

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS



A MARINHA PORTUGUESA NO COMBATE AO TRÁFICO DE ESCRAVOS
(1837-1904)

Jorge Manuel Moreira Silva

Orientador(es): Capitão-de-fragata (Professor Associado) Luís Jorge Rodrigues
Semedo de Matos
Contra-Almirante Fernando Alberto Carvalho David e Silva

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em História Marítima

2023

UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE LETRAS



A MARINHA PORTUGUESA NO COMBATE AO TRÁFICO DE ESCRAVOS
(1837-1904)

Jorge Manuel Moreira Silva

Orientador(es): Capitão-de-fragata (Professor Associado) Luís Jorge Rodrigues
Semedo de Matos
Contra-Almirante Fernando Alberto Carvalho David e Silva

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de Doutor em História Marítima

Júri (conforme Edital de 16 de Maio de 2023):

Presidente: Doutor Hermenegildo Nuno Goinhas Fernandes, Professor Catedrático e
Director da Área de História da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

Vogais:

- Doutor João Jorge Botelho Vieira Borges, Major-General do Exército Português e Investigador Integrado do Centro de História da Universidade de Lisboa (1.º Arguente);
- Doutor Paulo Jorge Fernandes, Professor Associado da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (2.º Arguente);
- Doutora Maria Fernanda Fernandes Rodrigues Rollo, Professora Catedrática da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa (Vogal);
- Doutor António Adriano de Ascensão Pires Ventura, Professor Catedrático da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (Vogal);
- Doutor José Manuel Damião Soares Rodrigues, Professor Associado da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (Vogal);
- Doutor Fernando Alberto Carvalho David e Silva, Contra-Almirante da Marinha Portuguesa e Investigador Integrado do Centro de História da Universidade de Lisboa (Orientador).

Resumo/Abstract

Estudo integrado da acção da Marinha de Guerra Portuguesa na repressão do tráfico de escravos entre 1837 e 1904.

Neste trabalho analisa-se a distribuição do esforço fiscalizador em todas as províncias ultramarinas e a evolução desse esforço ao longo do tempo, perspectivando-o em relação ao poder naval nacional e à orientação do poder político, sem deixar de o comparar – em termos relativos – com os esforços desenvolvidos por outras potências.

Pretende-se, deste modo, não só caracterizar e enquadrar a acção repressiva da Marinha nacional, mas também o contributo de Portugal para a erradicação do comércio escravagista mundial.

Overview on the repression of the slave trade by the Portuguese Navy between 1837 and 1904.

In our research, we will analyse the spread of the global effort to all the Portuguese colonies and its evolution along the period of interest. This action is then put into perspective, regarding the evolution of the national naval power and the political orientation, while being compared to the efforts made by other western powers.

This way, we'll try to frame and characterize the repressive action of the Navy, as well as the Portuguese contribution to the extinction of the global slave trade.

Palavras-chave/Key-Words

Abolicionismo / Abolitionism

Escravidão / Slavery

Marinha / Navy

Tráfico de Escravos / Slave Trade

Índice

Resumo/ <i>Abstract</i>	1
Palavras-chave/ <i>Key-Words</i>	3
Índice de tabelas e figuras.....	9
Símbolos, siglas e abreviaturas.....	13
Agradecimentos.....	17
INTRODUÇÃO.....	19

PRIMEIRA PARTE – ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

CAPÍTULO 1 – ENQUADRAMENTO POLÍTICO, SOCIAL E ESTRATÉGICO

1.1	Um século bipartido.....	33
1.2	Liberalismo e nacionalismos.....	33
1.3	O tempo dos imperialismos.....	39
1.4	A realidade portuguesa.....	44
1.5	Orientação da estratégia nacional.....	55

CAPÍTULO 2 – A MARINHA PORTUGUESA ENTRE AS INVASÕES FRANCESAS E O FIM DA MONARQUIA

2.1.	Marinha e Armada.....	63
2.2.	Evolução das missões navais.....	64
2.3.	A organização.....	69
2.4.	A tutela.....	75
2.5.	A decadência da Esquadra.....	80
2.6.	A recuperação do poder naval.....	86
2.7.	Os homens.....	90
2.8.	A profissionalização da marinhagem.....	95

