



O emprego da Armada Imperial brasileira na defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827 – 1830)¹

The use of the Brazilian Imperial Navy in the defense of the Atlantic trade of Africans north of the Portuguese domains in Angola (1827 – 1830)

El uso de la Armada Imperial Brasileña en la defensa del comercio atlántico de africanos al norte de los territorios portugueses en Angola (1827 – 1830)

Marcelo Rodrigues de Oliveira

Doutor em História pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). E-mail: mrohistoria1917@gmail.com.

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a ação da Marinha de Guerra do nascente Império do Brasil, por meio da Divisão Naval da Costa do Leste, em defesa do comércio atlântico de escravos no litoral africano, então sob a ameaça de corsários da República Argentina e de piratas durante e após a Guerra da Cisplatina (1825 – 1828); guerra que se estendeu para a costa africana, nomeadamente para os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Palavras-chave: Divisão Naval da Costa do Leste; Guerra da Cisplatina na Costa da África; Comércio Atlântico de Escravizados.

ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the actions of the Navy of the nascent Empire of Brazil, through the East Coast Naval Division, in defense of the Atlantic slave trade along the African coast, then under threat from Argentine privateers and pirates during and after the Cisplatine War (1825 – 1828). This war extended to the African coast, specifically to the slave ports of Molembo, Cabinda, and Ambriz.

Keywords: East Coast Naval Division; Cisplatine War on the African Coast; Atlantic Enslave Trade.

*Artigo recebido em 4 de outubro de 2025 e aprovado para publicação em 15 de abril de 2026.

Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, v. 22, n. 43, p. 63 – 88, 2026.

RESUMEN

El objetivo de este artículo es analizar la acción de la Marina de Guerra del nascente Imperio del Brasil, a través de la División Naval de la Costa Oriental, en defensa del comercio atlántico de esclavos en el litoral africano, bajo la amenaza de corsarios de la República Argentina y de piratas durante y después de la Guerra de la Cisplatina (1825 – 1828);

conflicto que se extendió a la costa africana, particularmente a los puertos esclavistas de Molembo, Cabinda y Ambriz.

Palabras claves: *División Naval de la Costa Oriental; Guerra de la Cisplatina en la Costa de África; Comercio Atlántico de Esclavizados.*

INTRODUÇÃO

A Guerra da Cisplatina (1825 – 1828) foi estendida para a margem africana do oceano Atlântico, então denominada de Costa do Leste, em decorrência do curso platino contra o comércio transatlântico de cativos realizado por navios negreiros brasileiros. No princípio do ano de 1827, foi organizada na província do Rio de Janeiro, principal base da Armada Imperial, a Divisão Naval da Costa do Leste, que atuou ao norte dos domínios portugueses em Angola, entre os portos escravistas de Molembo, Cabinda e Ambriz, então sob domínio de poderes africanos, com a missão de promover a segurança do comércio da escravatura. A projeção do poder naval brasileiro para a margem leste do Atlântico poderia enfraquecer o bloqueio naval que a Marinha Imperial realizava no Rio da Prata desde fins de 1825. Talvez fosse este o propósito dos corsários, sob bandeira da República Argentina, ao ampliarem o teatro de operações de guerra para a costa africana, visando obliterar o comércio de escravos.

Ressaltamos que não há uma definição consensual precisa a respeito do conceito de poder naval. Alfred Thayer Mahan, oficial da Marinha de Guerra dos Estados Unidos da América, realizou um estudo pioneiro sobre o assunto, que se notabilizou no início do século XX como referência para o pensamento estratégico naval,

embora sua obra se reportasse à Marinha Real Britânica a partir de fins do século XVII (MAHAN, 1987). O referido autor, no entanto, não definiu precisamente o que seria Poder Naval.

Para o objeto específico deste artigo, uma Divisão Naval da Marinha do Império do Brasil destacada no litoral africano em fins da década de 1820, entendemos que o conceito de Poder Naval está associado ao número de navios de guerra disponíveis em uma determinada área marítima, suas respectivas baterias de canhões e o efetivo da guarnição. Além disso, temos que considerar a organização logística disponível para manter navios por longos períodos no mar, sendo estes capazes de combater uma força naval oponente ou apoiar e proteger os interesses comerciais de um Estado contra piratas e corsários. Ademais, trata-se, também, da capacidade de atrair o emprego de mercenários peritos ou de formar oficiais militares comandantes. Igualmente importante é manter a tripulação em ordem conforme a hierarquia militar, ainda que, em uma sociedade escravista, parte expressiva da tripulação fosse escrava. Foi exatamente essa situação que constatamos ao analisar os Livros de Socorros que registravam a tripulação de navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste, pois o percentual de marinheiros e soldados na

condição de escravos em algumas embarcações de guerra variava de 20% até 30% do total da guarnição (OLIVEIRA, 2023, p. 58). Levando esses fatores em consideração, a presença de navios de guerra destacados em uma zona marítima delimitada indica a existência de um poder naval capaz de dissuadir e, se necessário, combater eventuais inimigos, podendo promover a segurança de rotas mercantis.

Primeiro a Marinha de Guerra do Império do Brasil defendeu o comércio de ca-

botagem no extenso litoral brasileiro, somente depois se projetou à costa africana para combater as atividades corsárias da República Argentina em portos escravistas de importância vital para amplos setores da sociedade escravista² brasileira. No quadro a seguir, relacionamos os oficiais da Armada Imperial do Brasil nomeados por portaria da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para comandar a Divisão Naval brasileira no litoral da África.

Quadro 1:
Relação de oficiais nomeados para comandar a Divisão Naval da Costa do Leste (1827 – 1830)

Posto	Nome	Aviso de nomeação	Navios que compunham a Divisão
Chefe de divisão	João Bernardino Gonzaga	13/02/1827	Fragata <i>D. Francisca</i> ; brigue-escuna <i>Ismênia</i> ; e brigue-escuna <i>Duas Estrelas</i>
Chefe de divisão	David Jewett	3/11/1827	O chefe de Divisão David Jewett, por problemas de saúde, foi dispensado do comando da Divisão Naval da Costa do Leste, por Aviso do Ministério da Marinha, de 12 de dezembro de 1827, ficando sem efeito a nomeação de 3 de novembro.
Capitão de mar e guerra	James Thompson	25/12/1827	O comandante James Thompson, por não aceitar assumir o comando da Divisão Naval para qual fora designado, foi julgado no Conselho de Guerra e demitido do serviço da Armada Nacional e Imperial, por decreto de 11 de janeiro de 1828.
Capitão de fragata	Justino Xavier de Castro	26/12/1827	Fragata <i>Paraguassú</i> ; bergantim <i>Quinze de Agosto</i> ; bergantim <i>Novo Brilhante</i>
Capitão de fragata	Bartholomeu Hayden	19/05/1828	Corveta <i>Ânimo Grande</i> ; bergantim <i>Quinze de Agosto</i> ; bergantim <i>Duquesa de Goiás</i> ; brigue-escuna <i>Ismênia</i>

Capitão-tenente	Foord Morgell	11/11/1828	Corveta <i>Bertioga</i> ; bergantim <i>Três de maio</i> ; bergantim <i>Duqueza de Goiás</i> ; brigue-escuna <i>Feliz</i>
Capitão-tenente	Joze Lamego Costa	17/08/1829	Corveta <i>Ânimo Grande</i> ; bergantim <i>três de maio</i> ; brigue-escuna <i>Feliz</i> ; barca-escuna <i>Despique Paulistano</i>

Fontes: Arquivo Nacional - RJ: *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo/Coleção: Série Marinha, Código do fundo: B 2, Notação dos documentos: XM 1206; XM 1213. Seção de guarda: CODES. Arquivo da Marinha do Brasil - RJ: *Primeiro Livro Mestre de Assentamentos dos Oficiais da Armada Real, referente ao período de 1763 a 1847*. Classificado no Arquivo da Marinha sob o n. 42593; *Segundo Livro Mestre para Assentamentos de Oficiais da Armada Nacional e Imperial, referente ao período de 1817 a 1905*. Classificado no Arquivo da Marinha sob o n. 42594. Biblioteca Nacional – RJ, *Diário Fluminense*, Notícias Marítimas, edição de 22 de agosto de 1829, nº 44, v. 14, p. 176. (consulta online).

