

A expansão da Guerra Cisplatina para a margem africana do Atlântico

Marcelo Rodrigues de Oliveira

Primeiro-Tenente do Quadro Técnico Temporário da Marinha, graduado em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). É pós-graduado em história das relações internacionais pela mesma universidade e também possui o curso de pós-graduação em história militar brasileira pela Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNI-RIO) e Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB). Atualmente exerce a função de pesquisador no Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

RESUMO

Neste artigo buscaremos comprovar que a Guerra Cisplatina (1825-1828) gerou necessidades de proteção do comércio transatlântico de escravos africanos para o Brasil, pois corsários das Províncias Unidas do Rio da Prata cruzaram o Atlântico, visando apresar navios negreiros destinados ao Brasil. Em 1827, no ápice da guerra de corso, o governo imperial determinou o estabelecimento de uma força naval no litoral de Angola, com o propósito de garantir a segurança dos navios empregados no “comércio de almas”.

PALAVRAS-CHAVE: Comércio transatlântico de escravos, Armada Imperial, Guerra de Corso

ABSTRACT

In this article we will try to prove that the Cisplatin war (1825-1828) originated needs of protection in the Transatlantic Trade of african slaves to Brazil, because privateers of the united provinces of the River Plate crossed the Atlantic aiming to capture the slave ships destined to Brazil. In 1827, in the climax of the Corso War, the Imperial government ordered the establishment of a naval force in the Angola coast with the purpose to warrant the safeguard of ships engaged in “The Souls Trade”.

KEYWORDS: Transatlantic slave trade, Imperial Armada, War Corso

[...] se foi preciso **conservar** por seis mezes, **depois da publicação da paz**, uma **divisão naval** no Rio da Prata, se ainda é preciso sustentar outra **nos mares da África, para defender o nosso expirante commercio naquella costa das continuas aggressões dos piratas que a infestam**, se a viagem da senhora Rainha de Portugal, D. Maria II á Europa exige a presença de duas fragatas de 1ª ordem naquelle hemispherio, como se poderia esperar redução de despeza com a marinha? (Grifo nosso)

Relatório do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha,
Miguel de Souza Mello e Alvim, 1829. p. 3.

O CORSO COMO OPÇÃO DE GUERRA DAS PROVÍNCIAS UNIDAS DO RIO DA PRATA

A Armada Imperial brasileira na Guerra da Cisplatina (1825-1828)¹ além de combater a força naval regular das Províncias Unidas do Rio da Prata, atuou também contra corsários

¹ Conflito bélico entre o Império do Brasil e as Províncias Unidas do Rio da Prata (futura Argentina), que disputavam a Província Cisplatina (futuro Uruguai), então parte do território brasileiro. Sua origem foi uma rebelião, nesta província, liderada pelo exército de Juan Antonio Lavalleja em 1825, apoiada pelas Províncias Unidas do Rio da Prata, que pretendiam anexá-la ao seu território.

com Patentes de Corso fornecidas pelo governo de Buenos Aires e pelo próprio exército de Lavalleja. Diversos ataques a navios mercantes ao longo do litoral brasileiro e também na costa africana caracterizaram a guerra irregular promovida por corsários de múltiplas nacionalidades, ávidos pela oportunidade de lucros fáceis e imediatos.

A guerra de corso empreendida contra o comércio marítimo brasileiro representou de certa maneira a estratégia de ação naval mais eficaz das Províncias Unidas do Rio da Prata contra a estratégia naval brasileira, que consistiu fundamentalmente em promover o bloqueio do estuário do Rio da Prata, visando impedir o comércio marítimo e a ação dos navios de guerra inimigos.

A esquadra das Províncias Unidas, inferior em número de navios, era perfeitamente adequada a navegação no estuário platino, repleto de bancos de areia, canais estreitos e pouco profundos. Através da tática de “guerrilha naval” os platinos procuraram furar o bloqueio promovido pela esquadra brasileira, que era constituída, na sua maioria, por navios de grande calado, inadequados para navegar no estuário do Prata.²

No início da Guerra Cisplatina estabeleceu-se um impasse, pois as duas esquadras permaneciam praticamente imobilizadas no estuário. O governo das Províncias Unidas adotou então uma medida de grande alcance estratégico-político: a guerra de corso ir-restrita contra o comércio marítimo brasileiro, oficializada pelo decreto de 2 de janeiro de 1826.³

A operação ofensiva que a Marinha Imperial realizou com o bloqueio naval do Prata coexistiu com a ação defensiva na vigilância das extensas águas territoriais brasileiras, defendendo o comércio marítimo brasileiro contra a ação corsária.