2.9.	A Instrução e o Ensino.....	97
2.10.	A Autoridade Marítima e a Administração Ultramarina.....	99

SEGUNDA PARTE – ESCRAVATURA E ABOLICIONISMO

CAPÍTULO 3 – A ESCRAVATURA ATRAVÉS DOS TEMPOS

3.1	Sobre os conceitos de Escravatura e de Escravidão.....	103
3.2	Da génese e da natureza da Escravatura.....	104
3.3	A moderna escravatura e o tráfico transatlântico.....	111
3.4	Balanço global.....	125
3.5	Um “parente” negligenciado: o tráfico árabo-muçulmano.....	130

CAPÍTULO 4 – O PROCESSO ABOLICIONISTA

4.1	O despertar do abolicionismo.....	139
4.2	O combate ao tráfico.....	141
4.3	A abolição da escravatura.....	156
4.4	O processo abolicionista português.....	162

CAPÍTULO 5 – A REORIENTAÇÃO DO TRÁFICO

5.1	As rotas atlânticas.....	179
5.2	A reorientação do tráfico global.....	183
5.3	O tráfico suaíli.....	189
5.4	A reorientação do tráfico nas possessões portuguesas.....	191

TERCEIRA PARTE – A RESPOSTA PORTUGUESA

CAPÍTULO 6 – PORTUGAL NO COMBATE AO TRÁFICO DE ESCRAVOS

6.1	Primeiros combates – em causa própria.....	211
6.2	O mar como via para a liberdade.....	213
6.3	A Norte do Equador.....	215
6.4	Proibição total.....	217
6.5	Incidentes diplomáticos, situações dúbias e questões legais.....	234
6.6	O combate ao tráfico suaíli.....	240
6.7	Distribuição das capturas por nacionalidades.....	249
6.8	Síntese do período.....	250
6.9	Alguns aspectos de ordem política.....	251
6.10	O combate a outras formas de escravatura.....	255

CAPÍTULO 7 – CARACTERIZAÇÃO DA ACÇÃO DA MARINHA

7.1	Marinha <i>versus</i> autoridades locais.....	257
7.2	<i>Modus operandi</i>	258
7.3	As tácticas dos traficantes.....	261
7.4	Combates e baixas.....	263
7.5	Orientação geográfica do esforço de fiscalização.....	264
7.6	A importância das informações.....	266
7.7	Navios e armamento.....	269
7.8	O factor humano.....	278
7.9	A acção das capitánias.....	288
7.10	Cooperação e operações conjuntas.....	289
7.11	O papel do Exército.....	292

CAPÍTULO 8 – O BALANÇO PORTUGUÊS

8.1	Comparação de esforços.....	295
8.2	O impacto da acção repressiva.....	303

CONCLUSÃO.....	311

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I.	Fontes.....	325
II.	Bibliografia.....	336

ANEXO A – Ministros da Marinha e chefes militares da Armada entre 1807 e 1910

A.1	Ministros e secretários de estado da Marinha e Ultramar.....	361
A.2	Chefes Militares da Armada.....	367

ANEXO B – Estatísticas do Tráfico Transatlântico (1501-1866)

B.1	Escravos embarcados por país (por década).....	369
B.2	Escravos embarcados por região (por década).....	372
B.3	Escravos desembarcados por região (por década).....	375

ANEXO C – Principais leis e tratados referentes à abolição da escravatura e do tráfico de escravos em Portugal.....379

ANEXO D – Acções de combate ao tráfico de escravos conduzidas pelas autoridades portuguesas.....383

ANEXO E – Governadores das províncias ultramarinas durante o período de combate ao tráfico de escravos

E.1	Cabo Verde.....	397
E.2	Angola.....	397
E.3	São Tomé e Príncipe.....	398
E.4	Moçambique.....	399

ANEXO F – Comandantes das estações/divisões Navais durante o período de combate ao tráfico de escravos

F.1	Angola.....	403
F.2	Moçambique.....	404

ANEXO G – Registo de militares mortos em consequência directa de acções de combate ao tráfico de escravos.....407

APÊNDICE 1 – Opções Estratégicas para Portugal em Meados do Século XIX....409

APÊNDICE 2 – Cronologia comparativa da abolição da escravatura e do tráfico de escravos.....415

