁTICA BRASILEIRA NA PRIMEIRA METADE DO OITOCENTOS

Em 1850, era evidente o estágio avançado do recrudescimento das relações anglo-brasileiras mediante a questão do tráfico transatlântico de escravos. Passados cinco anos da promulgação, pelo Parlamento britânico, do *Bill Aberdeen*, a *Royal Navy* havia intensificado suas ações de patrulhamento e apresamento de embarcações suspeitas de transportarem escravos, promovendo sucessivas e constantes agressões à soberania nacional do Império.

No dia 16 de maio daquele ano, por exemplo, as praias da ilha de Santo Amaro, localizadas nas proximidades de Santos, foram palco do desembarque de 40 praças britânicos, enviados à terra do vapor de guerra *Rifleman*, a fim de verificar a existência naquele local de um depósito de africanos contrabandeados. O que rapidamente foi comprovado pela tropa do destacamento naval ali desembarcada. No mesmo mês, três embarcações nacionais – as sumacas *Maltesa* e *Conceição*, e o brigue-escuna *Polka* – foram aprisionados por forças britânicas estacionadas próximo à fortaleza de Santa Cruz, no litoral fluminense, nas imediações de Macaé e Cabo Frio. Fato que por si só causa espanto, uma vez que fora feito debaixo das baterias de uma fortaleza nacional. Entretanto, este não fora mais atemorizador do que o episódio sucedido, algum tempo depois, na cidade de Paranaguá. Ali, a 29 de junho do ano corrente o vapor de guerra da Marinha britânica, o *Cormorant*, adentrou no porto local onde apresou três navios nacionais ali ancorados – os brigues *Sereia* e *Leônidas* e uma galera de nome ignorado – com objetivo de rebocá-los para a ilha de Santa Helena – umas das possessões britânica no Atlântico –, ocorre que, a fortaleza daquela cidade ao tentar resistir à intransigência britânica não obteve um resultado satisfatório. Muito pelo contrário. Além de não ter tido êxito na intimidação da ação do vapor estrangeiro, e de não ter conseguido recuperar as três embarcações – das quais duas foram incendiadas e uma levada à Santa Helena –, a fortaleza saíra da troca de fogo aberto com o vapor bem avariada¹²³.

¹²³ A relevância histórica destes três episódios é comprovada uma vez que a impressão dos mesmos perante a “opinião pública” nacional provocou uma onda de reclamações e interpelações destinadas tanto ao governo imperial – cobrado por esclarecimentos de seu conhecimento e postura diante dos acontecimentos – quanto à legação britânica na Corte do Rio de Janeiro – à época chefiada por James Hudson. Não por acaso, diante da enorme repercussão dos episódios, o Sr. Paulino José Soares de Souza, então Ministro dos Negócios

Estes acontecimentos podem ser destacados como uns dos episódios mais relevantes a envolver o contencioso entre Brasil e Grã-Bretanha na primeira metade do século XIX. Porém, de forma alguma compreendem a totalidade das violações da soberania nacional, sobretudo, “[...] entre 1849 e 1851, [quando] os cruzadores britânicos capturaram 90 embarcações brasileiras, configurando uma situação semelhante à de guerra não declarada [...]”¹²⁴, entre um Império global – o britânico – que buscava reafirmar sua hegemonia diante um Império regional e intransigente – o brasileiro – sobre o espaço do Atlântico Sul. Não por acaso, o *Bill* que por aqui ficara conhecido como *Aberdeen* – em menção ao então Ministro do Exterior britânico –, na Grã-Bretanha fora popularmente conhecido como *Brazilian Act*¹²⁵.

estrangeiros, teve de pedir a palavra na Câmara dos Srs. Deputados na Sessão de 15 de julho daquele ano, a fim de tornar público todas as trocas de correspondência entre o ministério, as repartições provinciais e a legação britânica, buscando minimizar os acontecimentos e ressaltar a atuação do governo na busca da melhor solução possível. Tal documento encontra-se transcrito em: CARVALHO, José Murilo de. **Paulino José Soares de Souza...** *Op. Cit.* p. 537-572.

¹²⁴ BANDEIRA, Moniz. **O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai – da colonização à Guerra da Tríplice Aliança.** 3ª ed. – Rio de Janeiro: Revan, 1998, p. 92.

¹²⁵ O *Bill* proposto por *lord Aberdeen* ao Parlamento britânico, em 1845, tratava-se na realidade de uma réplica, logo, de uma cópia do *Palmerston's Act* imposto aos negreiros portugueses em 1839. Segundo assinala o historiador britânico Leslie Bethel, o *Palmerston's Act*, tratou-se de um projeto, ou melhor, de um ultimato dirigido pela Grã-Bretanha a Portugal, contra a continuidade do tráfico realizado pelos súditos portugueses ao sul da Linha do Equador. A necessidade de se adotar uma postura mais enérgica em relação ao tráfico transatlântico de africanos realizado por Portugal, Espanha e Brasil começara a ser gestada nos círculos políticos britânicos desde o fim da década de 1830, quando o desrespeito às convenções antitráfico firmadas anteriormente com estes países era evidente. Ocorre que, entre 1838 e 1839, as atenções britânicas voltavam-se para Portugal, com quem iniciava conversações para o estabelecimento de novos tratados comerciais e antitráfico. Contudo, a disposição britânica em tratar com os portugueses já havia atingido seu ápice. Pressionado pela opinião pública, política e militar britânica a adotar medidas mais drásticas em relação ao tráfico negreiro português, *lord Palmerston* – exercendo sua segunda legislatura à frente do *Foreign Office*, de 1835 a 1841 – juntamente com os juristas e procuradores da rainha constroem um projeto antitráfico especialmente voltado para o tráfico português. A partir de uma nova interpretação das Convenções anglo-portuguesas de 1815 e 1817, a Grã-Bretanha passa a defender que, com a independência do Brasil, todo o tráfico português tornara-se necessariamente ilegal, uma vez que o tráfico e a escravidão em Portugal estava proibido desde 1761, sendo permitido, até as datas de firmação dos respectivos tratados, apenas entre as suas colônias. Por esta razão, a intervenção britânica na continuidade do mesmo tornava-se legítima. Daí a base jurídica para o Parlamento britânico autorizar aos oficiais da *Royal Navy* vistoriarem embarcações de bandeira portuguesa, podendo, inclusive, apreender os mesmos – mediante a existência de provas *prima facie* de tráfico, a exemplo de cativos ou de equipamentos utilizados para tal – levando os navios e sua respectiva tripulação para julgamento nos Tribunais do Vice-Almirantado britânico. O fato é que, o *Bill Palmerston* (1839), como ficou conhecido entre os portugueses, pode ser tratado como um ensaio do governo britânico a tomada de uma postura mais drástica contra o tráfico realizado por navios brasileiros, pois, assim como o *Bill Aberdeen* (1845), tratou-se da imposição unilateral dos anseios e interesses de um país forte sobre um país fraco. A diferença é que o primeiro havia sido um ato contra os portugueses, enquanto o segundo um ato exclusivamente contra os brasileiros. Ver: BETHEL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil...** *Op. Cit.* p. 151-176. O autor ainda dedica um capítulo de sua obra, intitulado “*A Lei Aberdeen de 1845*” para tratar minuciosamente dos artigos e resoluções do projeto, que vale a pena conferir, p. 232-254.

A realidade é que, ao longo de toda a primeira metade daquela centúria, as relações anglo-brasileiras passaram por muitos momentos de tensão, sendo a questão a envolver o tráfico transatlântico de africanos utilizada, por ambas as partes, como um torniquete de pressão: a Grã-Bretanha, a quem correspondia a liderança da política internacional contra o tráfico, evitara impor medidas mais rigorosas contra aquela prática enquanto os seus interesses comerciais eram atendidos; por outro lado, o Brasil, a quem a manutenção do tráfico envolvia interesses agrícolas, fiscais, sociais, políticos e culturais, aceitara – ainda que com certa relutância – a intransigência britânica em sua política externa em troca da continuidade do referido comércio.

Assim, poder-se-ia afirmar que a sensibilidade da diplomacia brasileira ao longo da primeira metade do oitocentos teria girado entorno da “diplomacia africana”, também denominada de “diplomacia da escravidão”, ou, ainda melhor, de “diplomacia da força de trabalho” como sugere o diplomata Paulo Roberto de Almeida ao melhor elaborar uma idéia do também diplomata e *africanista* Alberto da Costa e Silva. Segundo Almeida:

Sob a designação de ‘diplomacia da força de trabalho’ devem ser compreendidas, no contexto das relações econômicas externas, as questões da imigração e do tráfico escravo, esta [última] ocupando as três primeiras décadas de construção do instrumento diplomático e do próprio Estado brasileiro [1820, 1830 e 1840] de forma quase tão intensa quanto a questão dos tratados de comércio [...] [afinal] o tráfico escravo mobilizava enormes capitais, conjugando os interesses de traficantes e de transportadores [não só] nacionais [como também estrangeiros, a exemplo dos] portugueses, de comerciantes “capitalistas” e de fazendeiros brasileiros¹²⁶.

Ocorre que, a pasta de Repartição de Negócios Estrangeiros da diplomacia brasileira no recorte historiográfico pretendido, 1826 a 1850, ocupou-se de uma restrita quantidade de temas. Entre eles: a inserção do Brasil na ordem das nações estabelecidas pelo Congresso de Viena de 1815; o reconhecimento da legitimidade dinástica do ramo bragantino aqui instalado; a defesa da unidade territorial; o distanciamento das questões americanas; e, por último, mas não menos importante, ao contrário, da maior importância, o retardamento da supressão definitiva do tráfico negreiro. Não sendo de estranhar o fato de este último ponto em particular, ter ditado os caminhos da diplomacia imperial quando de

¹²⁶ ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da diplomacia econômica no Brasil: As relações econômicas internacionais no Império**. São Paulo/Brasília: Editora SENAC/FUNAG, 2001, p. 307.

sua criação, evolução e reformulação, servindo, assim, como fonte catalisadora das demais temáticas listadas acima.

Como bem assinala Moniz Bandeira, o Império do Brasil, mais do que simples sucessor do Estado português, fora seu desdobramento em uma nova base geografia – a América –, ajustando-se às condições econômicas e sociais da colônia, através de uma sólida e sincera aliança com a elite aristocrática local. Desta forma, conseguiu conservar sua textura institucional – a Monarquia –, e dogmática – a soberania bragantina – resguardando seus instrumentos bélicos e diplomáticos¹²⁷. Não por acaso, a Marinha de Guerra brasileira estruturou-se sobre as bases da regulamentação do Regimento Provisional, dos Artigos de Guerra e da estrutura física legados pela Marinha portuguesa¹²⁸. Assim como, a diplomacia imperial, à época da independência, seguindo o histórico enquadramento diplomático anglo-lusitano, buscou condicionar sua política externa ao sistema internacional no qual a Grã-Bretanha ocupava o papel de potência marítima e industrial hegemônica¹²⁹.