O relatório apresentado à Assembleia Geral Legislativa em 3 de maio de 1828 pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha Diogo Jorge de Brito, refe-

rente ao ano de 1827, assevera que o número de navios da Armada Imperial em ação na Campanha da Cisplatina, embora parecesse avultado, era de necessidade absoluta, pois era imprescindível:

(...) não diminuir a esquadra no Rio da Prata, **conservar uma divisão naval na costa da África, e rendendo-se de seis em seis mezes**, o que importa quasi o emprego de duas divisões; **manter outra divisão naval na Bahia, não só para guarda-costa, mas até por ser um lugar acessível a qualquer empreza do inimigo**; destacar algumas embarcações para socorro das Províncias de Pernambuco, Ceará, Maranhão e Pará, **proseguir nos regulares comboys para Campos e portos do Sul**; e finalmente **sustentar effectivos cruzeiros sobre os principais pontos**, demandados pelos navegantes, para verificação de suas derrotas (...)⁴

O sistema de comboios passou a ser empregado a partir de 1827 com o objetivo de combater os corsários platinos, protegendo as rotas comerciais, em especial as do tráfico transatlântico de escravos. A manutenção de uma divisão naval destacada na costa da África, precisamente em Angola, e as operações guarda-costas no litoral da Bahia e do Rio de Janeiro, pontos focais da ação corsária, sugerem claramente a intenção de emprego da Armada Imperial para promover a proteção dos portos principais de saída e de chegada dos navios negreiros.

Ao ser declarada a guerra entre as Províncias Unidas do Rio da Prata e o governo Imperial do Brasil, a 10 de dezembro de 1825, com a Província Cisplatina rebelada, um corsário já atuava no litoral brasileiro, chamava-se *Guillermo*, que conseguira Patente de Corso da Banda Oriental (futuro Uruguai). A Patente Oriental não tinha mui-

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

³ Cf. ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional 1867-1910*. Tese de Doutorado. Departamento de História da Universidade de São Paulo, 2001. p. 29.

⁴ MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório do ano de 1827, apresentado à Assembleia Legislativa pelo Exmo. Sr. Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, Diogo Jorge de Brito, em 3 de maio de 1828. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876, p. 3. (Grifo nosso)

to valor, o que podia transformá-lo em pirata.⁵ Nesta condição este navio a 16 de dezembro de 1825 atacou a 18 léguas de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, o navio negreiro *São José*, que viera do porto angolano de Cabinda com 382 escravos, tendo toda a escravaria roubada.⁶

Depois da autorização oficial para a guerra de corso, pelas Províncias Unidas do Rio da Prata, diversos navios corsários, após receberem as Patentes de Corso, começaram a se organizar, para iniciar uma pilhagem sem precedentes aos navios de comércio brasileiros. A partir de então a situação do *Guillermo* regularizou-se, sendo rebatizado com o nome de *General Lavalleja* após receber a Patente argentina em março de 1826. Depois de ter realizado dezenas de presas este corsário acabou naufragando em julho de 1826 em viagem de retorno à base corsária de Carmen de Patagones.⁷

A reação da Marinha Imperial brasileira aos corsários em águas territoriais inimigas não se deu apenas no estuário do Rio da Prata. Em 1827, ocorreram as investidas da Armada Imperial ao extremo sul do território das Províncias Unidas do Rio da Prata para destruir os “ninhos” dos corsários e recuperar alguns navios mercantes que haviam sido apresados.

Com efeito, organizaram-se duas expedições destinadas às bases corsárias de Carmen de Patagones e San Blas, ambas localizadas em uma região inóspita e desconhecida pelos brasileiros: a Patagônia. Estas bases eram as portas de entrada de presas com as quais se garantia o abastecimento de Buenos Aires e de certa maneira anulavam, em parte, os efeitos do bloqueio naval empreendido pela Armada Imperial no Rio da Prata.⁸

As condições climáticas da região da Patagônia e a falta de informações sobre o sistema defensivo dos corsários contribuíram para o fracasso das duas expedições. Porém, o combate aos corsários obteve suces-

so através do bloqueio naval de outra base corsária, localizada no Rio Salado. Além disso, vários navios corsários foram vencidos no mar pela Armada Imperial brasileira.

É provável que o aumento da vigilância da Armada Imperial ao longo de pontos focais do litoral brasileiro (Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco) e o desenvolvimento do sistema de comboios tenham contribuído para que alguns corsários aumentassem seus raios de ação até o litoral africano, visando apresar navios negreiros destinados ao Brasil e assim embaraçar o intenso comércio transatlântico de escravos.

Para combater o corso e também a pirataria que se proliferaram na costa africana no contexto da Guerra Cisplatina, foi necessário o governo Imperial brasileiro adotar uma atitude singular – deslocar navios de guerra para o litoral da África.

O ápice da atividade corsária ocorreu a partir de 1827, ano em que a Esquadra das Províncias Unidas recebeu um golpe final da Armada Imperial brasileira no combate naval de Monte Santiago, ocorrido entre 7 e 8 de abril. As grandes perdas argentinas nesta batalha levaram o governo de Buenos Aires a optar definitivamente pela guerra de corso.

A guerra de corso sob os auspícios portenhos constituiu-se na ação naval de maiores e piores consequências para o esforço de guerra do Império do Brasil, pois sua economia agrário-exportadora e dependente da mão de obra escrava africana foi seriamente afetada pela ação dos corsários.