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

O chefe de divisão João Bernardino Gonzaga,³ conforme verificamos no quadro anterior, foi nomeado em fevereiro de 1827 para exercer o comando da Divisão Naval da Costa do Leste. Após os preparativos do enorme desafio logístico de operar navios de guerra na margem africana do Atlântico, zarpou do porto do Rio de Janeiro em 1º de março a bordo da fragata *D. Francisca*,⁴ navio capitânia⁵ da Esquadra brasileira destinada a realizar a proteção dos navios negreiros no litoral da África. Inicialmente, a força naval foi constituída por mais dois navios de guerra, o brigue-escuna *Ismênia* e o brigue-escuna *Duas Estrelas*. De acordo com um ofício do cônsul brasileiro em Angola, Rui Germaçk Possolo, enviado ao ministro das Relações Exteriores do Brasil, João Severiano Maciel da Costa, marquês de Queluz, o comandante da Divisão Naval da Armada Imperial aportara em Luanda em 7 de abril de 1827, ou seja, o oceano Atlântico fora cruzado em um mês e uma semana.⁶

ORDENS E INSTRUÇÕES DA SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA MARINHA PARA OS

COMANDANTES DA DIVISÃO NAVAL DA COSTA DO LESTE

Pelos Avisos da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha que nomearam os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste, é possível focalizarmos os objetivos militares da primeira missão da Marinha Imperial na margem africana do Atlântico, que invariavelmente atendiam aos interesses estratégicos do nascente Estado brasileiro e de amplos segmentos da sociedade escravista brasileira, sobretudo a elite socioeconômica do império. Sobre o poder dos grandes comerciantes de escravos africanos e a influência desta fração da elite brasileira na definição de decisões políticas do Estado, Manolo Florentino escreveu o seguinte:

[...] Sabe-se que por quase meio século — de 1810 a 1850 — as elites brasileiras puderam resistir às pressões britânicas pelo fim do tráfico, o que só pode ser compreendido se tomarmos o comércio negreiro como um importante circuito interno de acumulação de riqueza [...]. Os lucros gerados pelo tráfico transformaram os mercadores de escravos na mais importante fração da elite

brasileira, posição que lhe facultava influenciar decisivamente os destinos do Estado. [...] (FLORENTINO, 2009, p. 71).

O Aviso de 13 de fevereiro de 1827, do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Francisco Moura de Souza Coutinho, marquês de Maceió, que nomeou o primeiro comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, João Bernardino Gonzaga, é bastante sucinto no que se refere ao propósito da missão a ser desempenhada no litoral africano em pleno curso da Guerra da Cisplatina. No referido documento, que dera gênese a primeira ação militar naval do Império do Brasil na costa atlântica da África, lê-se:

Para João Bernardino Gonzaga

Logo que pelo Comandante do Porto lhe for designado o dia da sua saída, bem se fará a vella juntamente com as Escunas Ismenia, e Duas Estrellas, e se dirigirá aos Portos da Costa d’Lest, onde he permittido o trafico da escravatura, afim de cruzar sobre os mesmos para proteger o nosso Commercio contra os ataques dos Piratas que infestão a dita Costa; demorando-se neste Cruzeiro ate que por outras Embarcações seja rendido, [...]. Por esta occazião lembro de recommendar a bem no Imperial Nome haja de empregar a maior discripção nas visitas a que tenha de proceder sobre os Navios que encontrar e forem de desconfiança de forma que procedendo faser apreensão de algum, seja esta tão bem fundada quer pela claresa dos Papeis achados quer para outras circunstancias, que não possa originar duvidas e contestações.

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

Marquez de Maceyó. (MACEYÓ,
1827, p. 51)⁷

Ao comandante João Bernardino Gonzaga foi ordenado cruzar os portos da Costa d’Leste, nos quais era permitido o tráfico da escravatura, para proteger o comércio brasileiro contra os ataques dos piratas que infestavam a região. Não se especificou que portos seriam guarnecidos e protegidos pelos navios de guerra brasileiros, assim como não se mencionou qual seria o contato que os militares deveriam buscar no litoral da África para atender às suas necessidades logísticas. Conforme iremos analisar adiante, as ordens posteriores da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha para os comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste foram gradativamente ficando mais detalhadas e precisas quanto aos objetivos militares, assim como sobre as precauções que deveriam ser adotadas para conservar a saúde e a prontidão da tripulação dos navios de guerra.

No Aviso de 3 de novembro de 1827, do ministro da Marinha, Francisco Moura de Souza Coutinho, marquês de Maceió, que então nomeara o chefe de divisão David Jewett⁸ para o comando da Divisão Naval brasileira destacada na costa africana, ainda não podemos observar informações precisas quanto às ordens e instruções que deveriam nortear as ações militares, pois simplesmente afirmava-se o seguinte: “(...) as convenientes instrucçoens sobre o cruzeiro que cumpre faser-se sobre aquella Costa, a bem de proteger ali o nosso commercio contra a Pirataria que o pertende (sic) dannificar em pura perda deste Imperio (...)”,⁹ deveriam ser exigidas do chefe de divisão João Bernardino Gonzaga. A este último, o referido ministro, em Aviso de igual data, determinou que transmitisse “(...) todas as ordens e instrucçoens que tenha á cerca da sua commissão (...) em beneficio do commercio, e utilidade deste Imperio.” (MACEYÓ, 1827, p. 196-197)¹⁰

A associação entre a prosperidade do Império do Brasil com o comércio na costa da África é explicitada nos documentos citados anteriormente, ficando a cargo do comandante em exercício no litoral africano passar todas as ordens e instruções para o chefe naval sucessor.

As determinações da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha começaram a aparecer com mais abrangência e detalhes quando o capitão de fragata Justino Xavier de Castro foi nomeado para assumir o comando da Divisão Naval da Costa do Leste pelo Aviso de 26 de dezembro de 1827, do então ministro Diogo Jorge de Brito. Nesse documento, é mencionado que a rendição da guarnição da força naval brasileira deveria acontecer no porto africano de Cabinda e que o cônsul brasileiro residente em Luanda tinha ordens para providenciar provisões necessárias para a guarnição dos navios de guerra da Marinha Imperial em serviço ao norte dos domínios portugueses em Angola.

Para Justino Xavier de Castro

[...] Vossa mercê seguira com o Bergantim Quinze de Agosto e o Novo Brilhante em derrota a **Cabinda. Vai Vossa mercê ali render a Divisão que lá se acha, e ali ficar para proteger o nosso Commercio nos lugares onde hé permittido o trato da escravatura;** [...]. No caso que durante a sua estada lhe falte alguns generos de Provizoes de bôca ou Navaes, Vossa mercê enviará a Loanda o Quinze de Agosto pois o **Consul Brasileiro ali residente, a quem se deve dirigir, tem ordeno (sic) para lhe dar toda a casta de soccorros.** [...] Vossa mercê aproveitará todas as vias de dar noticias do Estado da sua Divisão, e assim como a força do seu Commando he empregada na defeza, e protecção do Commercio, hé igualmente justo que os navios de commercio se prestem á

qualquer socorro compativel com as suas faculdades para mantença dos Navios de Guerra, que os guardão, durante sua negociação. **Se Vossa mercê na Costa de Africa encontrar Navio de suspeita só deverá captura lo nos tres casos seguintes 1.º se pertencer a Republica de Buenos Ayres, 2.º se tiver mais de hum passaporte 3.º finalmente se for colhido em fragante roubo á Embarcação Brasileira.**

Deos Guarde a Vossa mercê. Paço
26 de Dezembro de 1827.

Diogo Jorge de Brito. (BRITO, 1827, p. 2-3. Mantida a grafia original. Grifo nosso)¹¹

Como se nota, foi expressamente determinado que os navios da “Republica de Buenos Ayres”, ou seja, corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata, deveriam ser combatidos no litoral africano e poderiam ser capturados. Após a nomeação do comandante Bartholomeu Hayden, em maio de 1828, ele recebeu um documento da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha contendo as ordens e instruções em forma de 11 artigos que norteariam a missão naval brasileira no litoral africano, contendo objetivos, estratégias e instruções a serem observadas. Destacaremos as determinações dos artigos 9º e 10º, não apenas por mencionarem o objetivo e a estratégia de ação da Divisão Naval da Costa do Leste, mas também por definirem as ameaças a serem enfrentadas no litoral africano, os corsários da República de Buenos Aires e os piratas. Destarte, especificam-se ainda os portos da região congo-angolana que deveriam ser guarnecidos e protegidos pelos navios de guerra brasileiros com o propósito de promover a segurança do comércio da escravatura:

Para Bartholomeu Hayden

Manda sua Majestade Imperial que

na presente comissão sirvão de Instruções os seguintes artigos:

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

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

Deos Guarde a Vossa mercê. Paço
23 de Maio de 1828.