Neste sentido as instruções de José Bonifácio de Andrada e Silva, então responsável pela pasta dos Negócios Estrangeiros – naquela época ligada também à pasta dos Assuntos Internos do Império – a Caldeira Brant Pontes, recém nomeado encarregado dos Negócios brasileiros junto à Corte de Londres são elucidativas¹³⁰. Faziam parte de suas instruções:

1. Expor com energia e clareza os “justos” motivos da ruptura entre os Reinos do Brasil e de Portugal, a fim de obter apoio britânico à “causa brasileira”, de livrar

¹²⁷ BANDEIRA, Moniz. **O expansionismo brasileiro...** *Op. Cit.* p. 88.

¹²⁸ Sobre a Marinha de Guerra do Brasil ver: ARIAS NETO, José Miguel. **Em busca da cidadania...** *Op. Cit.* Ver em especial o capítulo I *A Armada Imperial: Cidadania, recrutamento e suplícios*, p. 20-86. – Ver também a obra de FONSECA, Paloma Siqueira. **A Presiganga Real (1808-1832): Punições da Marinha, exclusão e distinção social.** Dissertação de mestrado apresentada à Universidade de Brasília, 2003, ver em especial o capítulo II *Disciplina e vigilância na Marinha*, p. 48-88.

¹²⁹ CERVO, Amado Luiz & BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil.** São Paulo: Ática, 1992, p. 30-34.

¹³⁰ Só para ter uma noção da importância da delegação brasileira na Corte de Londres, a troca de correspondência entre Bonifácio e Brant somente no segundo semestre de 1822 – ano da proclamação da independência –, chega a cinco correspondências – um número altamente elevado para uma época em que o serviço de correios dependia do estabelecimento de comunicações marítimas entre um ponto e outro –; a primeira carta, por exemplo, é datada de 12 de agosto, e contém a maior parte das instruções de Brant – isso a 27 dias da proclamação da independência –, quanto as demais cartas – datadas de 4 e 18 de outubro; 3 e 5 de novembro – não passam de retórica das instruções anteriores. Ver: CALDEIRA, Jorge (Org.). **José Bonifácio de Andrada e Silva.** São Paulo: 34 Editora/Fundação Biblioteca Nacional, 2002, p. 134-178.

o país das arbitrariedades contra a liberdade da economia brasileira tratadas nas Cortes de Lisboa;

2. Expor a sincera vontade por parte dos brasileiros em conservar a realeza da augusta Casa de Bragança à frente do comando do Brasil, o que mostrava a preocupação em manter a integridade do país, a salvo da anarquia que então corroía as ex-colônias espanholas no continente americano;

3. Procurar obter o reconhecimento diplomático da Corte britânica, utilizando-o assim para as futuras mediações com Portugal sobre o reconhecimento da independência brasileira. Cabe ressaltar que para tal propósito, o encarregado brasileiro foi dotado a acenar com possíveis ofertas de vantagens comerciais aos produtos britânicos, o que tornar-se-ia princípio base da política externa do Primeiro Reinado;

4. Adquirir créditos, barcos, armamentos e homens para serem utilizados a favor da “causa brasileira” durante a guerra pela independência que se aproximava;

Ocorre que, como apontam, diversos autores, a exemplo de Amado Luiz Cervo & Clodoaldo Bueno, Paulo Roberto de Almeida, Luís Henrique Dias Tavares, Costa e Silva entre outros, desde o início do século XIX que a Grã-Bretanha vinha seguindo uma política linear a fim de consolidar sua supremacia comercial, e, conseqüentemente, imperial sobre as diversas partes do mundo. Neste sentido a supressão internacional do tráfico negreiro correspondia ao coroamento das suas intenções: assenhorear-se da África, do Atlântico e, por conseguinte, das rotas para a Índia¹³¹.

Ainda assim, o enquadramento anglo-brasileiro era, praticamente, inevitável. Isto porque, desde a assinatura dos tratados de 1810, que o Brasil havia precocemente ingressado – de forma direta – na zona de influência comercial, política e militar britânica. Além do mais, a conjuntura internacional da década de 1820, sobretudo, no que confere a conjuntura sul-americana – não esqueçamos que o Império brasileiro, naquela época, apresentava-se como um corpo estranho em um continente cercado por instituições

¹³¹ CERVO, Amado Luiz & BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. *Op. Cit.* p. 31-32. – ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da diplomacia econômica no Brasil...** *Op. Cit.* p. 342-345. – TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. *Op. Cit.* p. 175-176. COSTA e SILVA, Alberto da. **Um rio chamado Atlântico...** *Op. Cit.* p. 16-20.

republicanas – favorecia, em muito, o estreitamento dos laços do Império com a Grã-Bretanha, única potencia capaz de auxiliá-lo caso sua integridade territorial fosse ameaçada por um conflito com os países vizinhos¹³².

Daí a razão de Demétrio Magnoli ver na Convenção anglo-brasileira de 1826 – sobre a qual foram acertados os termos para o reconhecimento formal por parte da Grã-Bretanha da Independência brasileira – uma continuidade da “transação diplomática” que há tempos guiavam as relações anglo-lusitanas. Por esta “transação”, segundo o autor, o Império, assim como os portugueses fizeram no passado, cedera sua soberania em troca senão da manutenção perpétua, ao menos, da manutenção temporária do tráfico transatlântico de escravos¹³³.

Contudo, como bem ressalta Magnoli, esta “transação” possuía uma ruptura eminente: a não renovação dos compromissos acordados por uma das partes, automaticamente liberava a outra da obrigatoriedade em cumprir com o que anteriormente havia sido estabelecido¹³⁴.

¹³² Diversos pesquisadores além de Demétrio Magnoli, a exemplo de Synesio Sampaio Goes Filho e Luís Cláudio Villafañe Gomes Santos – só para citar alguns – fazem referência de quão importante havia sido o apoio britânico, nos primeiros anos de existência do Império, para a manutenção senão de uma relação amistosa, no mínimo cordial entre este e as Repúblicas a ele vizinhas. Um caso em especial pode clarear esta situação: o episódio de Chiquitos. Em 1825, quando a guerra entre o Império e as Províncias Unidas do Rio da Prata pela posse da província Cisplatina era eminente, os agentes platinos na América buscaram a todo custo construir uma coalizão republicana contra o Império. Acontece que em abril daquele ano, por pouco não o conseguiram. Naquele mesmo momento, o general Antonio José de Sucre acabava com o último resquício da dominação espanhola na América do Sul, libertando o Peru, entretanto, a audiência da Bolívia mostrava-se ainda rebelada diante do general. Ocorre que a intendência de Chiquitos – fronteira à Província do Mato Grosso – encontrava-se ocupada pelas tropas do general espanhol Pedro Antonio de Olañeta aliado ao governador Sebastián Ramos. Diante da situação desfavorável para a resistência, Ramos encaminhou ao governo provisório da província brasileira um pedido de ajuda, propondo a anexação daquela intendência ao Império, colocando-a sobre a proteção do imperador até que o Vice-Reino do Peru recebesse ajuda de novas tropas espanholas. A proposta fora bem recebida pelo governo da província de Mato Grosso, que destacou um regimento que adentrou e anexou o território de Chiquitos ao Império. Isso sem nenhuma autorização da Corte do Rio de Janeiro, para onde o requerimento de Ramos ainda estava sendo enviado. Tal episódio fora mal recebido tanto por D. Pedro I – temeroso em ver-se envolvido em uma guerra com as forças republicanas do Continente – quanto pelo general Sucre – que enviou um ultimato ao imperador brasileiro. Felizmente, o que salvara o Brasil foi a intromissão de emissários britânicos a serviço de *lord* Canning – então Ministro do Exterior da Grã-Bretanha –, que aconselharam prudência tanto a Sucre quanto a seu aliado o Presidente da Grã-Colômbia, o general Bolívar, até que a situação fosse esclarecida. Mediante a repercussão do ocorrido a Corte do rio de Janeiro tratou rapidamente de desautorizar a anexação do território boliviano. Ver em: MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 146-147. – GOES FILHO, Synesio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas: Um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil.** São Paulo: Martins Fontes, 1999, p. 223. – SANTOS, Luís Cláudio Villafañe Gomes. **O Império e as Repúblicas do Pacífico: As relações do Brasil com Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia (1822-1889).** Curitiba: Editora da UFPR, 2002, p. 24-26.

¹³³ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 118.

¹³⁴ *Idem*, p. 119.

Restava saber, portanto, qual das partes romperia primeiro com este acordo. Tendo em vista a evolução da conjuntura político-econômica internacional do século XIX, tudo levava a crer que a Grã-Bretanha, cedo ou tarde, com vista a obter os resultados comerciais e imperialistas por ela esperados, romperia com tal enquadramento¹³⁵.

A aprovação do *Bill Palmerston*, dirigido ao tráfico negreiro realizado pelos súditos da Coroa portuguesa, no final dos anos de 1830 é uma prova disto. Aliás, na mesma época, como ressalta Leslie Bethel, já havia entre a opinião pública britânica quem defendesse a adoção de medidas semelhantes em relação ao tráfico negreiro realizado no Atlântico Sul sob a bandeira brasileira¹³⁶. O que, não ocorreu de imediato, tendo em vista que até aquele momento a Grã-Bretanha dava vivos sinais de interesse em renovar com o Império seu enquadramento político, econômico e comercial. E que, sem dúvida, poderia ser usado pelo governo brasileiro como forma de protelar, por parte do governo britânico, a adoção de medidas mais duras contra o comércio de escravo – já ilegalizado, é verdade – realizado por seus súditos.

Contudo, diante da proximidade da extinção definitiva da Convenção de 1826, entre os círculos governamentais do Império parecia não haver mais tamanha disposição. Ocorre que, de acordo com os termos da dita Convenção, não só as tarifas preferências de 15% *ad valorem* aos produtos britânicos desembarcados nos portos brasileiros, deviam findar em 1844, como também, a concessão ao direito de busca e apreensão recíproco e da composição de comissões mistas entre os dois países¹³⁷. Conforme assinala Almeida, as vésperas de caducarem estes termos, a Secretaria de Estado

¹³⁵ No final da primeira metade do século XIX, a segunda fase da revolução industrial – sua dinamização – por outros países da Europa – a exemplo da França e dos Estados alemães – assim, como para os Estados Unidos provocaram um acirramento da concorrência internacional em busca de novos mercados e de novas colônias. A Ásia – sobretudo as regiões da China, Indochina e Japão – juntamente com o Continente africano compunham então, nas palavras de Amado Luiz Cervo, “*a nova miragem do eldorado comercial*”, em oposição à América Latina, que no início daquele século tinha convergido para si todas as atenções de abertura de novos mercados. O que não chegou a se concretizar totalmente. O período que vai, grosso modo, da independência até o final do século XIX, foi marcado por convulsões políticas generalizadas sobre o Continente – a exceção do Brasil e do Chile –, o que impermeabilizou o desenvolvimento de novos mercados. Neste cenário, a África, o Oriente Médio, a Ásia e a Oceania apresentaram-se como uma “nova saída” para os planos capitalistas. Ver: CERVO, Amado Luiz. **História da política exterior do Brasil**. *Op. Cit.* p. 59-64. – DONGHI, T. Halperin. **História contemporânea de América Latina**. Madrid: Alianza, 1986.