A atividade corsária no litoral brasileiro e na costa africana atingiu a economia brasileira de maneira direta, diminuindo o abastecimento, “não só com a destruição dos navios carregados de gêneros essenciais, como devido à lentidão imposta pela adoção do sistema de comboios”.⁹

Em outubro de 1827 o *Jornal do Comércio* noticiava o aumento do seguro marítimo em 30%, o franqueamento da navegação

⁵ Cf. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. *Campanha Naval na Guerra Cisplatina*. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro Volume, Tomo I, 2002, p. 354.

⁶ Cf. FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p.143.

⁷ Cf. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 355; 359.

⁸ Cf. MARTINS, Helio Leoncio. O corso nas costas do Brasil (1826-1828). In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 120, nº 1/3, p. 53-77, janeiro/março, 2000. p. 69.

⁹ Cf. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 361.

costeira para bandeiras estrangeiras, bem como que cuidados especiais haviam sido tomados para evitar a fome em algumas comunidades do nordeste.¹⁰

CORSÁRIOS A SERVIÇO DO GOVERNO DE BUENOS AIRES: UMA AVENTURA INTERNACIONAL EM BUSCA DE BUTINS

Alguns corsários foram armados no porto de Buenos Aires e conseguiram romper o bloqueio naval brasileiro; outros partiam das bases de corsários de San Blas e Carmen de Patagones, localizadas na região da Patagônia, território das Províncias Unidas do Rio da Prata. Além destas procedências, havia corsários que, após receberem Patentes de corso, partiam de portos do exterior.

De acordo com o historiador naval Helio Leoncio Martins, a quase totalidade dos comandantes dos navios corsários era constituída por estrangeiros: norte-americanos, italianos, franceses, ingleses, holandeses, suecos.¹¹ Havia os comandantes corsários que, contratados pelo governo de Buenos Aires para atuarem na Marinha de Guerra, alternavam o corso com as operações militares, deixando nomes consagrados na armada Argentina.¹²

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

No ápice da Guerra Cisplatina, muitos homens da Armada das Províncias Unidas do Rio da Prata desertaram para se engajarem na guerra de corso, onde teriam me-

lhores possibilidades pecuniárias, embora duvidosas, o que despertava a indignação do chefe naval das Províncias Unidas, o Almirante irlandês William George Brown.¹³

Para a distribuição dos butins das atividades corsárias, existia um “Tribunal de Presas”, que as classificava como “boas” ou “más”, dependendo de terem sido feitas de acordo com os ditames da regulamentação existente ou não. No caso de serem consideradas “más”, as presas deveriam ser restituídas aos seus respectivos donos, e estes ressarcidos das perdas. Se as presas fossem julgadas “boas”, deveriam ser vendidas. Entretanto, os armamentos apresados dos inimigos não poderiam ser vendidos, pois de acordo com os regulamentos da atividade do corso, estes pertenciam obrigatoriamente ao Estado beligerante que distribuía as Patentes de Corso. Normalmente quem comprava as demais mercadorias apresadas era o próprio governo de Buenos Aires, sendo uma solução para o problema do abastecimento da cidade, que fora prejudicada pelo bloqueio naval brasileiro. Dos valores obtidos com a venda, 50% eram destinados ao armador do navio corsário e o restante obedecia uma distribuição variável, de acordo com a hierarquia de funções desempenhadas a bordo do corsário. As quantias recebidas pela tripulação dos corsários eram muito superiores às pagas às guarnições da Marinha de Guerra.¹⁴

A REGULAMENTAÇÃO DO CORSO REFERENTE ÀS PRESAS VIVAS: ESCRAVOS AFRICANOS

As determinações regulamentares da guerra de corso promovida contra o comércio brasileiro transatlântico de escravos foram reguladas através de três decretos do governo das Províncias Unidas do Rio da Prata. O primeiro deles, de 6 de março de 1826, prometia aos corsários o pagamento de 50 pesos por escravo aprisionado. No dia 28 do mesmo mês, novo decreto mantinha a

¹⁰ *Jornal do Commercio*, edição de 9 de outubro de 1827. Apud. MARTINS, Helio Leoncio; BOITEUX, Lucas Alexandre. Campanha Naval na Guerra Cisplatina. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, Terceiro Volume, Tomo I, 2002, p. 360.

¹¹ Cf. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 358.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*, p. 359.

indenização de 50 pesos, porém determinou que os escravos oriundos de navios apresados deveriam ser entregues ao Governo, o qual os recrutaria para o serviço militar ou os empregaria com particulares, devendo ser libertados dentro de seis anos, prazo que poderia ser ampliado caso o escravo fosse solteiro ou menor de 20 anos. Enquanto os cativos estivessem empregados por particulares, o Governo a estes pagaria um peso por mês, para que fosse entregue ao escravo no final do período.

Estas instruções sobre o destino a ser dado aos escravos apresados tinham claramente objetivos militares, pois é importante ressaltar que os navios mercantes brasileiros em geral eram guarnecidos por grande número de escravos, estes diante da possibilidade de obter liberdade tendiam a facilitar a captura.¹⁵

Por decreto expedido em 12 de setembro de 1827, o Governo de Buenos Aires concedia a liberdade imediata a todos os escravos desembarcados em portos das Províncias Unidas do Rio da Prata. Além disto, aumentou a indenização por escravo capturado para 200 pesos, pagos por serviços prestados pelos mesmos, embora já libertos, aos armadores dos corsários. O decreto estabelecia ainda que de cada cem escravos capturados dez homens seriam mantidos a serviço do Estado por não mais de oito anos e, finalmente, proibia o abandono dos escravos apresados em países estrangeiros, salvo por motivos de segurança.¹⁶

Se o controle sobre o corso por parte das autoridades platinas estava sendo bem-sucedido no que diz respeito aos gêneros alimentícios, promovendo inclusive o suprimento de Buenos Aires, o mesmo não pode ser dito em relação aos escravos.