Diogo Jorge de Brito. (BRITO, 1828,
p. 46. Mantida a grafia original.
Grifo nosso)¹²

Os artigos anteriores aos 9º e 10º versavam sobre as instruções para efetuar o comboio de navios de comércio destinados à Costa d'África até uma certa distância do litoral do Rio de Janeiro, quando da partida da divisão naval, que, após a missão de escolta a negreiros, deveria rumar “com a máxima diligencia ao Porto de Cabinda (...) ao bem do serviço do Estado.” As ordens seguintes eram sobre as guarnições dos navios a serem rendidos e sobre os suprimentos a serem passados para a divisão que retornaria ao Rio de Janeiro. Ademais, há a menção de que, não “obstante Sua Majestade Imperial haver

ordenado que a Divisão da Costa d'África seja rendida de seis em seis mezes” e ter se conduzido a bordo seis meses de mantimentos, mais provisões poderiam ser enviadas por embarcações mercantes. Levar-se-ia ainda papéis de letras de câmbio, caso fosse necessário adquirir gêneros na praça mercantil de Luanda. As “cartas de credito” posteriormente seriam pagas na Intendência de Marinha do Rio de Janeiro aos negociantes que as portassem. O último artigo referia-se a instruções detalhadas para preservar a saúde da tripulação em serviço no litoral africano.¹³

Como podemos perceber, a partir do comandante Bartholomeu Hayden, as ordens e instruções da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha ficaram ainda mais abrangentes e precisas. Em função das determinações do seu superior hierárquico, o ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, Hayden — já em Cabinda — elaborou um novo documento, denominado “Ordem Geral”, para orientar os comandantes dos navios que compunham a Divisão Naval da Costa do Leste e todos os demais subordinados. Eram doze ordens gerais, das quais transcrevemos abaixo as duas primeiras, onde se determinava que os navios de guerra deveriam estar sempre de prontidão para atacar corsários da República Argentina e eventuais piratas que ameaçassem a segurança dos navios negreiros brasileiros nos portos de Molembo, Cabinda e Ambriz.

Ordem Geral

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

1.º Como o **nosso objecto nesta costa hé o de proteger os nossos**

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

2.º Os Senhores Comandantes devem dár toda a atenção que os seus Navios estejam sempre prontos para atacar, ou defender, por isso recomendar muito, que se fação exercicicios, tanto de Artilharia, como de Fuzilaria, e espada, todos os dias que o tempo o permitir. [...] Bordo da Corveta Animo Grande surta em Cabinda aos 15 de julho de 1828.

A.S. Bartholomeu Hayden
(HAYDEN, 1828. Mantida a grafia original. Grifo nosso)¹⁴

As ordens subsequentes determinavam as ações que deveriam ser realizadas para a conservação dos navios e preservação da saúde da tripulação que vinha adoecendo em função de doenças contraídas no litoral africano, sobretudo o escorbuto que assolou a força naval brasileira no ano de 1827, então sob o comando do chefe de divisão João Bernardino Gonzaga.¹⁵ As longas estadias no mar e a dieta escassa e pobre contribuía para o aparecimento de doenças como o escorbuto, deficiência de vitamina C que causava a morte de muitos marinheiros. Provocava inchaço e sangramento das gengivas, perda de fixação dos dentes, o aparecimento de manchas na pele e excessivo cansaço. Os dois últimos oficiais nomeados para comandar a Divisão Naval da Costa do Leste passaram a se orientar pela Ordem Geral elaborada pelo capitão de fragata Bartholomeu Hayden.

DIVISÃO NAVAL DA COSTA DO LESTE: ARTILHARIA, GUARNIÇÃO,

EMPREGO E LOGÍSTICA

A opção pelo estabelecimento de uma divisão naval brasileira em Cabinda ocorreu em função do fato de a maior parte dos negreiros brasileiros atacados serem procedentes deste porto, que, na década de 1820, era um dos principais fornecedores de escravos para o Rio de Janeiro (OLIVEIRA, 2025, p. 53-58). Além disso, após a emancipação política do Brasil, a grande pretensão da comunidade mercantil brasileira envolvida com o comércio de longa distância era manter uma área exclusiva na África para manutenção do comércio de escravos sem que houvesse dependência e gerência de autoridades portuguesas.

Cientes dessa pretensão brasileira, os corsários argentinos concentraram seus ataques justamente em áreas do litoral africano próximas à foz do Rio Zaire, onde prevaleciam poderes africanos independentes,¹⁶ pois além de entrarem em rota de colisão com os interesses estratégicos do Império do Brasil, não estariam invadindo águas territoriais portuguesas em seus domínios angolanos e, assim, respeitariam a neutralidade de Portugal em uma querela contra sua ex-colônia (OLIVEIRA, 2023, p. 69 – 70).

O poder naval da Marinha Imperial que fora deslocado para a margem africana do Atlântico pode ser avaliado a partir do efetivo da guarnição e do número de canhões dos navios que compuseram a Divisão Naval da Costa do Leste. Pelo quadro a seguir poder-se-á fazer ideia do número, tipo, valor militar e ofensivo dos elementos navais que estiveram à disposição dos cinco comandantes da divisão naval brasileira destacada no litoral africano entre 1827 e 1830.

Quadro 2: O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste

Chefe de Divisão João Bernardino Gonzaga Período de permanência no litoral africano: ABR 1827 / FEV 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	<i>Dona Francisca</i>	40 canhões	280 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue-escuna	<i>Ismênia</i>	14 canhões	110 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Escuna	<i>Duas Estrelas</i>	6 canhões	60 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 60 canhões. *Guarnição: 450 homens.				
Capitão de fragata Justino Xavier de Castro Período de permanência no litoral africano: FEV 1828 / JUL 1828				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Fragata	<i>Paraguassú</i>	48 canhões	360 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Novo Brilhante</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue	<i>Quinze de Agosto</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 84 canhões. *Guarnição: 470 homens.				
Capitão de fragata Bartholomeu Hayden Período de permanência no litoral africano: JUL 1828 / MAR 1829				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	<i>Ânimo Grande</i>	24 canhões	154 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Quinze de Agosto</i>	18 canhões	100 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue	<i>Duqueza de Goiás</i>	14 canhões	115 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Ismênia</i>	14 canhões	110 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 70 canhões. *Guarnição: 479 homens.				

Capitão-tenente Foord Morgell Período de permanência no litoral africano: MAR 1829 / SET 1829				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	<i>Bertioga</i>	20 canhões	155 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Três de maio</i>	26 canhões	120 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue	<i>Duqueza de Goiás</i>	14 canhões	115 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Feliz</i>	5 canhões	40 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 65 canhões. *Guarnição: 430 homens.				
Capitão-tenente Joze Lamego Costa Período de permanência no litoral africano: SET 1829 / MAR 1830				
Tipo	Nome	Artilharia	Guarnição	Função militar
Corveta	<i>Ânimo Grande</i>	24 canhões	154 homens	Navio capitânia. Guardava o porto de Cabinda quando ancorada.
Brigue	<i>Três de maio</i>	26 canhões	120 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Brigue-escuna	<i>Feliz</i>	5 canhões	40 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
Barca-escuna	<i>Despique Paulistano</i>	1 canhão	20 homens	Comboio a navios de comércio e guarda de porto.
*Número total de peças de artilharia: 56 canhões. *Guarnição: 334 homens.				

Fontes: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro: *Demonstração da Despesa da Marinha a cargo do Thezouro Nacional para o ano de 1828*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação do documento: XM-543, seção de guarda: CODES; MENDONÇA, Mario F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra Brasileira*. 3. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959, p. 24, 92, 135, 196. BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes*, p. 261,262; MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha naval na Guerra Cisplatina. In: *História naval brasileira*. v. 3, t. 1. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2002, p. 230-233.