¹³⁶ BETHEL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil...** *Op. Cit.* p. 176-206.

¹³⁷ Cabe ressaltar que a Convenção anglo-brasileira de 1826 tratava-se, de fato, da costura de velhos privilégios cedidos aos britânicos pelos portugueses. As tarifas preferências, por exemplo, estavam previstas nos Tratados de 1810; enquanto as cláusulas sobre o direito de busca e a formação de comissões mistas, vinham do Tratado adicional de 1817 à Convenção de 1815.

do Império dirigiu nota à Legação britânica no Rio de Janeiro, denunciando a abolição de tais dispositivos e a recusa brasileira em renová-los¹³⁸.

Logo, contrariando, o que se esperava, fora o Brasil, numa tentativa de acender efetivamente à sua soberania, quem tomara a dianteira no rompimento do histórico enquadramento anglo-brasileiro, frustrando, qualquer tentativa da Grã-Bretanha em renovar as cláusulas de um tratado que lhe garantia absoluta preeminência sobre o país¹³⁹. Como resultado, as relações entre os dois países se intensificaram, sobretudo, entre o período que vai, grosso modo, de 1843, quando o Império dava os seus primeiros sinais de intransigência, a 1863, quando a crise atingiu o seu ápice, resultando no rompimento das relações entre os dois países.

3.2. A EXTINÇÃO DO TRÁFICO NEGREIRO E A ABIDICAÇÃO DOS INTERESSES ATLÂNTICOS

Sob a designação de “interesses atlânticos” devem ser compreendidos, os diversificados e convergentes interesses inseridos no contexto das relações do Brasil com o Continente africano. Relações estas estabelecidas e sustentadas, há tempos, pelos interesses que giravam entorno do comércio negreiro. A saber: a perspectiva de manutenção do tráfico de africanos; do estabelecimento de boas relações políticas e comerciais com os régulos – soberanos – locais; e, o velho e recorrente intento de constituição de um “Império Atlântico”.

O fato é que, sendo o apego à atividade negreira tão recorrente entre os distintos níveis sociais e políticos da sociedade brasileira, não é de se estranhar que, a

¹³⁸ ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da diplomacia econômica no Brasil...** *Op. Cit.* p. 338. Acerca da recusa brasileira em renovar os tratados com a Grã-Bretanha, Amado Luiz Cervo, outro historiador da história diplomática nacional, destaca a repulsa por parte do governo imperial em seguir uma política externa baseada na celebração de tratados comerciais entre as nações: Sistema dos tratados. Segundo o autor, já em 1827, não só o tratado firmado com a Grã-Bretanha, como todos os demais tratados de reconhecimento diplomático firmados com outras nações, causaram efeitos altamente indigestos entre a elite política nacional, despertando, dentro do Parlamento – que passaria dali em diante a supervisionar de perto os rumos da política externa – extrema aversão ao que ficou conhecido como “Sistema dos Tratados”. No qual o governo imperial aceitou negociar o reconhecimento em troca de vantagens comerciais com base no princípio de “nação mais favorecida”. Ver em: CERVO, Amado Luiz. **O Parlamento brasileiro e as relações exteriores (1826-1889)**. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1981, p. 20-24.

¹³⁹ MANCHESTER, Alan K. **British preëminence in Brazil, its rise and decline: A study in European expansion**. Nova York: Octangon Books, 1972, p. 159.

questão do tráfico negreiro tenha configurado na mais perene e profunda tensão diplomática do país, durante a primeira metade do século XIX¹⁴⁰, e isso não só com a maior potência da época – a Grã-Bretanha –, como também, com outras potências – a exemplo de Portugal, França e Estados Unidos – que vislumbravam defender, ou mesmo estender os seus domínios sobre o Continente africano¹⁴¹.

O temor português em perder as partes remanescentes de seu Império Ultramarino para o Brasil, fora uma preocupação que se impusera a partir dos anos de 1821 e 1822, durante os eventos que marcaram a abertura dos trabalhos das Cortes Gerais do Reino Unido de Portugal, Algarves e Brasil, em Lisboa, e, que deveria contar com representantes enviados de todas as partes do mundo português, inclusive da África e da Ásia. O fato é que, em passagem obrigatória para reabastecimento no Brasil, dois dos três representantes angolanos – Euzébio de Queiroz Coutinho¹⁴² e Fernando Martins do Amaral Gurgel e Silva – acabaram, aqui, manifestando claros sinais de apoio à causa brasileira – ante a reinstalação do exclusivismo colonial sobre os portos brasileiros pretendida por Lisboa –, chegando a defender uma possível incorporação de Angola ao Brasil, ponderando as vantagens e desvantagens dessa união¹⁴³.

Ocorre também, que, visto o aumento do volume das transações e das relações de dependência entre as praças do mundo luso-africano às praças do mundo luso-brasílico, registrados desde meados do século XVIII, havia se tornado comum, já no final do setecentos, a soberania portuguesa na África assentar-se sobre as bases do comércio negreiro realizado pelos seus súditos americanos. O que colocava a Coroa portuguesa em uma evidente situação de dependência em relação aos negociantes de escravos, tendo em vista que:

[...] diante da opção entre uma vassalagem fiel a Sua Majestade [portuguesa] e um comércio vantajoso em Angola, [tais homens, sempre pretenderam ficar] com a segunda alternativa. [Não por acaso] [...] eles deixaram claro que eram comerciantes, cuja razão de ser era o

¹⁴⁰ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 86.

¹⁴¹ COSTA e SILVA, Alberto da. **Um rio chamado Atlântico...** *Op. Cit.* p. 17.

¹⁴² Euzébio de Queiroz Coutinho fora pai de Euzébio de Queiroz Coutinho Matoso Câmara, futuro Ministro da Justiça do Império.

¹⁴³ Sobre a disposição dos representantes angolanos em incorporar Angola ao Brasil, ainda durante a reunião das Cortes Gerais de Lisboa, e, subseqüentemente durante os demais eventos, até o reconhecimento da Independência do Brasil, ver: RODRIGUES, José Honório. **Brasil e África...** *Op. Cit.* p. 131-149.

abastecimento de navios negreiros para o Brasil, e resistiram sempre que eram pressionados a se submeter a novas taxas [...] ¹⁴⁴

Em 1822, com a Independência brasileira, os temores portugueses em relação a suas colônias na África só aumentariam. Como expõe Costa e Silva, as comunidades brasileiras dedicadas ao tráfico de escravos transoceânico e instaladas nas mais diversas partes da África, eram muitas e importantes, a ponto de constituírem verdadeiros “partidos brasileiros”¹⁴⁵ que conjugavam dos mesmos interesses dos traficantes das praças brasileiras: seguir com o lucrativo tráfico de escravos africanos pelo Atlântico Sul.

Acontece que, em 1823, durante os eventos da Guerra pela Independência do Brasil, o “partido brasileiro”, em Angola, chegou a promover um ensaio de ruptura com Portugal, e até a propagar falsos e infundados boatos de que a esquadra brasileira, capitaneadas por *lord* Cochrane, estaria preste a atacar o porto de Luanda a fim de livrá-lo do domínio português¹⁴⁶.

Ainda que o episódio tenha sido contido pelas forças portuguesas, sua ocorrência foi o suficiente para despertar não só entre as autoridades portuguesas como também entre os demais governos interessados na penetração da África, uma profunda desconfiança em relação à política externa brasileira em relação àquele Continente.

¹⁴⁴ RODRIGUES, Jaime. **De costa a costa...** *Op. Cit.*, p. 94.

¹⁴⁵ Segundo Costa e Silva estas comunidades brasileiras, estendiam-se não só pelo mundo luso-africano, como também por outras partes da África onde o comércio negreiro com traficantes brasileiros havia existido nos séculos anteriores a sua proibição, a exemplo de Lagos, na Nigéria, e nas regiões que hoje compõe o Togo, Gana e a República do Benin, onde são conhecidos como “*Brazilian Quarters*”. A composição destas comunidades também merece atenção, uma vez que compreendiam e compreendem ainda hoje: brancos, mamelucos, cafuzos, mulatos e negros, estes últimos, tanto aqueles nascidos no Brasil e para lá emigrado, como negros nascidos na própria África, e que foram enviados para a América retornando tempos depois. Ver COSTA e SILVA, Alberto. **Um rio chamado Atlântico...** *Op. Cit.*, p. 34-40.

¹⁴⁶ Na realidade, os boatos em torno da possibilidade de ataque brasileiro às tropas portuguesas em Luanda, foram, em grande parte, fruto do acaso. Isto porque, não era a intenção de *lord* Cochrane, nem do governo imperial desfechar um ataque marítimo à uma colônia portuguesa na África. Acontecerá que, durante a viagem de Cochrane da Bahia rumo ao Norte do país, os ventos puxaram a Nau-Captania, a *Pedro I*, para as proximidades da costa angolana. A este respeito ver: VALE, Brian. A ação da Marinha nas guerras de independência. In: **História naval brasileira, Vol. III, Tomo I.** *Op. Cit.*, p. 1099-101.