Segundo Helio Leoncio Martins as regulamentações estabelecidas através desses decretos não foram cumpridas com rigor pelos armadores de corsários, tendo as autoridades platinas perdido o controle sobre alguns corsários que passaram a comercia-

lizar os escravos capturados em portos estrangeiros, preferindo lucros maiores.¹⁷

Com efeito, os armadores de corsários preferiam comercializar os escravos capturados nas Antilhas ou nos Estados Unidos.¹⁸ A ação dos navios corsários platinos sobre o comércio transatlântico de escravos parece ter causado grandes prejuízos aos traficantes de escravos brasileiros, como veremos mais adiante.

OS NÚMEROS DA GUERRA DE CORSO CONTRA O COMÉRCIO MARÍTIMO BRASILEIRO

Os dados sobre a guerra de corso empreendida pelas Províncias Unidas do Rio da Prata contra o comércio marítimo brasileiro parecem ser pouco confiáveis, porém utilizaremos como referência as estatísticas do historiador naval argentino Laurio Destefani, publicadas na *História Naval Argentina*.¹⁹

A leitura dos números fornecidos – que só podem ser vistos como indicativos – permite percebermos que teria ocorrido um gradativo aumento do número de corsários que atuaram durante o triênio 1826-1828, tendo estes apresado 403 embarcações mercantes, das quais 139 chegaram aos portos das Províncias Unidas do Rio da Prata, 133 foram destruídas, 24 reapresadas, 33 liberadas e 74 não se conhece o destino. Assim vejamos:

TABELA 1
Corsários com Patentes de Corso das Províncias Unidas do Rio da Prata

Ano	Número de corsários	Corsários capturados	Corsários destruídos
1826	17	5	3
1827	27*	9	4
1828	34**	13	7
Total	78	27	14

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

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

¹⁵ Ibidem, p. 356.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ DESTEFANI, Laurio. *História Naval Argentina*, v. 6. Apud. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 361-362.

TABELA 2

Presas

Ano	Presas	Chegadas aos portos das Províncias Unidas	Destruídas	Reapresadas	Liberadas	Destino desconhecido
1826	51	21	5	7	4	14
1827	248	75	98	12	22	41
1828	104	43	30	5	7	19
Total	405	139	133	24	33	74

O ano de 1827 aparece como o mais promissor da guerra de corso contra o comércio marítimo brasileiro. No último ano da campanha da Cisplatina, observamos que o número de corsários capturados ou destruídos aumentou e o de presas apreendidas diminuiu consideravelmente, esta mudança de situação pode ser relacionada com as medidas anticorso desenvolvidas pela Armada Imperial brasileira.

Com efeito, os pontos focais da ação dos corsários passaram a ser vigiados por navios de guerra; o bloqueio naval do Rio da Prata e do Rio Salado se tornaram mais cerrados²⁰; além do desenvolvimento do sistema de comboios regulares, que consistia em saídas conjuntas dos portos brasileiros de navios de comércio que passaram a se armar, assim como em algumas ocasiões estes últimos eram escoltados por navios da Armada Imperial em viagens de cruzeiro ao longo da costa brasileira e até mesmo para cruzarem o Atlântico rumo à África. Estas medidas anticorsários surtiram um efeito considerável, haja vista que enquanto em 1827 se registraram 248 apresamentos de mercantes brasileiros, no ano seguinte este número caiu para 106.

O deslocamento de navios corsários para o litoral africano em busca de negreiros destinados ao Brasil ocorrera possivelmente em função desta mudança de conjuntura da guerra de corso em águas próximas ao litoral brasileiro. Assim, destacamos o caso do corsário *General Brown*, comandado por

Augusto Larsen, que largou de Buenos Aires em 19 de março de 1828 e rumou para a costa africana, tendo apresado os navios negreiros *Cotin*, *Imperador* e *Triunfo da Inveja*.²¹

OS EFEITOS DO CORSO E DA PIRATARIA SOBRE O COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVOS

De acordo com o historiador Manolo Florentino²² dos ataques registrados na década de 1820 contra navios negreiros destinados ao Brasil ocorreram perdas que variaram entre a totalidade dos africanos (inclusive o navio), até percentuais variados de carga humana.