As fragatas eram os maiores navios de guerra da época, guarnecidas com mais canhões que outras classes de navios, por isso eram consideradas navios de primeira linha, na medida em que, geralmente, formavam a primeira linha de tiro quando ocorria a formação de combate entre esquadras inimigas. O simples fato

de duas fragatas brasileiras operarem no litoral de Angola, em plena guerra do Brasil contra as Províncias Unidas do Rio da Prata, indica claramente o elevado grau de importância que os grupos dirigentes do Império atribuíam à proteção do comércio transatlântico de escravos e à preservação de áreas de influência bra-

sileira na costa ocidental africana. Vale ressaltar que, no quadro geral dos navios da Armada Nacional e Imperial do Brasil, no contexto da Guerra da Cisplatina, havia apenas nove fragatas.¹⁷

Para termos a noção dos custos de manutenção da Divisão Naval da Costa do Leste, dispomos de dados referentes ao ano de 1828, extraídos de um documento denominado *Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Thezouro Nacional*, que era elaborado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha junto do relatório anual de gestão. A cifra total informada para as despesas mensais

referentes a soldos e custos com alimentação de militares em serviço de guerra na Divisão Naval da Costa d'África foi de 24:956\$800 (24 contos, 956 mil e 800 réis), o que, ao longo de 12 meses, equivale ao total de 299:481\$600 (299 contos, 481 mil e 600 réis!). Para termos uma visão comparativa, podemos relacionar estes custos elevadíssimos com o que fora declarado para as despesas relativas à Esquadra do Rio da Prata, principal cenário da Guerra da Cisplatina, e ainda com os navios empregados em comboios e cruzeiros sobre o litoral do Rio de Janeiro (Quadro 3).

Quadro 3 :

Despesas com militares em serviço de guerra na costa da África, no Rio de Janeiro e no Rio da Prata (1828)

Navios em serviço na Costa d'África	Navios em serviço no litoral do Rio de Janeiro	Esquadra do Rio da Prata
24:956\$800 (custo mensal)	31:763\$200 (custo mensal)	116:276\$000 (custo mensal)
299:481\$600 (custo anual)	381:158\$400 (custo anual)	1:395:312\$000 (custo anual)

Fonte: Arquivo Nacional – Rio de Janeiro. *Demonstração da despesa da Marinha a cargo do Thezouro Nacional para o anno de 1828*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação do documento: XM 543, seção de guarda: CODES.

Os dados acima mencionam apenas os custos do último ano de conflito com a República Argentina e se referem a três teatros de operações de guerra de fundamental importância para a geopolítica estratégica do Império do Brasil. Embora a província da Cisplatina tenha sido perdida, dando origem à República Oriental do Uruguai, garantiu-se, na Convenção Preliminar de Paz assinada em agosto de 1828, a manutenção da livre circulação do Rio da Prata, cujo bloqueio naval fora suspenso no final deste ano. A capital do Império fora protegida ostensivamente por navios de guerra que, além de guardarem o porto do Rio de Janeiro, realizavam comboios

a navios de comércio e cruzeiros no eixo norte-sul. O mesmo fora feito na costa da região congo-angolana, na medida em que os navios da Divisão Naval da Costa do Leste faziam missões de comboio a negreiros até a uma distância segura do litoral africano, além de realizarem cruzeiros entre os portos de Molembó, Cabinda e Ambriz.

Sobre a logística para a manutenção da Divisão Naval da Costa d'África, ressaltamos que, no contexto do fim do breve consulado de Ruy Germack Possolo em Luanda (que permanecera na função até abril de 1828),¹⁸ o governador de An-

gola, Nicolau de Abreu Castelo Branco, levantou óbices financeiros relacionados a escassez de recursos dos cofres públicos da colônia para prestar auxílio à guarnição da força naval brasileira, que eventualmente buscava adquirir mantimentos e reparos dos navios no porto da capital angolana (GUIZELIN, 2016, p. 123-131). Visando atenuar os problemas da força naval brasileira estabelecida no litoral africano, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, em nome do imperador d. Pedro I, solicitou aos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro, proprietários de embarcações que navegavam para os portos da África Ocidental, o envio de suprimentos para os militares em serviço de proteção aos negreiros no litoral da região congo-angolana.

Evidentemente, a imprensa não deixou nada disso passar despercebido. A matéria publicada na primeira página do periódico *Diário do Rio de Janeiro*, em 17 de maio de 1828, tratou exatamente desse assunto:

Declarações

Pela Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha, se faz publico, que sendo prejudicial, e provadamente inutil enviar bolaxa e legume em grande porção para supprimento da Divisão Naval na Costa d'África, pois que taes generos se arruinão facilmente com o calor do Paiz, convindo antes, como unico meio, que se remetão amiudamente, e em pequenas porções; recommenda Sua Magestade Imperial aos commerciantes desta Praça, donos de Embarcações que navegam para os Portos d'África, Occidental que facilitem em todas as ditas Embarcações o transporte de huma lemitada porção de ambos os referidos generos, de que se lhes pagará o competente frete, se assim o exigirem. Os respectivos Capitães no acto de completar a carga dirigir se hão ao Intendente da Marinha, que

tem as convenientes instrucções a este respeito. Espera o mesmo Augusto Sr. que todos se prestem a esta dispozição, que toda reverterá em beneficio do Commercio. Secretaria de Estado em 15 de maio de 1828. Joaquim Francisco Leal. (DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO, 1828. p. 1828. Mantida a grafia original)¹⁹

A mesma solicitação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha aos comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro fora publicada em edição de 16 de maio de 1828 do periódico *Diário Fluminense*, com a informação de um comboio a ser realizado em 22 de maio de 1828 com embarcações rumo à Costa da África, que seriam escoltadas por navios de guerra até distância segura da costa.²⁰ Essas matérias continuaram sendo publicadas periodicamente nos referidos jornais que circulavam na capital do Império até o início de 1830, quando ocorreu a desmobilização da força naval brasileira estabelecida no litoral africano.²¹

Assim como o primeiro comandante da força naval brasileira destacada no litoral africano, João Bernardino Gonzaga enfrentara problemas com a saúde da guarnição dos navios sob o seu comando, o mesmo ocorrera com o sucessor, o capitão de fragata Justino Xavier de Castro, que, em correspondência datada de 13 de junho de 1828, relatara ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito, a situação de parte da guarnição estacionada em Cabinda. Muitos haviam contraído moléstias e estavam em péssimo estado de saúde. Assim, a 19 de julho de 1828, a fragata *Paraguassú* partira do porto de Cabinda rumo ao Rio de Janeiro após a passagem de comando, comboiando dois navios negreiros, a galera *Novo Despique* e o brigue *Novo Destino*,²² e levando 66 doentes, dos quais morreram cinco em viagem (BOITEUX, 1921, p. 258-259).

Os dois negreiros comboiados tinham o porto de Cabinda como principal área de aquisição de cativos e, nesta viagem específica, estiveram sob a proteção de um dos maiores navios de guerra da Marinha Imperial, posto que a fragata *Paraguassú* era armada com 48 canhões (MARTINS; BOITEUX, 2002, p. 230). O primeiro tumbeiro, de propriedade de Joaquim José Cardoso Guimarães, desembarcou 315 escravos no Rio de Janeiro, e o segundo, de propriedade de João Antônio Ferreira, 515.²³ Considerando-se que, no ano de 1828, desembarcaram no porto do Rio de Janeiro 45.390 escravos africanos (FLORENTINO, 1997, p. 51), apenas esses dois navios em uma única viagem desembarcaram aproximadamente 1,8% do total de cativos. Caso se argumente que a divisão naval brasileira destacada no litoral da África salvaguardou poucos cativos perante o total, cumpre lembrar que o efeito da presença bélica naval da Marinha Imperial evitara, pela simples ameaça do uso da força, um mal maior ao tráfico. A presença de navios de guerra guardando portos negreiros dissuadia piratas e corsários.