**TABELA V:
REPRESENTANTES DIPLOMÁTICOS OFICIAIS
DO GOVERNO BRASILEIRO NA ÁFRICA, 1826-1889**

Representantes	Cargo	Período	Local
Rui Germak Possolo	Cônsul (A)	1826-1827	Luanda /Angola
José Paiva	Comissário-Juíz	1833-1834	Freetown / Serra Leoa
Mateus Egídio da Silveira	Comissário-Arbitro	1834-1835	Freetown / Serra Leoa
	Comissário-Juíz	1835-1836	Freetown / Serra Leoa
Manoel de Oliveira Santos	Comissário-Arbitro	1835-1836	Freetown / Serra Leoa
	Comissário-Juíz	1837-1838	Freetown / Serra Leoa
	Comissário-Arbitro (B)	1844	Freetown / Serra Leoa
Joaquim Feliciano Gomes	Comissário-Arbitro	1837-1839	Freetown / Serra Leoa
Hermenegildo Frederico Niterói	Comissário-Juíz	1840-1843	Freetown / Serra Leoa
	Cônsul-Geral /Encarregado de Negócios Interinos	1850-1854	Monróvia / Libéria
Joaquim Tomás do Amaral	Comissário-Arbitro	1840-1843	Freetown / Serra Leoa
Orlando Magno de Melo Matos	Comissário-Juíz (C)	1844	Freetown / Serra Leoa
John Logan Hook	Vice-Cônsul Honorário	1847-1871	Freetown / Serra Leoa
João Stein	Cônsul	1841	Cidade do Cabo / África do Sul
George Moss	Vice-Cônsul Honorário	1848-1880	Ilha de Santa Helena
	Cônsul Honorário	1880-1888	Ilha de Santa Helena
Inácio José Nogueira da Gama	Cônsul	1856-1858	Luanda / Angola
Eduardo Serendat	Cônsul Honorário (D)	1863	Ilhas Maurícias
Pedro Zeferino Barboza Paiva	Vice-Cônsul	1868-1875	Ilha de São Tomé
Domingos Lake Marsius	Vice-Cônsul	1871-1879	Ilha do Príncipe

(A) Ocupou o cargo apenas por 8 meses, uma vez que sua estada em Luanda só fora permitida pelo governador de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, enquanto não Lisboa não desse uma resolução sobre a instalação do consulado; (B) Preencheu o posto até a extinção do mesmo em novembro daquele ano, quando a Convenção de 1826 perdeu sua validade; (C) Preencheu o posto até a extinção do mesmo em novembro daquele ano, quando a Convenção de 1826 perdeu sua validade; (D) Não se tem notícia do vencimento do posto. Fonte: Tabela construída a partir das informações obtidas da obra de COSTA e SILVA, Alberto da. **Um rio chamado Atlântico... Op. Cit.** p. 28-33.

Conforme apresentado na Tabela V, acima, durante todo o período imperial, fora ínfima a representação que o governo brasileiro manteve na África. Neste meio tempo, observa-se que, a maior parte dos agentes diplomáticos brasileiros concentraram-se em Freetown, Serra Leoa, onde entre 1833 a 1844, teve funcionamento a Comissão-Mista Anglo-Brasileira para tratar dos casos dos navios apreendidos acusados de traficarem africanos. Acontece que, esta inexpressiva representatividade não fora resultado da falta de

interesse da parte brasileira em estabelecer relações diretas com as comunidades africanas. E, sim, por manobras impeditivas de autoridades estrangeiras realizadas com o claro objetivo de barrar a presença brasileira na região.

Em 1825, por exemplo, como bem lembra Costa e Silva, pouco depois de firmado o Tratado de Reconhecimento da Independência do Brasil por Portugal, o governo brasileiro manifestou reais interesses, perante o governo português, em abrir consulados em seus portos na África que se encontrassem abertos ao comércio com as nações amigas, em especial em Luanda, donde vinham as maiores remessas de novos africanos para o Brasil¹⁴⁷. Neste intuito, a 30 de outubro de 1826, Rui Germak Possolo, fora nomeado cônsul brasileiro naquela praça. Todavia, o governador de Angola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, só aceitara as credenciais do representante brasileiro enquanto aguardara novas instruções de Lisboa. O que não demorou muito para ocorrer. A reação de Lisboa a abertura do consulado fora negativa e, em cartas endereçadas ao governador, o governo português recomendara o fechamento imediato do consulado e a expulsão de Possolo daquele porto. A realidade é que:

Temiam as autoridades portuguesas que um cônsul do Brasil em Luanda pudesse, com sua presença ativa, estimular um partido independentista angolano ou os defensores da união como o Império brasileiro, embora estivesse essa última hipótese expressamente proibida no tratado de 29 de agosto de 1825. Havia ainda o receio de que viesse o cônsul a contribuir para intensificar ‘a navegação brasileira, ou acobertada pelo pavilhão brasileiro’, entre os portos das duas margens do Atlântico Sul. Isso ocorreria em detrimento dos navios de bandeira portuguesa e da 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 Recife¹⁴⁸.

Ocorre que, assim como os portugueses, a Grã-Bretanha tinha sólidos motivos para desejar a expulsão do Brasil do comércio africano, pois, enquanto os portugueses visavam sustentar o seu Império Ultramarino – já bastante reduzido –, os britânicos desejavam assenhorear-se da África e do Atlântico. Todavia, como bem lembra o historiador inglês Leslie Bethel, a declaração da Independência do Brasil abriu novos precedentes com os quais os estadistas britânicos tiveram de lidar, pois, se a princípio,

¹⁴⁷ COSTA e SILVA, Alberto da. **Um rio chamado Atlântico...** *Op. Cit.* p. 31.

¹⁴⁸ *Idem*, p. 32.

tornara “[...] a única desculpa dos portugueses para não cumprir [com] os compromissos constantes nos tratados de 1810, 1815 e 1817 [...] absolutamente e ‘ipso facto’ anulada [...]”¹⁴⁹, por outro lado, representara, também, “[...] dois passos atrás [...]”¹⁵⁰, uma vez que, o Brasil – como nação autônoma –, até então, não havia firmado nenhum tratado sobre o assunto com a Grã-Bretanha, estando, portanto, teoricamente, livre para firmar um tratado de comércio escravista com qualquer régulo africano que assim o desejasse.

E oportunidades para tal celebração não faltaram ao Império. Pelo contrário, conforme aponta Pierre Verger, já em 1824, antes que o Brasil obtivesse o reconhecimento da Independência dos países europeus, o traficante Manuel Alves de Lima, enviara à D. Pedro I suas credenciais como “embaixador” do rei de Onim, entre outros soberanos africanos do reino de Benin:

Manoel Alves de Lima, Cavaleiro da Ordem de Nosso Senhor Jesus Christo [*sic*] e de São Thiago da Espada, Coronel da Corporação da Ilha de São Nicolau, tudo pela graça de Sua Majestade o Rei Dom João VI, que Deus o Guarde, Embaixador de Sua Imperial Majestade de Benin e alguns reis de África, certifica e faz saber que sendo encarregado da Embaixada daquele Imperador do Benin para saudar e fazer saber a sua Imperial Majestade Dom Pedro Primeiro, Perpétuo e Constitucional Defensor do Brasil, em nome do Imperador do Benin e Rei Ajan e alguns Reis Africanos, que eles reconhecem a Independência deste Império do Brasil e esta corte do Rio de Janeiro¹⁵¹.

Conforme transcreve Verger, ainda que, este documento, assim como os demais, endereçados pelo mesmo personagem ao Imperador brasileiro, em 1823, 1827, 1829 e 1830, pareçam “[...] à primeira vista obra de um louco, atacado de um delírio de grandeza [...]”¹⁵², analisando-os com mais atenção percebe-se a solidez dos laços que uniam os destinos da África ao do Brasil. E, o mais importante, como ressalta Costa e Silva, que bebe da mesma fonte que Verger, indicam que a Independência do Brasil não passou despercebida do lado de lá do Atlântico Sul¹⁵³.

¹⁴⁹ Lembrando que, a “desculpa” portuguesa para o descumprimento dos tratados celebrados com a Grã-bretanha, era a impossibilidade de privar a agricultura brasileira dos escravos trazidos de suas demais colônias, ver: BETHEL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil...** *Op. Cit.* p. 39.

¹⁵⁰ *Idem*, p. 41.

¹⁵¹ Carta endereçada da Bahia ao Imperador do Brasil D. Pedro I, a 4 de dezembro de 1824 *Apud* VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo...** *Op. Cit.* p. 284.

¹⁵² *Idem*, p. 283.

¹⁵³ COSTA e SILVA, Alberto da. **Um rio chamado Atlântico...** *Op. Cit.* p. 12.

A partir disto, pode-se inferir acerca da urgência sentida na Grã-Bretanha não só em celebrar uma Convenção antitráfico com o Brasil, como também em limitar sua representação diplomática no Continente. Não por acaso, se atentarmos, mais uma vez para a tabela V, notaremos que, apenas, por volta de 1850, quando o Brasil, enfim, encontrava-se verdadeiramente disposto em suprimir o tráfico negreiro realizado por seus comerciantes, é que a diplomacia brasileira obteve de Portugal e Grã-Bretanha carta branca para estabelecer consulados em seus portos na África. Em 1856, era reaberto o consulado em Luanda, e pouco depois, entre 1868 e 1871, eram instalados outros dois consulados brasileiros nos portos portugueses nas Ilhas de São Tomé e Príncipe, respectivamente. Da mesma forma, em 1847, era reestabelecida – desta vez com status de Vice-Consulado – uma Legação brasileira em Freetown, seguida de perto, por outras congêneres na Cidade do Cabo e nas Ilhas de Santa Helena.

Daí, também, a razão de a Grã-Bretanha ter atuado, em 1825, como mediadora das negociações entre portugueses e brasileiros pelo reconhecimento da Independência do Brasil: obter um entendimento, a curto prazo, entre os dois contenciosos, para, assim, poder negociar abertamente com o governo imperial e defender seus interesses na região.

Desta mediação, resultaram, respectivamente, o Tratado de Reconhecimento da Independência do Brasil por Portugal de 1825 – que em seu 3º artigo vedava a anexação de qualquer outro território português ao Império brasileiro – e, a Convenção Anglo-Brasileira de 1826 – que, na realidade, não passou de um grande compêndio dos tratados celebrados com os portugueses na década anterior –, acordos estes, com os quais Portugueses e britânicos esperavam conter a projeção atlântico-africana do Império. O fato é que, como aponta Demétrio Magnoli, ainda que:

[...] a sessão marítima, definida em razão da fachada oceânica do Atlântico [...] por razões óbvias, tenha constituído uma linha de fronteira dos territórios portugueses na América, [esta] só foi plenamente incorporada como limite da projeção oriental brasileira após a extinção do tráfico negreiro e a conseqüente supressão dos múltiplos liames entre o Império e a África ocidental [...] ¹⁵⁴

¹⁵⁴ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 241.

O que, por sua vez, remete-nos ao condicionamento da política externa brasileira à política externa britânica – assunto já tratado no início deste capítulo –, resultado natural da Convenção de 1826, cujos resultados seriam ainda sentidos, por um bom tempo, mesmo após sua extinção em 1844.

Acontece que, a partir de 1843, a Legação britânica no Rio de Janeiro – então encabeçada por *lord* Hamilton – passou a encaminhar freqüentes pedidos à Secretaria de Estado do Império, chamando a atenção para o fato de que a Convenção anglo-brasileira de 1826 encontrava-se prestes a expirar, sendo necessário o estabelecimento de novas conversações para a renovação dos laços diplomáticos entre os dois países. Contudo, *lord* Hamilton nada conseguira, senão, sucessivas recusas por parte do governo imperial em renegociar a dita Convenção¹⁵⁵.

Em resposta à relutância brasileira em prorrogar as cláusulas do direito de busca e apreensão de embarcações suspeitas de traficarem africanos, assim como, de renovar os vantajosos acordos comerciais dos quais os capitalistas britânicos haviam desfrutado por pouco mais de trinta anos, tal qual ocorrera com Portugal, alguns anos antes – em 1839 –, diante das dificuldades em arrancar, de uma nação fraca, novos acordos que lhe favorecesse, a Grã-Bretanha, utilizando-se de sua supremacia naval, não demorou muito para impor a sua visão sobre a ordem das coisas.