O corso a navios negreiros “era tanto mais frequente quanto maior fosse a demanda por africanos, como durante a década de 1820.”²³

A formação de sistemas de comboios parece ter sido a mais eficiente medida contra o corso e a pirataria, “fato insinuado pelas saídas conjuntas (dois ou mais navios) do porto do Rio de Janeiro rumo à África.”²⁴ Sobre esta estratégia de proteção do comércio transatlântico de escravos, reproduziremos dados estatísticos fornecidos por Manolo Florentino:

[...] Entre outubro de 1827 e janeiro de 1830, de 119 saídas registradas pelos periódicos, apenas 42 (35%) ocorreram com naus que partiram sozinhas, enquanto que sessenta (50%) congregaram duas e três naus, e dezessete (15%) ocorreram juntando oito ou nove barcos negreiros.²⁵

²⁰ Cf. MARTINS; BOITEUX, op. cit., p. 361.

²¹ Ibidem. p. 394.

²² FLORENTINO, op. cit., p. 143.

²³ Ibidem.

²⁴ Ibidem, p. 142.

²⁵ Ibidem.

Citaremos a seguir estimativas da chegada de navios negreiros aos três portos brasileiros por onde mais entravam escravos africanos através do comércio transatlântico, ou seja, os portos de Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco:

[...] enquanto de 1822 a 1827 cerca de sessenta navios tinham desembarcado aproximadamente 25 mil escravos por ano na província do Rio de Janeiro, em 1828 mais de cento e dez navios desembarcaram, em média, 45 mil escravos, o mesmo que no ano seguinte e, nos primeiros seis meses de 1830, setenta e seis navios negreiros desembarcaram mais de 30 mil escravos. Na província da Bahia, onde nos anos anteriores cerca de quinze navios tinham desembarcado anualmente entre três e quatro mil escravos, em 1829 quarenta e três navios desembarcavam mais de 17 mil enquanto que, no mesmo ano, mais cinco mil eram desembarcados por vinte e dois navios em Pernambuco.²⁶ (Grifo nosso)

Para o caso específico do porto do Rio de Janeiro, citaremos a seguir a evolução das entradas de navios negreiros entre fins do século XVIII até 1830, a fim de percebermos como os últimos anos da década de 1820

TABELA 3
Evolução das entradas de navios negreiros no porto do Rio de Janeiro, 1796-1830

Período	Número de Entradas	Média Anual	Índice
1796-1808	278	21	100
1809-25	758	47	224
1826-30	470	94	448

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

foram marcados por um crescimento sem precedentes da demanda por escravos.

Esse influxo de africanos para o Brasil ocorrido no final da década de 1820 pode ser compreendido como uma consequência direta do prazo estabelecido para a abolição total do comércio transatlântico de escravos na convenção anglo-brasileira de 1826.²⁷ Ao que parece, a “comunidade de traficantes” e os compradores de escravos africanos em solo brasileiro de certa maneira temiam que ocorresse de fato o fim do comércio transatlântico de escravos, daí ter ocorrido um aumento considerável na demanda por africanos entre 1827 e 1830.

A seguir, citaremos uma relação de navios negreiros, provenientes de portos africanos com destino ao Brasil, atacados por corsários e piratas entre 1823 e 1830, elaborada a partir de consulta a periódicos que circulavam na Província do Rio de Janeiro na década de 1820.

Analisando esses dados podemos perceber claramente como ocorreu um aumento considerável de ataques a negreiros entre 1825 e 1828, ou seja, no contexto da Guerra Cisplatina e após o fim desta, enquanto a demanda por africanos no Brasil permaneceu elevada, em função da proximidade da data prevista para a supressão total do “comércio de almas”.

Além disso, ressalta-se também que a maior incidência de ataques ocorreu a navios negreiros procedentes do porto angolano de Cabinda, que na década de 1820 era um dos principais portos fornecedores de escravos para o Rio de Janeiro.

Os ataques aos negreiros ocorriam geralmente no litoral africano ou próximo à costa brasileira, ou seja, os pontos mais vulneráveis eram os locais de saída e de chegada dos navios negreiros.

Segundo Manolo Florentino, “durante a década de 1820 mais de 4 mil africanos passaram para as mãos dos piratas, sem contar as perdas de tripulantes e dos próprios barcos”.²⁸ E ainda estimando os prejuízos dos

²⁶ BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869*. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976. p. 78-79.

²⁷ A data estabelecida para permanência do comércio lícito de escravos africanos ao sul do hemisfério do Equador era 13 de março de 1830, ou seja, três anos após a ratificação da convenção anglo-brasileira de 1826, ocorrida em 13 de março de 1827.

²⁸ Cf. FLORENTINO, op. cit., p. 144.

TABELA 4

Navios negreiros atacados por corsários e piratas entre 1823 - 1830

Navio	Ano	Procedência	Escravos Comprados	Escravos Roubados
<i>Grão Penedo</i>	1823	Cabinda	433	173
<i>Desunião</i>	1825	Cabinda	256	256
<i>Ulisses</i>	1825	Cabinda	700	–
<i>Amizade</i>	1825	Benguela	301	99
<i>São José</i>	1825	Cabinda	382	382
<i>Audax</i>	1827	Cabinda	498	–
<i>Estrela do Mar</i>	1827	Molembo	213	213
<i>Tejo</i>	1828	Cabinda	424	325
<i>Poliphemo</i>	1828	Cabinda	692	560
<i>Amizade Feliz</i>	1828	Rio Zaire	220	125
<i>Carolina</i>	1828	Ambriz	300	80
<i>Nova Santa Rosa</i>	1828	Cabinda	451	340
?	1828	Molembo	188	188
?	1829	Cabinda	498	355
?	1829	Cabinda	103	103
<i>Providência</i>	1830	Ambriz	191	74
<i>Ceres</i>	1830	Ambriz	418	61
<i>General Rego</i>	1830	Ambriz	345	132