Conforme já apontamos, para garantir a segurança das rotas atlânticas do comércio escravagista, a força naval brasileira destacada no litoral da África adotou como principal estratégia de ação a realização de comboios regulares às embarcações negreiras destinadas ao Brasil até algumas léguas distantes da costa africana, pois era nos portos africanos e na saída destes que ocorriam os ataques aos navios de comércio. Porém, durante a passagem de comando e o consequente retorno a capital do Império de alguns navios de guerra, ocorria a oportunidade de negreiros cruzarem o Atlântico sob escolta armada. Além da estratégia de comboio, os vasos de guerra brasileiros realizavam cruzeiros no eixo norte-sul da

região congo-angolana, entre os portos de Molembo, Cabinda, Ambriz, visando combater corsários e piratas; ademais, ocasionalmente rumavam para Luanda em busca de suprimentos para a tripulação e eventuais reparos.²⁴

Igualmente, deve-se atentar para o efetivo da tripulação. Como o Quadro 2 demonstra, entre abril de 1827 e março de 1829, em apenas dois anos, foram mobilizados 14 diferentes embarcações, 260 canhões e 1.734 homens. Essa artilharia representa aproximadamente 17 vezes o número total de canhões dispostos no conjunto arquitetônico da Fortaleza de São João, no Rio de Janeiro, por exemplo.²⁵ A tripulação equivale a 13,8% da população livre total (12.525 habitantes) da maior freguesia urbana da cidade do Rio de Janeiro, a Sé, no ano de 1821, neste contingente incluídas as mulheres e as crianças.²⁶ Se, por alto, 2/5 (4.900) dos habitantes livres desta freguesia fossem adultos aptos a guerrear em outras praias e mares, aqueles tripulantes das naus corresponderiam a 35,4% deles.

Manter em bom estado a tripulação em serviço no litoral africano durante meses não era uma tarefa fácil, ainda mais se considerarmos que a Armada Imperial do Brasil estava envolvida em três teatros de operações e em margens opostas do Atlântico (foz do Rio da Prata, costa brasileira e costa africana). Em agosto de 1828, o primeiro-tenente Felipe Marques de Figueiredo, comandante do brigue *Quinze de Agosto*, que recebera parte da guarnição da fragata *Paraguassú*, relatou ao ministro da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, o mau estado de sua tripulação, assim como a ausência de corsários na área de atuação da força naval brasileira após um episódio em que navios haviam sido tomados no porto de Ambriz:

[...] na minha guarnição não se achão senão creanças, pretos, e bem poucos marinheiros e alguns não são mais do que soldados sentenciados da Presiganga com o título de marinheiros; além disso, acha-se grande parte, para melhor dizer, todos escorbutados, havendo dias que custa se encontrar dez pessoas capazes de fazer serviço, (...) Não consta haver na Costa novidade de Corsarios depois da tomada dos navios de Ambriz: no dia 26 chegou a este porto a Escuna Ismenia, deste dia para cá a minha guarnição tem adoecido mais, cuja razão não posso atribuir senão por ter aquecido muito ao sol nestes dias, pois todos os meios tenho procurado para evitar a moléstia, já com a limpeza do corpo, já com a limpeza interna e externa do navio, refrescos, apesar de haver pouca ortalice por não ser tempo della; porem hoje já são menos os doentes pois só tenho nove e desses acabo de ser informado pelo cirurgião que nenhum de perigo por enquanto, e acrescento mais, terem doenças incuráveis n'esta Costa. [...] (FIGUEIREDO, Felipe Marques, 1828, *apud* BOITEUX, 1921, p. 259. Mantida a grafia original)²⁷

A sucessão dos comandantes da Divisão Naval da Costa do Leste não era acompanhada da substituição imediata de toda a tripulação dos navios de guerra em serviço no litoral africano. O relato do comandante do brigue *Quinze de Agosto* reflete exatamente essa situação: apenas a guarnição em péssimo estado de saúde havia sido substituída e retornado ao Rio de Janeiro na fragata *Paraguassú*. Após avaliar a situação da divisão naval sob o seu comando em Cabinda, o capitão de fragata Bartolomeu Hayden solicitou ao ministro da Marinha a vinda de mais um navio de guerra para melhor realizar a sua missão de proteger o comércio marítimo brasileiro, pois na ocasião contava

somente com a corveta *Ânimo Grande* e o brigue *Quinze de Agosto*, e ainda deveria providenciar o retorno ao Rio de Janeiro de parte da tripulação em mau estado de saúde. A questão da logística, no entanto, ultrapassava a saúde do pessoal militar. Pesava muito também o número e a qualidade das embarcações bélicas. No ofício de 22 de agosto de 1828, o comandante Hayden foi enfático:

[...] Ainda que a corveta e o brigue sejam de bastante força, e não obstante os esforços que pretenda fazer para a mais completa execução dos desejos e ordens de S.M. Imperial, comtudo he de meu dever saber fazer a Vossa Excelência, que estas não poderão ser executadas como desejo, enquanto não hajão aqui tres embarcações, todas boas de vela, sendo uma corveta e dous brigues, ou um brigue e uma escuna de força, que não devem estar muitos dias fundeadas, não só porque assim melhor protegem o commercio, como porque tambem he mais util para as suas equipagens; ²⁸ rogando comtudo a Vossa Excelência haja de perdoar-me por offerecer a minha opinião, visto que nenhum outro motivo pôde induzir-me a isso, senão o desejo de conservar a Dignidade da Coroa Imperial, e o interesse e Honra da Nação. [...] (HAYDEN, 1828, *apud* BOITEUX, 1921, p. 257. Mantida a grafia original)²⁹

Com efeito, além da chegada do brigue-escuna *Ismênia*, que chegara a Cabinda após Hayden ter tomado o rumo de Luanda a bordo da corveta *Ânimo Grande*, sua solicitação fora atendida, pois foi enviado do Rio de Janeiro o brigue *Duqueza de Goiás*, reforçando assim o poder da força naval brasileira destacada no litoral africano (OLIVEIRA, 2025, p. 135-136, 147).

Envolvido na campanha da Cisplatina, o recém-criado Império do Brasil mantinha a maior parte de sua esquadra no Rio

da Prata e concentrava ainda navios de guerra nos principais portos brasileiros, o que desviava a maior parte dos recursos e marinheiros. Dessa maneira, o apoio logístico à força naval brasileira na costa da África tornou-se um grande desafio, na medida em que demandava um enorme esforço financeiro e militar. Portanto, considerando-se que o principal cenário da guerra ficava na margem oeste do Atlântico, onde a Marinha Imperial realizava o bloqueio naval no Rio da Prata desde 1825, e que a guarnição efetiva da Divisão Naval da Costa do Leste era de mais de quatro centenas de homens,³⁰ estando esta situada no extremo leste do Atlântico, é compreensível que ocorressem dificuldades de abastecimento e baixas por problemas de saúde, além de empecilhos para promover a rendição da tripulação. Porém, mesmo com todas as dificuldades comuns em um cenário de guerra, o apoio logístico à força naval brasileira no litoral africano não deixou de ocorrer, tendo inclusive contado com a cooperação de comerciantes da praça mercantil do Rio de Janeiro que passaram a enviar suprimentos em suas embarcações mercantes destinadas aos portos da África Ocidental.

A DESMOBILIZAÇÃO DA DIVISÃO NAVAL DA COSTA DO LESTE E O DESENVOLVIMENTO DA POLÍTICA DO CONTRABANDO NEGREIRO NO BRASIL

No contexto em que a força naval da Armada Imperial realizou a proteção de navios negreiros brasileiros contra a investida de piratas e corsários entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, o comércio atlântico de escravos ainda era uma atividade lícita no Brasil. De acordo com a convenção antitráfico anglo-brasileira, realizada em 23 de novembro de

1826, ratificada em 13 de março de 1827, após três anos decorridos desta última data o comércio de cativos africanos seria considerado ilegal para os súditos do Império do Brasil, ou seja, 13 de março de 1830 era o prazo final previsto para navios negreiros destinados ao Brasil adquirirem escravos na costa africana ao sul da linha do Equador. Porém, esta data limite foi ampliada para mais seis meses, por meio de uma concessão britânica ao governo brasileiro. Dessa forma, os negreiros que estivessem no litoral africano deveriam regressar definitivamente ao Brasil até 13 de setembro de 1830, quando então os portos brasileiros seriam fechados para o desembarque de cativos, em função da vigência do acordo assumido pelo Brasil com a Grã-Bretanha (BETHELL, 1976, p. 74-75; FLORENTINO, 1997, p. 43).