Assim sendo, se contra o tráfico português, os juristas da Coroa britânica foram buscar respaldo nos artigos perpétuos dos tratados de 1810, 1815 e 1817 para justificar a ação da *Royal Navy* frente às embarcações daquela nação; contra o tráfico brasileiro, procedendo de forma semelhante, estes desviaram sua atenção para a Convenção de 1826, elaborando a partir do 1º artigo desta uma nova interpretação acerca do comprometimento brasileiro com a causa antitráfico e dos direitos resguardados a Grã-Bretanha para fazer cumprir estes acordos.

[...] No ano de 1826 concluiu-se uma convenção entre a Inglaterra e o Brasil, pela qual no art. 1º o Brasil contraiu para com a Inglaterra uma

¹⁵⁵ Hamilton encontrava-se, na realidade, sozinho e desorientado, isto porque, suas instruções eram imprecisas, limitavam-se a necessidade de arrancar do Brasil a renovação dos velhos e vantajosos acordos de 1826, todavia, não expressavam nada quanto a disponibilidade britânica em ceder com a questão do tráfico negreiro. Além do mais, até então, o tráfico negreiro realizado por negociantes brasileiros havia recebido pouca atenção, sobretudo, após a vitória sobre o tráfico português no final da década de 1830. Ver: BETHEL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil...** *Op. Cit.* p. 233-234.

solene e permanente obrigação nos seguintes termos, a saber: que acabados três anos depois da troca das ratificações daquela convenção, não seria lícito mais aos súditos do imperador do Brasil fazer o comércio de escravos na costa d'África [*sic*], debaixo de qualquer pretexto ou maneira que fosse, e que a continuação deste comércio feito depois da dita época por qualquer súdito de s. m. i. seria considerado e tratado como pirataria. [...] A Inglaterra, procedendo, portanto, com aquele direito indubitável, que partilha com o Brasil, de reprimir o tráfico de escravos por todos os meios necessários, propôs um *bill* autorizando o alto tribunal do almirantado e qualquer tribunal de vice-almirantado a julgar os navios pertencentes ao Brasil encontrados em contravenção ao compromisso, em que era o outro interessado. Este *bill* tornou-se lei no dia 8 de agosto de 1845, e está agora em vigor [...] O governo de s. m. não deseja apressar o governo do Brasil a concluir um tratado sobre o tráfico de escravos como substituto do ato que, na opinião do governo de s. m. se não é o melhor meio, é tão bom como qualquer outro, para chegar ao fim que mutuamente desejam o Brasil e Inglaterra, em conformidade do 1º artigo da convenção de 1826 [...] ¹⁵⁶

Assim sendo, pela interpretação britânica dos termos acertados na Convenção de 1826, o Império brasileiro havia se comprometido à “*solene e permanente obrigação*” de suprimir o tráfico de africanos realizado por seus súditos no Atlântico Sul; assim como, teria reconhecido o “*direito indubitável*” da Grã-Bretanha em “*reprimir o tráfico de escravos*”, utilizando-se, para tanto, de “*todos os meios necessários*”. Por esta brecha era imposto ao país o *Bill Aberdeen*, a permitir as forças navais britânicas deslocadas no Atlântico Sul adotar quaisquer que fossem as medidas que julgassem necessárias para o cumprimento desta “*solene e perpétua*” obrigação contraída pelo Império.

O resultado de tal medida foi o início de constantes violações à soberania nacional brasileira, que deixaram o país sem “[...] *condições morais e materiais de resistir* [...]” ¹⁵⁷. Neste sentido, se, de certa forma, por toda a primeira metade do oitocentos, o Império havia resistido o quanto pode às exigências britânicas de findar com suas relações com a África; agora, com a soberania nacional claramente em risco, não lhe restava outra coisa senão abdicar – ainda que a contra gosto – de seus interesses atlânticos e voltar-se,

¹⁵⁶ Legação britânica datada de 21 de dezembro de 1847, assinada por *lord* Howden, em resposta ao protesto contra o *Bill Aberdeen* de Saturnino de Souza e Oliveira, então Ministro dos Negócios Estrangeiros do Império *Apud* SOUZA, Paulino José Soares de. Discurso pronunciado na sessão do dia 15 de julho de 1850 na Câmara dos Srs. Deputados In: CARVALHO, José Murilo de (Org.). **Paulino José Soares de Souza... Op. Cit.** p. 566-568.

¹⁵⁷ CARVALHO, José Murilo de. **Teatro de sombras... Op. Cit.** p. 273.

provisoriamente, para os interesses platinos e amazônicos, que, então começavam a despontar e a requerer urgente atenção dos estadistas nacionais.

Sobre estes desígnios, em 1850, o Parlamento brasileiro aprovou a Lei Eusébio de Queirós, dotada não só de dispositivos eficazes e capazes de inibir a continuação do tráfico negreiro para o Brasil, como – e isto é muito importante frisar – da vontade do governo imperial em fazer-lhe respeitar.

3.3. PERDE-SE A ÁFRICA, MAS SALVAM-SE OS INTERESSES PLATINOS E AMAZÔNICOS

A aprovação, no Parlamento brasileiro, da Lei Eusébio de Queirós não teve repercussão imediata nas relações anglo-brasileiras. E, convenhamos, nem o poderia¹⁵⁸. Do lado brasileiro, a anglofobia, ressentimento extremado em relação à política externa imperialista movida pelos agentes britânicos, era evidente¹⁵⁹. Enquanto que, do lado britânico, a arrogância e audácia de seus oficiais e representantes diplomáticos parecia mesclar-se à vontade de castigar um Império que, até pouco tempo atrás, havia se mostrado intransigente¹⁶⁰. Diante deste cenário, não causa surpresa, observar o agravamento das tensões nas relações bilaterais entre os dois países, cujo ápice seria a ruptura em 1863.

O fato é que, no decorrer da década de 1850, os incidentes a envolverem as Marinhas britânica e brasileira não cessaram, provocando uma troca contínua de

¹⁵⁸ Mesmo após a passagem da Lei Eusébio de Queirós, o Parlamento britânico relutou em revogar o Bill Aberdeen. O que só veio a ocorrer em 1869, como ato de claro esforço, por parte britânica, em promover sua reconciliação com o país após a malfadada representação de Willian Douglas Christie, no início dos anos de 1860. ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da diplomacia econômica no Brasil...** *Op. Cit.* p. 343.

¹⁵⁹ De acordo com Amado Luiz Cervo, o ressentimento antibritânico entre os brasileiros era algo precoce. No Parlamento, desde 1827, quando os termos da Convenção anglo-brasileira do ano anterior foram tornados públicos, que já havia vozes a se levantarem contra o imperialismo britânico disfarçado de falso humanitarismo. Ocorre que, a partir da abertura dos trabalhos da sessão de 1844, quando a Convenção encontrava-se prestes a expirar-se e a Grã-Bretanha sondava uma nova renovação de seus artigos, as hostilidades parlamentares contra as intenções britânicas só recrudesceram, dando início a um longo período de mal estar entre as duas Casas nacionais – o Parlamento brasileiro e o Parlamento britânico –, marcada por um profundo “desejo de resistir” à ingerência da política externa da Grã-Bretanha. Ver: CERVO, Amado Luiz. **O Parlamento brasileiro...** *Op. Cit.* p. 150-154.

¹⁶⁰ A arrogância manifestada pelos oficiais da *Royal Navy* encontrou, na maior parte das vezes, respaldo nos representantes diplomáticos britânicos na Corte do Rio de Janeiro. Ocorre que, tal arrogância pode ser explicada como consequência da ampliação dos poderes navais britânicos, orquestrada a partir dos anos de 1840, e das perspectivas de consolidação de um “*Império onde o sol nunca se punha*”. Ver: BETHEL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil...** *Op. Cit.* p. 280-308. GRAHAM, Richard. Brasil – Inglaterra, 1831/1889. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. (Org.). **O Brasil Monárquico...** *Op. Cit.* p. 141-170.

reclamações e explicações entre as Legações de ambos os países a expor, claramente, este azedume.

O mal-estar era tão evidente que, entre 1849 a 1853, quando Paulino José Soares de Souza, o futuro Visconde do Uruguai, esteve à frente da pasta do Ministério dos Negócios Estrangeiros, era comum em seus discursos, proferidos perante a Câmara dos Deputados e da dos Senadores, fazerem-se presentes as transcrições das conversas travadas entre o Ministro e os representantes do governo britânico na Corte carioca¹⁶¹. A chancelaria de Paulino José Soares de Souza, merece destaque, por ter sido sobre a sua gestão que, o Brasil, expulso da África, reorientou sua política externa para o seu entorno sul-americano. Onde, as questões platinas e amazônicas já, há algum tempo, requeriam uma atenção especial.

Em relação à política platina, interessava ao Império conservar o equilíbrio entre as forças políticas da região, uma vez que o estuário platino – então, o principal meio de comunicação entre a Corte do Rio de Janeiro e a província de Mato Grosso – encontrava-se diretamente vinculado à preservação territorial das fronteiras do Império. Neste sentido, durante toda a primeira metade do século XIX, fizera parte da estratégia imperial para aquela região, manter a fragmentação política local. O que contrastava expressamente com os interesses dos caudilhos platinos, cujo objetivo sempre fora o de reconstruir o Vice-Reino da Prata. Desta forma, buscava o Império, garantir a abertura da navegação do rio da Prata e de seus afluentes, o Paraná e o Paraguai, e, assim, conseqüentemente, assegurar o livre acesso para as suas províncias interioranas¹⁶².

Tal anseio, na realidade, passou a ser vislumbrado desde a transmigração da Corte portuguesa para o Brasil, que passou a intervir na região com objetivo de impedir a irradiação de idéias revolucionárias, e assim, salvaguardar o projeto de edificação de um Império luso-brasileiro. Cabendo, a Coroa, após a Independência, reorientar esta tendência intervencionista para a defesa do projeto de construção de um Império brasileiro¹⁶³. Entretanto, após a Guerra da Cisplatina, tendo início o período regencial, esta política,

¹⁶¹ Os discursos pronunciados na sessão do dia 15 de julho de 1850 na Câmara dos Srs Deputados; sessão do dia 29 de maio de 1852 no Senado, e, na sessão do dia 4 de junho de 1825 novamente na Câmara dos Srs. Deputados, apresentam inúmeras menções da troca de correspondência e informação entre a Legação brasileira e a britânica. Ver: CARVALHO, José Murilo de. **Paulino José Soares de Souza...** *Op. Cit.* p. 537-572; 573-598; 599-631.

¹⁶² BANDEIRA, Moniz. **O expansionismo brasileiro...** *Op. Cit.* p. 45-55.