FONTES: Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional, periódicos: *Gazeta do Rio de Janeiro*, *Diário do Rio de Janeiro*, *Jornal do Comércio*, *Diário Fluminense*.

traficantes de escravos da Província do Rio de Janeiro, concluiu que “na última década do tráfico legal a pirataria tenha causado aos traficantes cariocas um prejuízo entre oitocentos e novecentos contos de réis”.²⁹

De acordo com Mahadi Adamu, “os mercados de alma ainda sofriam frequentes roubos durante as longas jornadas entre o interior e os portos africanos”.³⁰

Nos barracões, onde os escravos ficavam concentrados à espera de embarque, situados próximos aos portos africanos, ou mesmo a bordo das embarcações negreiras ancoradas à espera de completar a lotação, havia a possibilidade da ocorrência de furtos ou roubos de cativos. Foi o que aconteceu em 1827 com o negreiro *Estrela do Mar*, consignado a Joaquim de Mattos Costa, que teve

213 escravos roubados dentro do porto de Molembo.³¹ O mesmo ocorreu “com traficantes como Felipe Ribeiro da Cunha, em Molembo (1828), e Joaquim Martins Mourão, em Cabinda (1829), roubados em 188 e 103 escravos, respectivamente, antes de zarpar”.³²

Uma vez no mar, o primeiro perigo era a subtração dos escravos por piratas ou corsários. As palavras de Manolo Florentino confirmam esta assertiva, senão vejamos:

Durante a etapa marítima, mais do que qualquer outra, aumentavam os riscos dos traficantes (...). A perda da mercadoria humana através da ação corsária ou mesmo do naufrágio era possibilidade sempre presente em qualquer tipo de operação mercantil

²⁹ Ibidem.

³⁰ ADAMU, Mahadi. The delivery of slaves from the Central Sudan to the bight of Benin in the eighteenth centuries, in: GEMERY, Henry A.; HOGENDORN, Jan S., editores. *The uncommon market* (Essays in the economic history of the atlantic slave trade). Nova York, Academic Press, pp. 163-80, 1979. Apud. FLORENTINO, Manolo. op. cit., p.141.

³¹ Diário Fluminense de fevereiro de 1827 (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional). Apud. FLORENTINO, op. cit., p. 141.

³² Diário Fluminense de agosto de 1828 e junho de 1829 (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional). Apud. FLORENTINO, op. cit., p. 141.

marítima, importando menos a natureza da mercadoria do que seu valor enquanto presa.³³

O negreiro *Desunião*, procedente do porto de Cabinda, aos 28 dias de viagem foi atacado por um corsário saído de Cuba, tendo seus 256 escravos roubados.³⁴ O negreiro *Ceres*, por sua vez, adentrou a Baía de Guanabara em março de 1830 com 341 cativos adquiridos em Ambriz. Dezesesseis haviam perecido durante a travessia do Atlântico e 61 foram roubados perto do litoral africano por pirata de bandeira norte-americana.³⁵

De acordo com Herbert Klein e Stanley Engerman³⁶, dos escravos que entraram no porto do Rio de Janeiro entre 1795 e 1830, a maior parte provinha dos portos angolanos de Cabinda e Ambriz, situados ao norte do Rio Zaire. Nestes portos os traficantes de escravos conseguiam burlar as medidas de controle da coroa portuguesa sobre as atividades mercantis, e portanto a margem de lucros era maior.

Segundo Jaime Rodrigues³⁷, no início do século XIX, Cabinda se converteu em uma “zona de livre comércio”, em função da prevalência dos interesses africanos em detrimento da pretensa soberania portuguesa, e funcionava como uma base de traficantes de escravos, envolvidos tanto com o mercado brasileiro como com o cubano, interessados em escapar às medidas de controle sobre as atividades comerciais em portos angolanos situados mais ao sul, como Benguela e Luanda.

De forma análoga Alberto da Costa e Silva afirma que ao norte do Rio Zaire prevalecia uma autonomia dos “Reinos Vilis”, na medida em que seus portos competiam com Luanda, onde prevalecia a soberania da Coroa de Portugal. Assim vejamos:

(...) Já os **reinos de Loango, Cacongo e Angoio**, ao norte da foz do Zaire, ainda que negociassem com Luanda, pertenciam a uma **outra zona comercial, controlada pelos vilis, que traziam do interior o marfim, os panos de rafia e os escravos que ofereciam em seus portos.**³⁸ (Grifo nosso)

Diante da necessidade de proteção do comércio transatlântico de escravos na costa africana, o governo imperial brasileiro fez uso de um instrumento de força. Em 1827, ocorreu a projeção do poder naval da Armada Imperial para o litoral de Angola, através do estabelecimento de uma Divisão Naval destacada exatamente no porto de Cabinda, local onde se registrou uma maior incidência de ataques a navios negreiros destinados ao Brasil na década de 1820.