Índice de Tabelas e Figuras

Gráfico 1 – Média anual de ministros/secretários de estado da Marinha e Ultramar (1736-1900).....	77
Gráfico 2 – Evolução da despesa do Ministério/Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar (milhões de réis).....	79
Gráfico 3 – Construção de naus e fragatas por década, entre 1750 e 1850.....	81
Gráfico 4 – Variação da operacionalidade da Esquadra (1807-1857).....	83
Gráfico 5 – Evolução do número de naus e fragatas entre 1807 e 1857.....	83
Gráfico 6 – Variação do poder de fogo da Esquadra entre 1807 e 1857 (corrigida segundo a taxa de operacionalidade).....	85
Gráfico 7 – Variação do poder de fogo da Esquadra entre 1857 e 1910 (corrigida segundo a taxa de operacionalidade).....	89
Gráfico 8 – Evolução do valor combatente da Esquadra entre 1807 e 1910.....	89
Gráfico 9 – Variação da tonelagem total entre 1807 e 1910 (corrigida segundo a taxa de operacionalidade).....	90
Gráfico 10 – Variação dos efectivos entre 1807 e 1910.....	91
Gráfico 11 - Distribuição dos escravos africanos por destino (1519-1866).....	117
Gráfico 12 – Perdas durante o transporte (por décadas).....	119
Gráfico 13- Tráfico transatlântico 1501-1866 (por décadas).....	124
Gráfico 14- Evolução da população em África e na Europa (1750-1999).....	129
Gráfico 15 – Número de navios empenhados anualmente na <i>West Africa Station</i> ..	152
Gráfico 16 – Número de escravos embarcados nos principais troços da costa africana (por quinquénios) - 1801-1870.....	183
Gráfico 17 – Total de escravos embarcados (por quinquénios) - 1801-1870.....	184
Gráfico 18 – Número de escravos embarcados por países (por quinquénios) – 1801-1870.....	185
Gráfico 19 – Tráfico luso-brasileiro: embarque de escravos por regiões (por quinquénios) - 1801-1870.....	186
Gráfico 20 – Tráfico hispano-cubano: embarque de escravos por regiões (por quinquénios) - 1801-1870.....	187
Gráfico 21 – Desembarque por regiões do Brasil (por quinquénio) – 1801-1860..	188
Gráfico 22 – Tráfico suaíli (estimativa integrada) 1830/1902.....	191

Gráfico 23 – Percentagens de embarques nas zonas tradicionais de presença portuguesa em África (por quinquénio) – 1801-1870.....	192
Gráfico 24 – Números anuais de escravos oriundos da Guiné portuguesa entre 1800 e 1866.....	194
Gráfico 25 – Peso relativo (%) dos portos de Angola em termos de escravos traficados.....	199
Gráfico 26 – Importação de escravos das costas de Angola e de Moçambique (1800-1866).....	203
Gráfico 27 – Importação de escravos das possessões portuguesas (1800-1866).....	204
Gráfico 28 – Comparação dos registos do tráfico nas possessões portuguesas existentes na <i>Trans-Atlantic Slave Trade Database</i> com os números publicados no <i>Correio Mercantil do Rio de Janeiro</i> em 26SET1849 (período 1840-1847).....	205
Gráfico 29 – Percentagens das importações de escravos e de viagens a partir das possessões portuguesas em relação aos totais mundiais (1800-1866).....	206
Gráfico 30 – Totais de escravos provenientes dos portos ultramarinos portugueses e percentagens relativas no cômputo total das possessões portuguesas (1800-1866).....	207
Gráfico 31 – Totais de escravos provenientes da costa de Moçambique (1835-1865).....	221
Gráfico 32 – Escravos provenientes de Luanda e de Benguela (1835-1865).....	225
Gráfico 33 – Escravos provenientes de Cabinda e do Ambriz (1835-1865).....	228
Gráfico 34 – Distribuição das acções de combate ao tráfico e dos apresamentos (1837-1904).....	253
Gráfico 35 – Distribuição geográfica das acções anti-tráfico em Angola.....	264
Gráfico 36 – Distribuição geográfica das acções anti-tráfico em Moçambique.....	265
Gráfico 37 – Distribuição da presença naval (número de navios) nas províncias de África – 1838-1910.....	271
Gráfico 38 – Capturas britânicas no Atlântico (1828-1848).....	304
Gráfico 39 – Percentagens do tráfico nas possessões portuguesas em relação às respectivas regiões.....	306
Gráfico 40 – Impacto da fiscalização portuguesa (e britânica) em Angola.....	307