¹⁶³ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p.144.

conforme Magnoli, tornou-se menos afirmativa, uma vez que os problemas internos do país, envolvido por diversas rebeliões provincianas e por um problema externo ainda mais urgente, o da abolição definitiva do tráfico negreiro, teriam se transformado nos principais desafios para o governo¹⁶⁴.

Quanto à Amazônia, segundo este último autor: “[...] tudo se passou de maneira diferente [...]”¹⁶⁵. E, de fato, assim o seria. Isto porque, ao contrário da bacia platina, onde os Estados remanescentes da antiga dominação ibérica – o Império brasileiro e as Províncias Unidas do Rio da Prata – herdaram o passado de disputas entre as duas Metrópoles pela posse da região¹⁶⁶, na bacia amazônica, visto a ausência de tais disputas – resultado do baixo povoamento e das incertezas em relação à própria demarcação territorial –¹⁶⁷ não é de se estranhar, o porque da pouca – o que não quer dizer inexistente – atenção dispensada para esta região, pelo menos antes de meados do século XIX, pelos estadistas brasileiros.

De fato, enquanto o Prata, ao menos no Primeiro Reinado, havia constituído no palco central das ações diplomáticas e militares do Império para a região, no mesmo período, tendo em vista as indefinições da política externa imperial para o resto do continente, as relações do Brasil com os países amazônicos e da costa do Pacífico passaram despercebidas¹⁶⁸. Todavia, o ano de 1850, marca o início de um novo período e da emergência de novas circunstâncias, uma vez que:

[...] A extinção final do tráfico, no meio do século, assinalou para o Império a perda da sua projeção atlântico-africana, e nesse processo se encontra o fundamento da ‘americanização’ do Brasil. [Afinal, a] América não é a ‘nossa circunstância’: tornou-se, como consequência de uma renúncia forçada, a única circunstância possível [...] ¹⁶⁹

¹⁶⁴ *Idem*, p. 152.

¹⁶⁵ *Ibid*, p. 175.

¹⁶⁶ A bacia platina, desde o período colonial, fora palco de inúmeros conflitos, que, futuramente, desembocariam na Questão da Cisplatina travados entre o Império do Brasil e a República das Províncias Unidas do Rio da Prata, entre 1825 a 1828. Esta história é por deveras complexa para ser tratada aqui, Assim, para uma visão mais abrangente desta história ver: MARTINS, Hélio Leôncio & BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina. In: **História naval brasileira – tomo I – Volume III**. *Op. Cit.* p. 162-429.

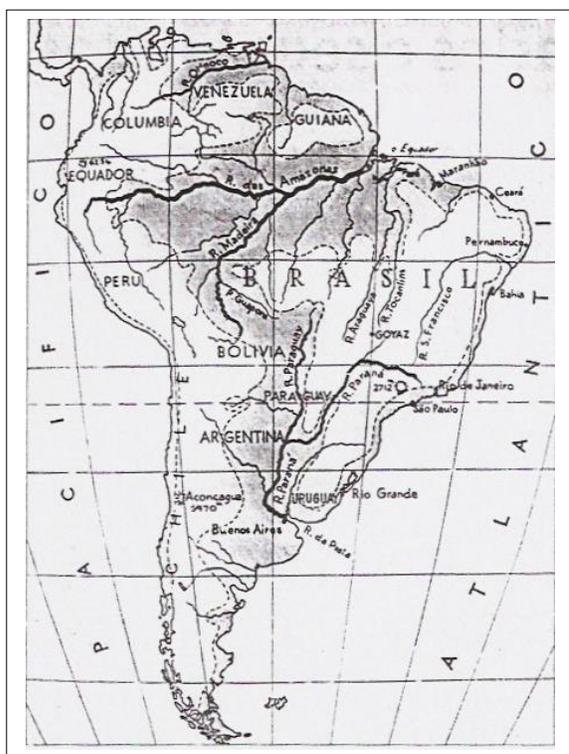
¹⁶⁷ GOES FILHO, Synesio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas...** *Op. Cit.* p. 137-144.

¹⁶⁸ SANTOS, Luís Cláudio Villafañe Gomes. **O Império e as repúblicas do Pacífico...** *Op. Cit.* p. 19-42.

¹⁶⁹ MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 217.

A África era um caso perdido! Entregue às especulações das potências que então vivenciavam uma nova etapa do processo de industrialização ditada pela expansão de seus mercados. Sabendo desta nova conjuntura internacional, o Império devia, pelo menos, temporariamente, esquecer-se daquele Continente e voltar-se para a América, a fim de impedir a ocorrência de perdas talvez até maiores tanto no Prata como no Amazonas. Fronteiras que há muito corroboravam a ancestral idéia da “grande ilha Brasil”, então enfraquecida e necessitada de novos respaldos jurídicos e morais.

MAPA II: “GRANDE ILHA BRASILEIRA”



O mito da “grande ilha Brasil” apareceu pela primeira vez na carta de João Teixeira Albernás, de 1640. Entretanto, sua figuração mais completa data de um passado mais recente, de 1896, quando o explorador português Jaime Batalha Reis, publicou na edição de 14 de janeiro do jornal *O Comércio* do Porto o seu mapa da América do Sul, no qual o “território natural” brasileiro localizava-se numa terra alta, cercada à direita pelo Oceano Atlântico, e, à esquerda por rios e depressões construindo diversos e ramificados canais. Assim estava apresentada a grande “ilha continental” que era o Brasil. Um exemplar do ensaio de Batalha Reis pode ser encontrado no Real Gabinete Português de Leitura. Fonte: MAGNOLI, Demétrio. Uma ilha chamada Brasil. In: **Revista Nossa História**. Ano 3, nº 25, novembro de 2005, p. 15.

Neste sentido, alertava Paulino Soares de Souza à Assembléia-Geral Legislativa de 1853:

[...] É indispensável, em ordem a evitar o estabelecimento de novas posses e maiores complicações para o futuro, fixar os pontos cardeais dos limites do Império, (o que é unicamente possível por ora) e determinar, desenvolver

[e] explicar depois, por meio de comissários, as linhas que os devem ligar [...]¹⁷⁰

E de onde viriam tais complicações? Justamente da bacia do Prata, então, assediada pelos interesses federalistas e expansionistas do líder buenairense Juan Manuel de Rosas; e da bacia do Amazonas, por sua vez, assediada pelos interesses imperialistas de potências estrangeiras. Em ambos os casos, a questão da navegação fluvial foi o ponto de discórdia entre o Império e os demais países.

Em relação a navegação no Prata, desde o princípio a intenção do Império era de garantir sua livre navegação. Afinal, as vias fluviais desta bacia não só proporcionavam ao Império uma comunicação direta com suas províncias interioranas, como também, funcionavam, de certa forma, como marcos naturais da fronteira austral do país. Daí a razão do temor sentido no Rio de Janeiro, quando, no início dos anos de 1840, diante o perigo de “nacionalização” do estuário platino por parte da política local do líder da República Argentina¹⁷¹, Juan Manuel de Rosas, que desde 1842, passara a intervir diretamente no conflito das facções *blancos* e *colorados* no Uruguai¹⁷². O Império temia que, uma vez vitorioso no Uruguai, Rosas volta-se para o Paraguai, que no passado também fizera parte do Vice-Reino da Prata.

De tal forma, era urgente a intervenção brasileira na região, para depor Rosas, garantir a independência do Uruguai e do Paraguai¹⁷³, e, como se não bastasse, zelar pelo *interesse comum* partilhado com as outras potências estrangeiras: o de liberdade de navegação na bacia do Prata.

Contudo, se a política brasileira para o Prata convergia com a política imperialista das potências estrangeiras, o mesmo não podemos dizer de sua política para a

¹⁷⁰ Relatório da Repartição dos Negócios Estrangeiros, do Ilustríssimo e Excelentíssimo Sr. Ministro Paulino Soares de Souza apresentado à Assembléia-Geral de 1853 Apud. SANTOS, Luís Cláudio Villafañe Gomes. **O Império e as repúblicas do Pacífico...** *Op. Cit.* p. 67.

¹⁷¹ Nome pelo qual, em 1826, passou a se chamar as Províncias Unidas do Rio da Prata. Ver: BANDEIRA, Moniz. **O expansionismo brasileiro...** *Op. Cit.* p. 57.

¹⁷² *Idem.* p. 56-63.

¹⁷³ De certa forma, pode-se dizer que, a independência do Paraguai sempre esteve nos planos da política externa brasileira para a região do prata. Isto porque, já em 1825, o governo do Rio de Janeiro havia designado Antônio Manuel Corrêa da Câmara como cônsul e agente comercial em Assunção. Em 1843, diante dos avanços da política de Rosas sob o Uruguai, o reconhecimento da independência do Paraguai passou a ser mais necessário que nunca, o que explica os esforços brasileiros tanto para firmar um acordo de limites e aliança com o Paraguai – o que não obtém sucesso – como, os esforços da diplomacia imperial em conseguir garantias da Grã-Bretanha e França de intervenção contra Rosas caso este ultrapassasse as fronteiras do Paraguai. *Idem.* p. 64-72.

bacia amazônica. A realidade é que o Amazonas constituía um caso *sui generis*. Afinal, trata-se de um rio que, embora tenha sua nascente, curso e muitos afluentes localizados nos países ribeirinhos andinos – Peru, Equador e Colômbia – sua natureza não deixa de ser nacional, pois é em território brasileiro onde corre a maior parte de seu curso navegável, assim como onde se encontra sua foz.

Não por acaso, desde 1826, data da primeira investida norte-americana para obter a navegação do rio Amazonas¹⁷⁴, que o governo imperial manifestava a desaprovação em conceder tal direito em desrespeito à soberania nacional. Acontece que, se naquele momento ainda era possível resistir aos intentos isolados norte-americanos¹⁷⁵, na segunda metade do século XIX, diante a ambição partilhada por outras potências imperialistas sobre a navegação do rio – a exemplo da França e da Grã-Bretanha – seria relativamente difícil a um país fraco como o Império resistir as suas incursões.

Aliás, durante os embates anglo-brasileiros em relação ao tráfico e a escravização de africanos, as ambições britânicas em relação ao Amazonas começavam a despontar-se. Neste ponto, Magnoli nos lembra Robert Herman Schomburgk, conhecido explorador britânico que, entre 1835 e 1838, fizera duas viagens à Guiana Inglesa – a primeira patrocinada pela Sociedade Real de Geografia de Londres e a segunda pelo próprio governo britânico –. Sua missão era fazer o reconhecimento dos limites da colônia britânica sul-americana para uma futura convenção sobre limites com o Império¹⁷⁶. Ocorre que, durante sua estadia na região, Schomburgk entrara em diversos atritos com tropas de resgate de escravos indígenas brasileiros, chegando a liderar em 1843, no Parlamento e na imprensa britânica uma campanha pública contra a prática de apresamento escravo indígena praticada pelos brasileiros.