O comércio transatlântico de escravos era o único meio de repor em larga escala a mão de obra necessária à grande agricultura de exportação de base escravista do Brasil, porém é mister salientar que a posição ímpar que os comerciantes de escravos desempenhavam na hierarquia socioeconômica brasileira e os prejuízos que estavam tendo em função do corso e da pirataria teriam contribuído decisivamente para que o governo imperial organiza-se uma força naval encarregada exclusivamente de proteger o comércio negreiro.

A guerra de corso foi gradativamente desaparecendo, porém persistiu até o fim da Guerra Cisplatina, e até após a assinatura do Tratado de Paz em 27 de agosto de 1828, pois foi necessário algum tempo para que os corsários que estavam no mar tomassem conhecimento.

³³ FLORENTINO, op. cit., p.141.

³⁴ Diário do Governo de novembro de 1825 (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional). Apud. FLORENTINO, Manoel, op. cit., p. 143.

³⁵ Diário Fluminense de março de 1830 (Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional). Apud. FLORENTINO, Manoel, op. cit., p.144.

³⁶ KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica*. Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 102.

³⁷ Rodrigues, Jaime. *De Costa a Costa – Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, pp.13-15-30.

³⁸ SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico*. A África no Brasil e o Brasil na África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011, p. 87.

ANEXO 1:

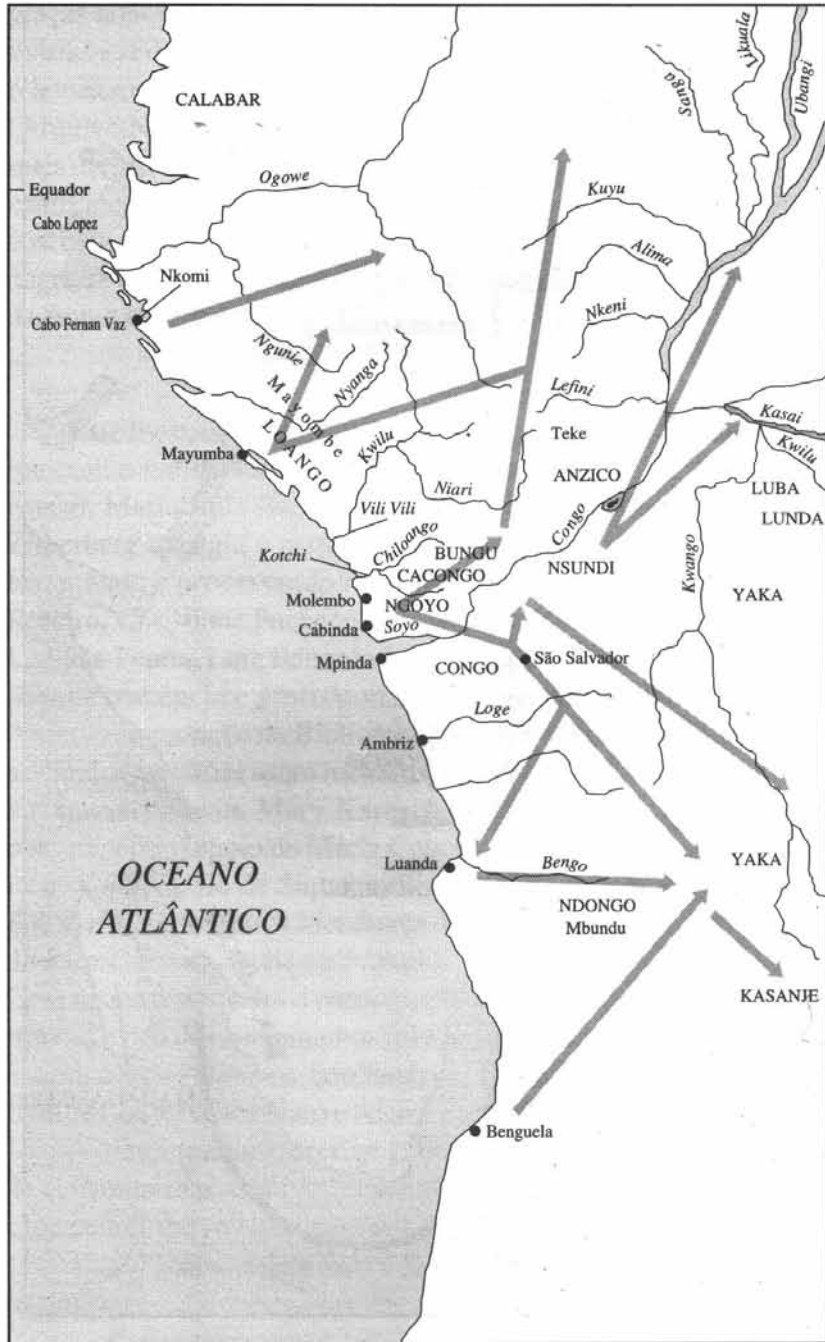
As principais rotas marítimas de abastecimento de africanos para o porto do Rio de Janeiro, c.1750 – c.1830



FONTE: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 17.