Apesar da prorrogação por mais um semestre para que negreiros destinados ao Brasil encerrassem definitivamente suas atividades, o último comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, capitão-tenente Joze Lamego Costa, retirou-se da costa africana com toda a divisão sob o seu comando em 14 de março de 1830 para o porto do Rio de Janeiro, seguindo a determinação da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha.³¹ A decisão do império escravocrata brasileiro em encerrar a ação militar da Divisão Naval da Costa do Leste, próximo ao fim do prazo para a permanência de navios negreiros na costa da África, fez com que, na fase da ilegalidade, apenas a *Royal Navy* representasse algum obstáculo real considerável à saída de tumbeiros do extenso litoral africano. Além disso, demonstrava, em larga medida, o desinteresse do governo brasileiro em efetivamente interromper o fluxo constante de cativos africanos para o Brasil. Importa observar também que a proibição do comércio de cativos por meio de legis-

lação antitráfico não era uma realidade para as sociedades africanas envolvidas secularmente com o comércio negreiro, ou seja, não existia a ideia de ilegalidade (OLIVEIRA, 2023, p. 144 – 145).

Desde a segunda metade do século XVIII, segundo David Brion Davis, desenvolveu-se um movimento antiescravocrata na cultura ocidental, que se manifestou sobretudo em vertentes religiosas, literárias e filosóficas inovadoras que surgiram na Grã-Bretanha, na França e na América do Norte (DAVIS, 2001, p. 327-531). Apesar da força da cultura da escravidão no Brasil (CHALHOUN, 2012; MAMIGONIAN, 2017, p. 90-128), já era possível observar, na década de 1820, no *Jornal do Commercio*, críticas às atividades mercantis dos negociantes de escravos, como podemos observar na conclusão de uma matéria dedicada ao tema publicada na primeira página do periódico, em 1828: “[...] como he bem natural as pessoas empregadas nesse horrendo, deshumano, e impolitico commercio tem enriquecido grandemente”.³² Porém, o desenvolvimento de uma perspectiva antiescravista na cultura ocidental, eminentemente de raiz inglesa e francesa, teve pouca força nos domínios coloniais lusitanos da América e da África, pois encontrara uma grande resistência nas sociedades escravistas que haviam naturalizado em suas culturas o costume de vender e comprar escravos. Importa ressaltar que, no aspecto religioso predominante na cultura católica de matriz lusitana, não havia nenhum grande paradoxo moral que impedisse a prática de escravizar africanos, sendo a conversão ao cristianismo uma justificativa suficiente para legitimação do cativo (OLIVEIRA, 2023, p. 175, 188-203).

Na era da ilegalidade do tráfico atlântico de escravos, conforme analisou Tâmis Parron, desenvolveu-se no Brasil, em

meados da década de 1830, uma “política do contrabando negreiro”³³ que pode ser compreendida como uma “política de Estado” velada em prol da tolerância do comércio ilegal de cativos africanos, substanciada na passividade ou ausência de ação efetiva do governo brasileiro no combate a traficância ilícita.

Sem que se trate de teleologismo, em certa medida, a ação militar brasileira no litoral africano, entre 1827 e 1830, por meio da Divisão Naval da Costa do Leste, em consonância com os interesses dos potentados africanos que controlavam os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz, teria contribuído para o fortalecimento das redes mercantis existentes, pois durante a “vigência” da *política do contrabando negreiro* (1835-1850), estes portos da região congo-angolana, onde prevaleciam poderes africanos autônomos, tiveram papel destacado no suprimento da crescente demanda brasileira por braços cativos.³⁴ Além disso, houve, nesse contexto, a consolidação de um projeto político e econômico engendrado pela primeira elite nacional comprometida com a manutenção de uma sociedade excludente e escravista, que havia naturalizado a instituição escravidão, pois a disseminação da posse escrava era uma realidade entre diferentes grupos sociais (OLIVEIRA, 2023, p. 165).

O que unia a África ao Brasil era efetivamente o comércio de africanos, ou seja, era o eixo ou elo principal que conectava as margens opostas do Atlântico. Porém, conforme apontou Roquinaldo Ferreira, o que precisamos ter em mente ao analisar as sociedades escravistas afro-brasileiras é que o comércio de cativos não era apenas um negócio, não apenas uma relação econômica, embora o cerne da questão estivesse assentado na economia, na mercantilização de seres humanos. Em torno

do comércio de escravos, havia também uma série de relações que passavam pela diplomacia, pela política, pela religião e até mesmo por laços familiares ou “laços de afeto” que uniam as elites mercantis da África e do Brasil, vinculadas visceralmente pelo trato de cativos. Existia uma relação de harmonia de interesses que poderia ser interpretada como uma simbiose multifacetada (FERREIRA, 2012, *passim*).

Com efeito, considerando o momento histórico específico da economia brasileira no início da década de 1830, um “Império do Café” em construção, podemos compreender a questão-chave que explica a política do contrabando negreiro desenvolvida pelo Estado brasileiro, particularmente posta em prática pelos políticos saquaremas que “tiveram participação ativa, direta e decisiva no mais volumoso contrabando ilegal de seres humanos de que se tem notícia na história ocidental” (PARRON, 2011, p. 252). Em função desta política do Estado brasileiro em relação à traficância ilícita, “o Vale do Paraíba despontou como o maior produtor mundial de café entre 1837 e 1850” (PARRON, 2011, p. 245), tendo um peso enorme para a ampliação do orçamento da monarquia brasileira, que se consolidou paralelamente com a construção de um Estado nacional escravista (OLIVEIRA, 2023, p. 236).

A “política da escravidão” do Império do Brasil foi definida por Tâmis Parron como “uma rede de alianças políticas e sociais que, costurada em favor da estabilidade institucional da escravidão, contava com o emprego dos órgãos máximos do Estado nacional brasileiro em benefício dos interesses senhoriais” (PARRON, 2011, p. 18). Acreditamos que, tanto a permanência da Divisão Naval da Costa do Leste ao norte dos domínios portugueses em Angola para promover a segurança do comércio negreiro quanto a decisão do go-

verno brasileiro de desmobilizar esta mesma força naval em 1830 e assim não realizar uma ação efetiva antitráfico no litoral africano, representou, em larga medida, uma autêntica política da escravidão do Estado brasileiro, que contrastava com os compromissos internacionais assumidos.

Embora, no início da década de 1830, existisse no Parlamento brasileiro um ambiente político liberal que contribuiu para a ratificação da proibição da importação de africanos para o Brasil, por meio da Lei de 7 de novembro de 1831, esta primeira legislação nacional antitráfico acabou, em grande medida, tornando-se um simples desdobramento dos compromissos assumidos pelo governo do imperador d. Pedro I com a Grã-Bretanha em 1826, sendo, no entanto, de pouca relevância, pois não teve um efeito pragmático para impedir o contrabando de escravos (NEDELL, 2006, p. 120). A legislação brasileira antitráfico funcionou também como uma medida “unilateral” do Brasil, que então buscava afirmar a sua soberania com uma lei nacional. Dentro dessa ótica de análise, Beatriz Galloti Mamigonian e Jaime Rodrigues argumentaram que a aprovação da lei de 1831 pelo Parlamento brasileiro exerceu a função política de reafirmar a soberania nacional, abalada na convenção antitráfico de 1826, que precipuamente atendia à agenda da política externa britânica em detrimento de interesses nacionais do Império do Brasil. A estratégia brasileira foi então desenvolver um esquema de repressão autônomo, baseado no Código Criminal, e não em comissões mistas (MAMIGONIAN, 2002, p. 21; RODRIGUES, 2000, p. 87).

Acreditamos na pertinência destas interpretações, porém, em grande medida, a “legislação soberana” do império escravista brasileiro permaneceu “letra morta”, pois não abalou a força irresistí-

vel do comércio atlântico de cativos que, nas duas décadas seguintes, reassumiu a constância anterior, salvo, talvez, no curto prazo (1831 – 1834). Logo que a demanda por braços africanos voltou a crescer, em 1835, a entrada de novos africanos tornou a atingir elevados patamares (RODRIGUES, 2000, p. 215). De uma maneira geral, em 1845, o balanço que os britânicos fizeram da repressão antitráfico era desanimador, pois “só 2,8 % dos africanos embarcados na África para a travessia atlântica foram resgatados e, fora os que morreram, o resto foi efetivamente escravizado” (MAMIGONIAN, 2017, p. 213).

Segundo Leslie Bethell, após o *Bill Aberdeen*, os navios de guerra britânicos encarregados da patrulha antitráfico nas duas margens do Atlântico Sul nunca haviam gozado de poderes tão grandes, podendo capturar não apenas navios negreiros brasileiros como também os “sem nacionalidade” em qualquer ponto do alto-mar e em qualquer fase de sua viagem. Nos cinco anos que se seguiram após 1845, os cruzadores ingleses da África Ocidental e eventualmente os da base do Cabo capturaram quase 400 navios brasileiros (BETHELL, 1976, p. 269-271).