¹⁷⁴ A solicitação, datada de 11 de agosto de 1826, era assinada por Fulgêncio Chegaray, e fora analisada pela Comissão de Comércio do Senado, composta por Barbacena, Maricá e Cairu, cujo parecer, unânime, rejeitou o projeto. Ver: CERVO, Amado Luiz. **O Parlamento brasileiro...** *Op. Cit.* p. 36-37.

¹⁷⁵ O interesse norte-americano em relação ao Amazonas foi persistente durante toda a primeira metade do século XIX. Os Estados Unidos desenvolveram uma política de aliciamento dos países ribeirinhos a fim de forçar o Império a abrir a navegação do Amazonas. Em uma época na qual o expansionismo norte-americano ganhava fôlego, o tenente Matthew Maury chegou a liderar uma verdadeira campanha pública pela abertura do Amazonas, escrevendo, inclusive, sua obra *The Amazon and the Atlantic Slopes os South América*, de 1853. Ver em: MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria...** *Op. Cit.* p. 178-182.

¹⁷⁶ Cabe ainda lembrar que, devido a campanha de Schomburgk, as negociações de limites amazônicos entre o Império e a Grã-Bretanha foram postergadas até a República, resultando na chamada Questão de Pirara, na qual as pretensões brasileiras sobre a região não foram inteiramente atendidas. *Idem*, p. 177.

Logo, ao pronunciar-se acerca da necessidade do Império voltar-se para seu entorno sul-americano, Paulino Soares de Souza, estava, de certa forma, antecipando-se às futuras complicações que poderiam envolver o país.

Não por acaso, como assinala Luís Cláudio Villafañe Gomes Santos, ainda que não se possa atribuir a Paulino Soares de Souza a primazia na utilização da doutrina do *uti possidetis de facto* – direito sobre as porções realmente ocupadas¹⁷⁷ – em detrimento do *uti possidetis de juris* – direito sobre as possessões previamente acordadas –, sua chancelaria merece destaque por ter dotado a diplomacia imperial de uma política com “[...] *sentido eminentemente defensivo, [e] antes de mais nada, [com o propósito] de garantir uma [ou melhor, duas] fronteira[s] que se afigurava[m] máxima[s] [...]*”¹⁷⁸: a platina e a amazônica. Evitando, que ocorresse com estas duas, o mesmo que ocorrera em relação ao Atlântico: a sua perda.

¹⁷⁷ Que cabe ao barão Duarte da Ponte Ribeiro. Ver: GOES FILHO, Synesio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas...** *Op. Cit.* p. 205-215.

¹⁷⁸ SANTOS, Luís Cláudio Villafañe Gomes. **O Império e as repúblicas do Pacífico...** *Op. Cit.* p. 67.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

UMA PROJEÇÃO ATLÂNTICO-AFRICANA!

**TELA III:
OS REFRESCOS DO LARGO DO PALÁCIO**



Fonte: Tela de Jean Baptist Debret. Fundação Biblioteca Nacional

Desde a apresentação deste trabalho que nos encontramos compromissados em apreender, a partir da recusa brasileira em extinguir de forma arbitrária e definitiva o tráfico transatlântico de escravos africanos, a existência de uma projeção atlântico-africana, logo, de uma perspectiva política, estratégica e, acima de tudo, ideológica destinada para o Brasil sobre o Atlântico Sul, e conseqüentemente, sobre a África. Nesse intuito, optamos em trazer para um diálogo aberto os estudos mais recentes – dentro da historiografia brasileira – sobre a escravidão, e, em particular, em relação ao tráfico negreiro.

Graças a este esforço, podemos perceber a existência de uma tendência, cada vez maior e mais forte em se abordar o negócio negreiro não como uma simples fonte de êxodo ou de abastecimento de mão-de-obra da África para o Brasil, mas sim, como meio de propagação de uma complexa e difusa estrutura de relações mercantis, caracterizada por sua especialização, monopolização e especulação. Tal empresa mostrar-se-ia especialista, uma vez que, a frequência com que eram realizados as travessias oceânicas e os contatos com os régulos africanos impunha aos homens envolvidos nesta prática uma familiaridade não só da geografia do Atlântico e das suas duas costas continentais – a africana e a americana – como também, uma invejável dianteira comercial no trato com os dirigentes locais, sabendo quais os seus gostos e quais as suas ambições. Seria monopolista, posto que, aquela prática era para poucos, pois apenas aqueles com amplas redes de crédito e com boas relações de amizade e parentesco tinham reais condições de levar a diante aquela prática arriscada e especulativa que era o tráfico negreiro. E, por fim, especulativa, tendo em vista que, os elevados riscos para a realização de tal empresa, proporcionaram o surgimento, crescimento e expansão de diversas Casas Seguradoras nas principais praças deste lado do Atlântico.

Neste ínterim, a região portuária do Rio de Janeiro – compreendida entre as proximidades do Largo do Paço Imperial, do Arsenal de Marinha e do mercado de escravos, apelidado de Valongo – sem dúvida fora um dos exemplos mais claros de quão prospero e complexo era o negócio negreiro.

Ali, como retrata Jean Baptiste Debret em sua tela *Os frescos do Largo do Palácio*, era comum observar, diariamente, “[...] lá pelas quatro horas da tarde [...]”¹⁷⁹, uma súbita ocupação por numerosa população tanto do Largo como das ruas adjacentes ao

¹⁷⁹ DEBRET, Jean Baptiste. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil.** *Op. Cit.* p. 143.

porto. Pequenos comerciantes, prostrados nas muretas esperavam que os navios mercantes aproveitassem “[...] a brisa da tarde para vir ancorar perto da Ilha das Cobras [...]”¹⁸⁰ e, assim descarregar as mercadorias vindas da Europa e, sobretudo o negro cativo trazido da África. Aproveitando-se da grande movimentação, os escravos de ganho – barbeiros ambulantes; quituteiras; hortelões; vendedores de diversos produtos; carregadores popularmente conhecidos como “negros de carro” ou “mulas”; jangadeiros; entre muitos outros – buscando faturar algum vintém para si e, logicamente, para seus senhores, tomavam conta da região. Que ficava ainda mais abarrotada de gente quando as tripulações das embarcações ali ancoradas eram despertadas pela vontade e necessidade de desembarcar e passar “[...] alguns instantes agradáveis na cidade, nas casas particulares, no espetáculo ou simplesmente nos cafés [...]”¹⁸¹, o que contribuía para denotar um ar mercantil e boêmio ao local.

Ocorre que as impressões de Debret acerca da movimentação de gente e de mercadoria no porto carioca não são as únicas. Muitos outros viajantes, a exemplo de MacDouall, Ebel e Ender, Maria Graham, Schlichthorst, Vaux, entre outros, retrataram tanto positiva quanto negativamente o local. Sendo o único consenso entre estes, as impressões acerca da riqueza e do poder desfrutado pelos traficantes de escravos. Muitos dos quais, proprietários e ocupantes dos “muito excelentes” e de impressionante arquitetura “palacetes” locais, cuja parte inferior destinava-se ao mercado de escravos, enquanto a parte superior abrigava a família do traficante¹⁸².

O conjunto de negócios a que estes homens encontravam-se envolvidos, como bem lembra Manolo Garcia Florentino, configurava uma complexa e difusa comunidade marcada por ampla rede de interesses pessoais, afetivos e familiares¹⁸³. Que, por sua vez, como bem complementa João Luís Ribeiro Fragoso, revela o quão restrita era aquela atividade¹⁸⁴. O fato é que, os interesses destes negociantes em relação à África eram tão grandes, que dificilmente, uma simples Convenção, como a de 1826, ou uma lei impopular, a exemplo da de 7 de novembro de 1831, teriam conseguido afastá-los de seus

¹⁸⁰ *Idem*, p. 144.

¹⁸¹ *Ibid*, p. 144.

¹⁸² A respeito das impressões dos viajantes estrangeiros em passagem pelo Rio de Janeiro, no século XIX, ver: KARASCH, Mary C. **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850**. *Op. Cit.* p. 75-85. E, também RODRIGUES, Jaime: **De costa a costa...** *Op. Cit.* p. 297-319.

¹⁸³ FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras...** *Op. Cit.* p. 219.

¹⁸⁴ FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de grossa aventura...** *Op. Cit. passim*.

negócios com as praças mercantis africanas. Os números da entrada de novos africanos às vésperas da primeira proibição do tráfico, só na alfândega do Rio de Janeiro, revelam o quão difícil seria suprimir um comércio que dava claros sinais de vitalidade. Estima-se que entre 1828, 1829 e 1830, o porto carioca sozinho, tenha recebido, aproximadamente, 45.390; 47.280 e 30.920, respectivamente¹⁸⁵.

Como esperar, nesta conjuntura, que estas relações desaparecessem da noite para o dia? Como esperar que os traficantes em conjunto com os régulos africanos não frustrassem as tentativas britânicas de estabelecimento de bloqueios marítimos na costa africana? Como esperar, como bem lembrou Paulino de Souza Soares em um de seus discursos pronunciado na Câmara dos deputados, que, “[...] em uma época onde entravam anualmente no país 50, 60 mil africanos [...]” e, onde todos daquela Casa, sem exceção, tinham ou tiveram “[...] relações com um ou outro envolvido no tráfico em épocas em que não era estigmatizado pela opinião [...]”¹⁸⁶, levantassem vozes e projetos sinceros entre os presentes para a supressão definitiva daquela prática?

São por estas e outras questões conjunturais que, podemos apreender que, pelo menos antes de meados do oitocentos, não passavam pelos planos dos estadistas do Império e, muito menos dos mercadores “abdicar” de uma preeminência histórica, social e política sobre a África, e, conseqüentemente, sobre o Atlântico Sul.

Para que isto ocorresse era necessário a existência de um perigo maior para a unicidade e contigüidade do Império. O que veio a existir a partir do final dos anos de 1840, quando as constantes agressões à soberania nacional brasileira, promovidas pelos cruzadores britânicos, revelaram o novo enredo histórico que a questão da luta contra o tráfico humano havia atingido. A fim de evitar perdas ainda maiores, os estadistas do Império tiveram de virar as costas para o Atlântico e redirecionar suas atenções para o entorno sul-americano do Império. Essa foi a conseqüência imediata para o Brasil de sua retirada do trato africano: o fim do tráfico transatlântico assinalou, obrigatoriamente, o abandono do ideário de “destino atlântico” sobre o qual o Império havia se erguido.

Por outro lado, como ressalta Alberto da Costa e Silva, é interessante notar também, as conseqüências que a supressão definitiva do tráfico negreiro trouxe para a

¹⁸⁵ FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras...** *Op. Cit.* p. 51.

¹⁸⁶ Paulino Soares de Souza, discurso pronunciado na sessão do dia 4 de junho de 1852 na Câmara dos Srs. Deputados Apud CARVALHO, José Murilo de. **Paulino José Soares de Souza...** *Op. Cit.* p. 602.