ANEXO 2:

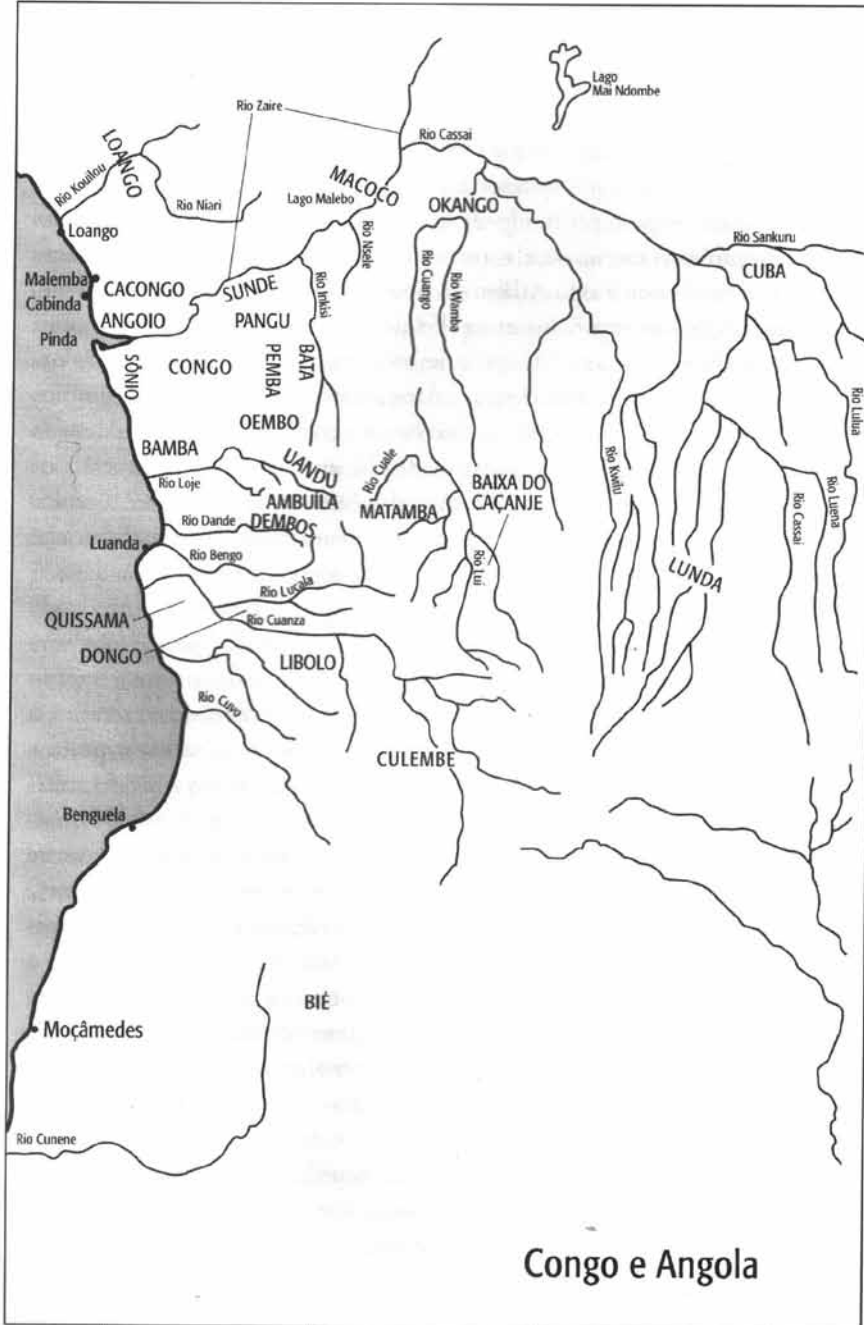
As principais rotas terrestres de escravos na região da África Central Atlântica, c.1750-c.1830.



FONTE: FLORENTINO, Manolo. *Em costas negras: Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, p. 18.

ANEXO 3:

Hidrografia: Angola e Congo



FONTE: SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico. A África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011, p. 77.

BIBLIOGRAFIA:

Fontes primárias:

Gazeta do Rio de Janeiro, Diário do Rio de Janeiro, Jornal do Commercio, Diário Fluminense. Seção de Microfilmes da Biblioteca Nacional, periódicos.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Relatórios de Ministros da Marinha do Brasil de 1827 a 1831.* Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

Fontes secundárias:

ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional 1867-1910.* Tese de Doutorado. Departamento de História da Universidade de São Paulo, 2001.

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: A Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos 1807-1869.* Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1976.

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

KLEIN, Herbert S.; ENGERMAN, Stanley. Padrões de embarque e mortalidade no tráfico de escravos africanos no Rio de Janeiro: 1825-1830. In: PELAEZ, Carlos M.; BUESCU, Mircea. *A moderna história econômica.* Rio de Janeiro: Apec, 1976, p. 99-113.

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

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

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

Rodrigues, Jaime. *De Costa a Costa – Escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860).* São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

SILVA, Alberto Vasconcellos da Costa e. *Um Rio Chamado Atlântico.* A África no Brasil e o Brasil na África. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2011.