A cooperação efetiva e permanente entre a Marinha de Guerra brasileira e a inglesa no combate ao contrabando negreiro somente ocorreria na conjuntura crítica de 1850, quando o gabinete conservador que governava o Brasil abandonou a *política do contrabando negreiro* e aprovou a Lei Eusébio de Queirós, que deu suporte para o governo brasileiro combater eficazmente o comércio ilícito de africanos em uma pretensa ação política soberana (OLIVEIRA, 2023, p. 16, 271-306).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Embora o maior esforço de guerra da

esquadra brasileira se concentrasse na foz do Rio da Prata, a defesa de navios negreiros contra ataques de piratas e corsários na região africana entre os portos de Molembo, Cabinda e Ambriz tornou-se uma prioridade do Império do Brasil, haja vista que boa parte dos recursos necessários para financiar a guerra contra a República Argentina eram obtidos via impostos de importação e exportação e compra de títulos da dívida pública. Dessa forma, em suma, não se podia desprezar os interesses dos homens de negócio da maior praça mercantil da América do Sul, o Rio de Janeiro. Seus interesses se converteram em interesses de Estado, ou seja, o que estava em jogo não era apenas a segurança do comércio da escravidão, mas também a salvaguarda dos interesses da elite mercantil e fundiária que dava sustentabilidade ao governo imperial (OLIVEIRA, 2023, p. 141).

Com efeito, em caráter de interesse de Estado, entre 1827 e 1830, o governo brasileiro manteve uma força naval no litoral da região congo-angolana, a Divisão Naval da Costa do Leste, com o objetivo de manter a segurança do comércio de escravos, então sob a ameaça constante de corsários e piratas, durante e até mesmo após o fim da primeira guerra que envolvera dois países independentes da América do Sul.

O curso irrestrito ao comércio marítimo brasileiro tornou-se a principal arma de guerra da República Argentina, tendo a praça mercantil do Rio de Janeiro se convertido em um alvo preferencial, não apenas por se tratar da capital do Brasil, mas, sobretudo, pelo grande volume de seu comércio marítimo. Dessa forma, os interesses da elite mercantil mais poderosa do Império do Brasil foram seriamente afetados por corsários financiados, sobretudo, por homens de negócio da pra-

ça mercantil de Buenos Aires (OLIVEIRA, 2023, p. 52).

Os prejuízos financeiros da elite do capital mercantil carioca, representada pelos mercadores de escravos africanos, que inclusive monopolizavam as companhias de seguro de navios da província do Rio de Janeiro, certamente contribuíram para abalar mais ainda as finanças do Império do Brasil, que aplicou boa parte de sua receita para sustentar a Guerra da Cisplatina nas duas margens do Atlântico Sul.

A comunidade mercantil do Rio de Janeiro — que no contexto do processo de emancipação política do Brasil contribuíra diretamente para a formação da Armada Imperial, por meio de doações pecuniárias generosas (OLIVEIRA, 2023, p. 29 – 46, 315), durante e após a Guerra da Cisplatina — pôde contar com serviços de navios de guerra nas duas costas do Atlântico Sul em defesa de seus negócios que, em larga medida, representavam também os interesses políticos e econô-

micos do Estado imperial. Era preciso, naquele contexto geopolítico internacional do Atlântico Sul — leia-se: pressões inglesas pelo fim do comércio atlântico de escravos e de conflitos no estuário do Rio da Prata —, aliar política e economia, e vice-versa.³⁵

Foi por meio do emprego de uma das instituições centrais do nascente império sul-americano que se procurou não apenas salvaguardar as principais rotas mercantis ao longo do litoral brasileiro, mas também preservar uma herança colonial portuguesa secular, a diretriz econômica atlântico – africana escravista. A ação da Marinha de Guerra do Império do Brasil, entre os portos africanos de Molemo, Cabinda e Ambriz, no final da década de 1820, seguramente visava alcançar objetivos estratégicos da política externa brasileira: a manutenção de redes mercantis e áreas de influência no Atlântico Sul escravista.

REFERÊNCIAS

Fontes primárias manuscritas

Arquivo Nacional (AN) – Rio de Janeiro

OFÍCIOS dos comandantes de navios. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 305, XM 307.

REGULAMENTO de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 543, XM 1206, XM 1213, seção de guarda: CODES.

Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI) – Rio de Janeiro

REPARTIÇÕES consulares brasileiras em Angola 1827 – 1864, estante 238, prateleira 2, maço 01.

Fontes primárias impressas

Arquivo da Marinha do Brasil (Praça Barão de Ladário, s/nº, Ilha das Cobras, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20.091-000) – www.mar.mil.br/DPHDM



OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. O emprego da Armada Imperial brasileira na defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827 – 1830).

PRIMEIRO Livro Mestre de Assentamentos dos Oficiais da Armada Real, referente ao período de 1763 a 1847. Classificado no Arquivo da Marinha sob o n. 42593.

SEGUNDO Livro Mestre para Assentamentos de Oficiais da Armada Nacional e Imperial, referente ao período de 1817 a 1905. Classificado no Arquivo da Marinha sob o n. 42594.

Biblioteca Nacional (BN) – Rio de Janeiro, Brasil – www.bn.br

DIÁRIO Fluminense. Rio de Janeiro, v. 9, n. 50, 3 mar. 1827.

DIÁRIO Fluminense. Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, 16 maio 1828.

DIÁRIO Fluminense. Rio de Janeiro, v. 14, n. 44, 22 ago. 1829.

DIÁRIO do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, n. 14, 17 maio 1828.

JORNAL do Commercio. Rio de Janeiro, v. IV, 20 set. 1828.

Bibliografia

ARRIDO, Carlos Miguez. *Fortificações do Brasil.* Separata do v. III dos Subsídios para a História Marítima do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869.* São Paulo: Edusp, 1976.

BOITEUX, Henrique. *Os nossos Almirantes.* Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1921.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão. Ilegalidade e costume no Brasil oitocentista.* São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

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

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

FERREIRA, Roquinaldo Amaral. *Cross-Cultural Exchange in the Atlantic World: Angola and Brazil during the Era of the slave trade.* Cambridge: Cambridge University Press, 2012.

FINLEY, Moses Isaac. *Escravidão antiga e ideologia moderna.* Rio de Janeiro: Graal, 1991.

FLORENTINO, Manolo Garcia. Tráfico atlântico, mercado colonial e famílias escravas no Rio de Janeiro, Brasil, ca. 1790-ca. 1830. *História: Questões & Debates.* Curitiba: Editora UFPR, n. 51, p. 69-119, 2009.

FLORENTINO, Manolo Garcia. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre*

a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX). São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

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

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

MAMIGONIAN, Beatriz Galloti. *To be a liberated African in Brazil: labour and citizenship in the nineteenth century*. Tese (Doutorado em Filosofia da História). University of Waterloo, Ontario, 2002.

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

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

MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, t. I, v. 3, p. 163-429, 2002.

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

NEEDELL, Jeffrey D. *The Party of Order: The Conservatives, the State, and Slavery in the Brazilian Monarchy, 1831- 1871*. California: Stanford University Press, 2006.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino de Cabinda: interesses e costumes em comum (1822-1850)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2023.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825-1830)*. 1. ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2025. Obra vencedora do Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, ed. 2021.

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

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

RODRIGUES, Jaime. *O Infame Comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp/Cecult, 2000.

SOUSA, Augusto Fausto de. *Fortificações no Brasil*. Rio de Janeiro: Typographia Laem-

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. O emprego da Armada Imperial brasileira na defesa do comércio atlântico de africanos ao norte dos domínios portugueses em Angola (1827 – 1830).

mert &C, t. XLVIII, p. II, 1885.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos Internos: engenhos e escravos na sociedade colonial, 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SilvaesVoyages: the trans-atlantic slave trade database. Disponível em: www.slavevoyages.org.