BIBLIOGRAFIA

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes: Formação do Brasil no Atlântico Sul (Séculos XVI e XVII)**. 4ª reimpressão. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

AMARAL, Rodrigo de Aguiar. **Nos limites da escravidão urbana: A vida dos pequenos senhores de escravos na urbes do Rio de Janeiro, 1800-1860**. (Dissertação de Mestrado), UFRJ, 2006.

ALMEIDA, Paulo Roberto de. **Formação da diplomacia econômica no Brasil: As relações econômicas internacionais no Império**. São Paulo/Brasília: Editora SENAC/FUNAG, 2001.

ANDERSON, Benedict. **Nação e consciência nacional**. Trad. Lólio Lourenço de Oliveira. – São Paulo: Ática, 1989.

ARIAS NETO, José Miguel. **Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional (1867-1910)**. Tese de doutorado apresentada a Universidade de São Paulo, 2001.

BANDEIRA, Moniz. **O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai – da colonização à Guerra da Tríplice Aliança**. 3ª ed. – Rio de Janeiro: Revan, 1998.

BARREIRO, José Carlos. Marinheiros, portos e sociabilidades: O Brasil e a ascensão do Atlântico Sul (1780-1850). **Anais do VIII Congresso Internacional da BRASA – Brazilian Studies Association**. Nashville, 13-16 de outubro de 2006, p. 1- 20.

BETHEL, Leslie. **A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos (1807-1869)**. Trad. Vera Nunes Neves Pedroso. – Rio de Janeiro/ São Paulo: Expressão e Cultura/ EDUSP, 1976.

_____. (Org.) **História da América Latina – Volume I: América Latina colonial**. 2ª edição. Trad. – Maria Clara Cescato. – São Paulo: EDUSP, 2004.

BICALHO, Maria Fernanda. As câmaras municipais no império português: O exemplo do Rio de Janeiro. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo: Anpuh/ Humanitas/ Fapesp, vol. 18, n. 36, 1998, p. 251-280.

BITTENCOURT, Circe. Livros didáticos entre textos e imagens. In: _____. (Org.). **O saber histórico na sala de aula**. São Paulo: Contexto, 2003, p. 69-90.

BOSI, Alfredo. **Dialética da colonização**. 4ª edição. – São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

BOXER, Charles. **O império colonial português (1415-1825)**. Trad. Inês Silva Duarte. Lisboa: Edições 70, 2002.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império**. 11ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CALDEIRA, Jorge. (Org.). **José Bonifácio de Andrada e Silva**. São Paulo: 34 Editora/Fundação Biblioteca Nacional, 2002.

CARDOSO, Ciro Flamarion. As concepções acerca do sistema econômico mundial: a preocupação obsessiva com a extração do excedente. In: LAPA, José Roberto do Amaral (Org.). **Modos de produção e realidade brasileira**. Petrópolis: Vozes, 1980.

_____. & VAINFAS, Ronaldo (Orgs.). **Domínios da história: Ensaio de teoria e metodologia**. 13ª reimpressão. Rio de Janeiro: Elsevier, 1997.

CARVALHO, José Murilo de (Org.). **Bernardo Pereira de Vasconcelos**. São Paulo: Editora 34, 1999, (Coleção Formadores do Brasil).

_____. (Org.). **Paulino José Soares de Souza, Visconde do Uruguai**. São Paulo: Fundação Biblioteca Nacional/ Editora 34, 2002. (Coleção Formadores do Brasil).

_____. **A construção da ordem: A elite política imperial / Teatro de sombras: A política imperial**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

_____. **A formação das almas: O imaginário da República no Brasil**. 13ª reimpressão. – São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

CERVO, Amado Luiz. **O Parlamento brasileiro e as relações exteriores: 1826-1889**. Brasília: Ed. da Universidade de Brasília, 1981.

_____. & BUENO, Clodoaldo. **História da política exterior do Brasil**. São Paulo: Ática, 1992.

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

_____. **Das mãos do oleiro: Aproximações**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2005.

DEBRET, Jean Baptist. **Viagem pitoresca e histórica ao Brasil**. 6ª edição. – Trad. Sérgio Milliet. – São Paulo / Brasília: Martins Fontes / Instituto Nacional do Livro, 1975. Tomos I e II, volumes I. II e III.

DONGHI, T. Halperin. **História contemporânea de América Latina**. Madrid: Alianza, 1986.

ELIAS, Norbert. Estudos sobre a gênese da profissão naval: Cavalheiros e Tarpaulins. In: **Mana**. Vol. 7, nº 1, 2001, p. 89-116.

FLORENTINO, Manolo Garcia. **Em costas negras: Uma história do tráfico atlântico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (Século XVIII e XIX)**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1995.

FONSECA, Paloma Siqueira. **A Presiganga Real (1808-1832): Punições da Marinha, exclusão e distinção social.** Dissertação de mestrado apresentada à Universidade de Brasília, 2003.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. & FLORENTINO, Manolo Garcia. **O arcaísmo como projeto: Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro (1790-1840).** 2ª edição. – São Paulo: Sette Letras, 1996.

_____. **Homens de grossa aventura: Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830).** 2ª edição.- Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

_____; BICALHO, Maria Fernanda Baptist. & GOUVÊA, Maria de Fátima Silva. **O antigo regime nos trópicos: A dinâmica imperial portuguesa (Séculos XVI-XVIII).** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata.** 4ª ed. – São Paulo: EDUNESP, 1997.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1982.

GOES FILHO, Synesio Sampaio. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas: Um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.

GOMES, Ângela de Castro. História, historiografia e cultura política no Brasil: Algumas reflexões. In: SOIHET, Rachel; BICALHO, Maria Fernanda Baptista & GOUVÊA, Maria de Fátima Silva (Orgs.). **Culturas políticas: Ensaio de história cultural, história política e ensino de história.** Rio de Janeiro: FAPERJ/ Mauad, 2005, p. 21-44.

História naval brasileira. Rio de Janeiro: SDGM, 2002, Vol II – Tomos IA, IB e II, e Vol. III – Tomo I.

HOBSBAWM, Eric. **Nações e nacionalismo desde 1780.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

HOLANDA, Sergio Buarque de. (Org.). **O Brasil monárquico: Volume I – O progresso da emancipação.** 5ª edição. – São Paulo: Bertrand Brasil, 1995. (Coleção História geral da civilização brasileira – Tomo II).

_____. (Org.). **O Brasil monárquico: Volume IV – Declínio e queda do império.** 5ª edição. – São Paulo: Bertrand Brasil, 1995. (Coleção História geral da civilização brasileira – Tomo II).

KARASCH, Mary C., **A vida dos escravos no Rio de Janeiro, 1808-1850.** Trad. Pedro Maia Soares. 1º. Reimpressão. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

KEEGAN, John. **Uma história da guerra**. Trad. Pedro Maia Soares. – São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

MAGNOLI, Demétrio. **O corpo da pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)**. São Paulo: EDUNESP/ Moderna, 1997.

MANCHESTER, Alan K. **British preeminence in Brazil, its rise and decline: A study in European expansion**. Nova York: Octangon Books, 1972.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O tempo saquarema: A formação do estado imperial**. 2ª edição. – São Paulo: Hucitec, 1990.

_____. Construtores e herdeiros: A trama dos interesses na construção da unidade política. In: JANCSÓ, Istiván (Org.). **Independência: História e historiografia**. São Paulo: Hucitec, 2005, p. 271- 300.

MATTOSO, Kátia Maria de Queirós. **Bahia: A cidade de Salvador e seu mercado no século XIX**. São Paulo/ Salvador: Hucitec/ Secretaria da Cultura, 1978.

NABUCO, Joaquim. **Um estadista do Império**. 5ª edição. – Rio de Janeiro: Topbooks, 1997, Vol. I.

NARDI, Jean Baptiste. **Sistema colonial e tráfico negreiro: Novas interpretações da história brasileira**. Campinas / São Paulo: Pontes, 2002.

NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. (Coor.) & SOUZA, Laura de Mello e (Org.). **História da vida privada no Brasil: Volume I – Cotidiano e vida privada na América portuguesa**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____. (Coor.) & ALENCASTRO, Luiz Felipe de (Org.). **História da vida privada no Brasil: Império – A corte e a modernidade nacional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. A idéia de império e a fundação da monarquia constitucional no Brasil (Portugal-Brasil, 1772-1824). In: **Revista Tempo**. Niterói: vol. 9, n. 18, janeiro / junho de 2005, p. 43-63.

PIOVESANA JÚNIOR, Alberto. **Noções básicas sobre navios de vela**. 2ª edição. – Rio de Janeiro: FEMAR, 2006.

PRADO Jr., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1977.

REIS, José Carlos. **As identidades do Brasil: de Varnhagen a FHC**. 6ª edição. – Rio de Janeiro: FGV, 2003.

RAMBELLI, Gilson. Tráfico e navios negreiros: Contribuição da arqueologia náutica e subaquática. In: **Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro: SDM. Vol. 2, nº 4, dezembro de 2006, p. 59-72.

ROCHA, Antonio Penalves (Org.). **José da Silva Lisboa, Visconde de Cairu**. São Paulo: Editora 34, 2001, (Coleção Formadores do Brasil).

RODRIGUES, Jaime. **O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)**. Campinas / São Paulo: Editora da Unicamp / CECULT, 2000.

_____. **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.

RODRIGUES, José Honório. **Brasil e África: Outros horizontes – Vol. I – Relações e contribuições mútuas**. 2ª edição. – Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1964.

_____. **História e historiadores do Brasil**. São Paulo: Fulgor, 1965.

_____. **Interesse nacional e política externa**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

ROSSEUL-WOOD, A.J.R. Centros e periferias no mundo luso-brasileiro, 1500-1808. Trad. Maria de Fátima Silva Gouvêa. In: **Revista Brasileira de História**. – São Paulo: Anpuh/ Humanitas/ Fapesp. Vol. 18, n. 36, 1998, p. 187-249.

SANTOS, Luís Cláudio Villafañe Gomes. **O Império e as Repúblicas do Pacífico: As relações do Brasil com o Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia (1822-1889)**. Curitiba: Ed. da UFPR, 2002.

_____. **O Brasil entre a América e a Europa: O império e o interamericanismo (do Congresso do Panamá à Conferência de Washington)**. São Paulo: EDUNESP, 2004.

SILVA, Luiz Geraldo. Vicissitudes de um império oceânico: O recrutamento das gentes do mar na América portuguesa (Séculos XVII-XVIII). In: **Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil**. Rio de Janeiro: SDM, vol. 3, n. 5, junho de 2007, p. 33-49.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As barbas do imperador: D. Pedro II, um monarca nos trópicos**. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

VERGER, Pierre. **Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os santos: Dos séculos XVII a XIX**. 3ª edição. – Trad. Tasso Gadzanis – São Paulo: Corrupio, 1987.

TAVARES, Luís Henrique Dias. **Comércio proibido de escravos**. São Paulo: Ática, 1988.