Gráfico 41 – Impacto da fiscalização portuguesa em Moçambique.....	308
Gráfico 42 – Resultados da fiscalização versus presença naval portuguesa em Moçambique.....	309
Mapa 1 – Triângulos e eixos estratégicos nacionais no séc. XIX.....	58
Mapa 2 – Comércio triangular.....	116
Mapa 3 – Esquema simplificado das principais rotas do tráfico transatlântico em finais do séc. XVIII (número de escravos por ano).....	123
Mapa 4 – Principais rotas do tráfico árabo-muçulmano.....	131
Mapa 5 – A circulação atlântica.....	179
Mapa 6 – Costa da Guiné portuguesa e principais locais de tráfico.....	195
Mapa 7 – Costa de Angola, com os principais centros e rotas de tráfico.....	198
Mapa 8 – Principais centros do tráfico de escravos da costa oriental africana.....	201
Organograma 1 – Organização geral da Marinha 1807-1821.....	72
Organograma 2 – Reorganização do Ministério da Marinha e Ultramar (1859).....	74
Quadro 2.1 - Análise da situação estratégica nacional em meados do século XIX.....	412
Tabela 1 – Distribuição do tráfico atlântico de escravos (importações).....	125
Tabela 2 – Distribuição do tráfico transatlântico de escravos entre países de bandeira e regiões de origem (1501-1800).....	180
Tabela 3 – Distribuição do tráfico transatlântico de escravos entre países de bandeira e destinos (1501-1800).....	181
Tabela 4 – Distribuição do tráfico atlântico entre destinos e regiões de origem (1501-1800).....	182
Tabela 5 – Média de escravos transportados por navio nas províncias portuguesas (1817-1843).....	206

Tabela 6 – Distribuição por nacionalidades das capturas feitas pelas autoridades portuguesas.....	249
Tabela 7 – Navios negreiros reconvertidos.....	276
Tabela 8 – Extensão de costa patrulhada (Portugal e Grã-Bretanha).....	302

Símbolos, Siglas e Abreviaturas

% – Por cento

© – Copyright (direitos de autor)

1.º – Primeiro

a.C. – Antes de Cristo

ABR – Abril

AGO – Agosto

AGM – Arquivo Geral de Marinha (integrado na BCM-AH)

AHU – Arquivo Histórico Ultramarino

Art.(º) – Artigo

B.N.P. – Biblioteca Nacional de Portugal

BCM-AH – Biblioteca Central de Marinha, Arquivo Histórico

C. – Cabo

Ca. – Cerca de...

CALM – Contra-almirante

Cap. – Capítulo

CAPT – *Captain* (na *Royal Navy*, equivalente a capitão-de-mar-e-guerra)

CDIV – Chefe de divisão

CESQ – Chefe de Esquadra

Cf. – Conforme

CFR – Capitão-de-fragata

Ch. – Chefe(s)

CHAM – Centro de História de Além-Mar

CMG – Capitão-de-mar-e-guerra

COM – Comodoro

Coord. – Coordenação

Cx(s). – Caixa(s)

CU – Conselho Ultramarino

D.L. – Diário de Lisboa

DR – Diário da República

DEZ – Dezembro

Dir. – Direcção

Dr.^(a) – Doutor(a)
 E – (L)Este
 E.U.A. – Estados Unidos da América
 Ed. – Edição
 Etc. – *Et Coetera* (e o resto; e outras coisas)
 Fl. – Folha/fólio
 FEV – Fevereiro
 Grad. – Graduado
 I.e. – Isto é; ou seja
 Ib. – Ibidem
 Id. – Idem
 Idemec – Institut d'ethnologie méditerranéenne, européenne et comparative
 Imp. – Imprensa
 Introd. - Introdução
 Iss. – Issue
 JAN – Janeiro
 JUL – Julho
 JUN – Junho
 MAI – Maio
 MAR – Março
 Mç. – Maço
 Méd. – Médio(a)
 Militarm.^{te} – Militarmente
 Min. – Ministro(s)
 MNAA – Museu Nacional de Arte Antiga
 Móv. – Móvel
 N – Norte
 N.º – Número
 Nac. – Nacional
 NE – Nordeste
 NOV – Novembro
 NW – Noroeste
 O.A. – Ordem da Armada