NOTAS

¹ O presente artigo engloba análises defendidas em minha Tese de Doutorado: *As sociedades escravistas do Império do Brasil e do Reino de Cabinda: interesses e costumes em comum (1822 – 1850)*. Tese de Doutorado. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História, Seropédica, 2023, e partes do capítulo 3, “A utilização da Armada Imperial brasileira como instrumento de defesa do comércio atlântico de africanos em Angola (1827 – 1830)”, de minha dissertação de Mestrado, obra vencedora do Prêmio Arquivo Nacional de Pesquisa, em 2021, publicada em 2025: OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de. *Divisão Naval da Costa do Leste: a expansão da Guerra Cisplatina para o litoral africano (1825 – 1830)*. 1. ed. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2025.

² Sociedade escravista é aqui entendida como aquela que se reproduz com base no trabalho escravo, que deve conformar pelo menos um terço da força de trabalho, e, principalmente, em que a hierarquia social entre os livres se estabelece a partir da escravidão. Logo, a escravidão cria e recria a elite e a desigualdade. Ademais, o tráfico de cativos é um elemento indispensável à constituição de uma sociedade escravista. (Cf. FINLEY, 1991). Sobre valores escravistas disseminados, Schwartz afirma que a sociedade colonial/imperial brasileira era escravista não só pela presença da mão de obra escrava, mas “principalmente devido às distinções jurídicas entre escravos e livres, aos princípios hierárquicos baseados na escravidão e na raça [sem conotação biologizante], às atitudes senhoriais dos proprietários e à deferência dos socialmente inferiores”. (Cf. SCHWARTZ, 1988, p. 209).

³ João Bernardino Gonzaga nasceu em Portugal, em 5 de abril de 1781, e, em 1808, desembarcou no Rio de Janeiro junto da Família Real portuguesa. Na ocasião do processo de independência política do Brasil, optou por aderir à causa brasileira com outros 97 oficiais da Marinha de Guerra de Portugal e passou a fazer parte da nascente Marinha Imperial do Brasil (Cf. BOITEUX, 1921, p. 173-174).

⁴ Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro (BN-RJ). *Diário Fluminense*, edição de 3 de março de 1827, n. 50, v. 9, Notícias Marítimas, p. 200. (consulta online).

⁵ O navio capitânia era a embarcação principal, comandado pelo comandante geral da Divisão Naval da Costa do Leste, e coordenava a ação dos demais navios que constituíam a pequena esquadra.

⁶ Arquivo Histórico do Itamaraty – Rio de Janeiro (AHI-RJ). *Repartições consulares bra-*

sileiras em Angola 1827 – 1864, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício datado de 20 de abril de 1827. f. 2.

⁷ Arquivo Nacional – Rio de Janeiro (AN-RJ). *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 1213. f. 51. Mantida a grafia original.

⁸ Este oficial, conforme indicado no Quadro 1, em função de problemas de saúde, efetivamente não assumiu o comando da Divisão Naval da Costa do Leste.

⁹ AN-RJ. *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 1213. f. 197. Mantida a grafia original.

¹⁰ *Ibid.*, f. 196-197. Mantida a grafia original.

¹¹ *Ibid.*, Notação dos documentos: XM 1206. f. 2 (frente e verso) e 3. Mantida a grafia original (grifo nosso).

¹² *Ibid.*, f. 46 (frente e verso). Mantida a grafia original (grifo nosso).

¹³ *Ibid.*, f. 45-46 (frente e verso). Mantida a grafia original.

¹⁴ AN-RJ. Ofícios dos comandantes de navios. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 305. Mantida a grafia original (grifo nosso).

¹⁵ Sobre o péssimo estado de saúde da tripulação dos navios da Divisão Naval da Costa do Leste em 1827, veja-se o seguinte documento: AN-RJ: Ofício do Comandante João Bernardino Gonzaga ao Ministro da Marinha Diogo Jorge de Brito, datado de 8 de janeiro de 1828. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 307.

¹⁶ Em nossa pesquisa, não encontramos na documentação consultada nenhum registro sobre ataques de corsários argentinos efetuados nos portos de Luanda e Benguela. No litoral africano, no contexto da Guerra da Cisplatina, foi possível identificar roubos aos negreiros brasileiros nos portos de Molembo, Cabinda, Ambriz e no rio Zaire.

¹⁷ Sobre o quadro geral dos navios da Armada Imperial durante a Guerra da Cisplatina, vide: MARTINS; BOITEUX, 2002, p. 230-233.

¹⁸ AHI-RJ. *Repartições consulares brasileiras em Angola 1827 – 1864*, estante 238, prateleira 2, maço 01. Ofício de Ruy Germack Possolo, datado de 15 de abril de 1828, enviado ao ministro e secretário dos Negócios Estrangeiros, João Carlos Augusto de Rio Oyenhau-sen-Gravenburg, marquês de Aracati.

¹⁹ BN-RJ. *Diário do Rio de Janeiro*, edição de 17 de maio de 1828, n. 14, p. 1. Mantida a grafia original. (consulta online).

²⁰ BN-RJ. *Diário Fluminense*, edição de 16 de maio de 1828, v. 2, n. 3, p. 1. (consulta online).



²¹ AN-RJ. *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 1206. f. 191 (frente e verso).

²² A galera *Novo Despique* e o brigue *Novo Destino* eram navios negreiros que praticavam com regularidade o comércio transatlântico de escravos africanos. Cf. www.slavevoyages.org. Acesso em: 5 out. 2015.

²³ Cf. www.slavevoyages.org. Acesso em: 5 out. 2015.

²⁴ A estratégia de ação naval da Divisão Naval da Costa do Leste pode ser percebida em uma correspondência de 1829 do comandante Bartolomeu Hayden ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim, onde há um relato da perseguição de um navio pirata por um dos navios que compunham a força naval brasileira. Cf. AN-RJ: Ofício do comandante Bartholomeu Hayden ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Sousa Melo e Alvim, datado de 22 de janeiro de 1829. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação XM 305.

²⁵ Considerando que até o ano de 1863 a Fortaleza de São João, localizada no lado ocidental da barra da Baía da Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, era artilhada com uma bateria de apenas 15 canhões de grosso calibre. Cf. SOUSA, 1885; ARRIDO, 1940.

²⁶ Sobre a população do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX, vide: KARASCH, 2000.

²⁷ Ofício do primeiro-tenente Felipe Marques de Figueiredo, comandante do brigue *Quinze de Agosto*, datado de 2 de agosto de 1828, enviado ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim. *Apud* BOITEUX, 1921, p. 259. Mantida a grafia original.

²⁸ O termo equipagens refere-se à guarnição dos navios de guerra.

²⁹ Ofício do capitão de fragata Bartolomeu Hayden, comandante da Divisão Naval da Costa do Leste, datado de 22 de agosto de 1828, enviado ao ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Miguel de Souza Mello e Alvim. *Apud* BOITEUX, 1921, p. 257. Mantida a grafia original.

³⁰ Conforme o Quadro 2: “O poder naval da Divisão Naval da Costa do Leste”.

³¹ AN-RJ. *Regulamento de Avisos aos Comandantes das Forças Navais e dos Navios da Armada*. Fundo: Série Marinha, código do fundo: B2, notação dos documentos: XM 1206. f. 191 (frente e verso).

³² BN-RJ. *Jornal do Commercio*, edição de 20 de setembro de 1828, v. IV, p. 1. Mantida a grafia original. (Consulta online).

³³ De acordo com Tâmis Parron, a *política do contrabando negreiro* (1835 – 1850).

se traduziu em uma sólida rede de alianças sociais que os líderes do Regresso (núcleo histórico do Partido Conservador) teceram por meio de falas parlamentares, projetos de lei, decisões do Executivo, periódicos, publicação de livros e petições municipais ou provinciais para garantir a reabertura do tráfico de escravos sob a forma de contrabando em *nível sistêmico*, isto é, aceito verticalmente no país, desde as altas estruturas de poder (Executivo, Senado e Câmara) até o juiz de paz encravado em alguma freguesia do interior. Ao fim e ao cabo, o contrabando forjou a base material com que o Estado brasileiro cobriu as despesas públicas, orçadas em torno de 13 mil contos de réis até 1837, mas elevadas, de 1838 a 1840, para 20.600 contos anuais e, do Golpe da Maioridade a 1850, para a média de 27 mil. (PARRON, 2011, p. 18)

³⁴ Vide: www.slavevoyages.org. Acesso em: 15 fev. 2023.

³⁵ A ideia que norteia essa reflexão parte do pressuposto teórico do papel fundamental da política como instrumento de regulação da economia. Cf. POLANYI, Karl. *A grande Transformação*, 2000, *passim*.