ONU – Organização das Nações Unidas
Op. cit. – Obra citada
OUT – Outubro
p./pp. – Página/páginas
P. ex. – Por exemplo
Pe. – Padre
Prof.^(a) – Professor(a)
R(.) - Repartição
Reimp. – Reimpressão
S – Sul
S. – São / Santo; série
S.d. – Sem data
S.l. – Sem local
SE – Sudeste
Séc. – Século
SEMU – Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar
Sep. – Separata
SET – Setembro
SP – São Paulo
Sr.^(a) – Senhor(a); série
SW – Sudoeste
SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats
Trad. – Tradução
Typ. – Typographia
U.S. – United States
UNODC - United Nations Office on Drugs and Crime
V. – *Vide*/Ver/volume
VALM – Vice-almirante
Vol(s). – Volume(s)
W – Oeste

Agradecimentos

- À saudosa memória do Professor Francisco Contente Domingues, pré-designado – e nunca nomeado – co-orientador deste trabalho e coordenador do curso no âmbito do qual este foi elaborado, pelo seu incansável apoio e pelo permanente e valioso aconselhamento;
- Ao Sr. Almirante Fernando David e Silva pela disponibilidade para orientar este trabalho, pelo atento e dedicado acompanhamento e pelo valioso aconselhamento em todas as suas etapas, desde as primeiras pesquisas até à redacção final;
- Ao Sr. Professor José Damião Rodrigues e aos Srs. Comandantes António Costa Canas e Jorge Semedo de Matos, pelo atento e solícito acompanhamento do autor ao longo do seu percurso académico no presente ciclo de estudos;
- Aos Srs. Professores Sérgio Campos Matos, Eugénia Rodrigues, António Ventura, Teresa Nunes e Ana Filipa Roldão, pelas oportunas sugestões no âmbito dos respectivos seminários;
- À Sr.^a Doutora Maria Isabel Beato, do Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha, ao Sr. Major Cunha Roberto, do Arquivo Histórico Militar, e aos Srs. Doutores Paulo Pacheco e Manuela Portugal, do Arquivo Histórico Ultramarino, pela ajuda na localização de documentação de apoio a este trabalho;
- À Marinha, pela oportunidade de frequentar este curso;
- À minha mulher, aos meus filhos e a todos os familiares e amigos que me apoiaram e incentivaram ao longo deste percurso.

Introdução

No actual contexto mundial de combate ao racismo, e da propalada “culpa” do Ocidente em relação aos povos africanos, os temas da Escravatura (discutiremos, mais adiante, a pertinência deste termo) e do Tráfico de Escravos vêm, inevitavelmente, a lume, sendo frequente a acusação – que nos parece algo injusta – de serem estes pouco estudados – ou, pelo menos, pouco aprofundados/desenvolvidos – pelos historiadores ocidentais e menos ainda pelos autores nacionais.

De facto, conforme refere Jorge Fonseca¹, os primeiros trabalhos historiográficos produzidos em Portugal sobre o tema da escravatura surgem só na segunda metade do século XIX, como reacção às acusações de que o escravismo português foi alvo por parte do movimento abolicionista. A partir da década de 1940, a historiografia nacional terá começado, progressivamente, a libertar-se da necessidade de justificar ou atenuar as responsabilidades de Portugal no sistema escravagista², embora alguns entraves colocados pelo regime e pela sua política colonialista tenham feito adormecer esta tendência, que só viria a ressurgir nos anos 60, no quadro do processo de descolonização internacional, e com forte contributo de historiadores estrangeiros (que já se fizera sentir algumas décadas antes). No entanto, só a partir da década de 80 do século XX, consolidada a Democracia e concluído o processo de descolonização, surgem em Portugal as primeiras obras de vulto sobre o tema.

Mas mais descurado do que os temas da Escravatura e do Tráfico de Escravos não estará o do combate a este tráfico, levado a cabo, justamente, pelas antigas potências escravagistas? A historiografia britânica começou, desde muito cedo (1808), a abordar o assunto, numa perspectiva militantemente abolicionista e, naturalmente, elogiosa para a sua própria acção repressiva do tráfico, na qual a atitude de outros países – com destaque para as velhas nações ibéricas – era mostrada num tom marcadamente

¹ Jorge Fonseca, “A Historiografia Sobre os Escravos em Portugal”, *Cultura – Revista de História e Teoria das Ideias*, vol. 33, [Lisboa], Centro de História da Cultura / CHAM – Centro de Humanidades [Universidade Nova de Lisboa], 1 de Dezembro de 2014, pp. 191-200.

² O autor não explica porquê. Da nossa parte, entendemos que o fim da II Guerra Mundial e início dos movimentos de descolonização terão influenciado uma visão mais crítica e imparcial sobre a escravatura.

pejorativo³ (daí a reacção, também algo extremada, dos intelectuais portugueses). Infelizmente – de acordo com o que pudemos ver –, a quantidade de trabalhos produzido desde então não parece ter resultado numa alteração – ou evolução – significativa desta postura algo preconceituosa. Do lado nacional, João Pedro Marques afirmava, em 1994, não existirem mais de meia dúzia de trabalhos historiográficos sobre a abolição do tráfico de escravos em Portugal⁴. Felizmente, até aos dias de hoje, viria a lume, pelo menos, outra meia dúzia – metade da qual saída da pena deste autor –, de que falaremos mais adiante.

Em 2010, na nossa tese de mestrado sobre a Marinha Portuguesa no período situado entre o regresso de D. João VI do Brasil (1821) e a revolução regeneradora de 1851 – mais tarde ampliada e vertida em livro⁵ – não pudemos deixar de abordar o papel da Armada (mais adiante explicaremos a dualidade de designações entre Marinha e Armada) no combate ao tráfico de escravos, dada a sua importância estrutural no contexto da reorientação africana da política ultramarina portuguesa e, na parte que especificamente nos interessa, na transição do paradigma naval centrado numa esquadra combatente oceânica para o de uma marinha fiscalizadora de pendor colonial. Nessa abordagem, apercebemo-nos de que este assunto específico poderia ser muito mais desenvolvido, daí tê-lo sugerido como um tema de futuras teses.

Quando, em 2019, nos surgiu o convite para colaborar no projecto História da Marinha Portuguesa, da Academia de Marinha, verificámos, com alguma surpresa, que o tema do combate ao tráfico de escravos não só não tinha ainda sido desenvolvido, de forma exclusiva, por outros membros daquela Academia como não encontrara, entre o ilustre leque de historiadores navais que nos acompanhou naquele projecto, qualquer especialista ou voluntário para o seu desenvolvimento. Acabámos, assim, por tomar a cargo a redacção de um capítulo dedicado àquele assunto, mantendo, porém, a sensação do seu potencial como base para um trabalho de investigação mais completo.

A ocasião acabou por surgir na escolha da nossa tese de doutoramento, que nos dá, agora sim, a oportunidade de desenvolver este tema com a dedicação que merece.

³ João Pedro Marques, “Uma revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos português”, *Portugal e a Partilha do Mundo, Penélope: revista de história e ciências sociais*, n.º 14, 1994, pp. 99-102.

⁴ Id, *ib.*, p. 95.

⁵ *Das Naus à Vela às Corvetas de Ferro: a Marinha de Guerra e a evolução da Sociedade Portuguesa de 1807 a 1857*, Lisboa, Tribuna da História, 2012.

Nesse processo, e como exercício preliminar, identificámos, do ponto de vista do Estado da Arte, as seguintes áreas específicas a explorar:

- A Marinha Portuguesa no século XIX
- Escravatura/tráfico/abolicionismo
- Combate ao tráfico de escravos

Na parte que se refere à Marinha Portuguesa no século XIX, o nosso contacto privilegiado com o meio académico naval – incluindo a qualidade de membro efectivo da Academia de Marinha – facilitou-nos consideravelmente a pesquisa. Na verdade, a nossa atrás mencionada dissertação de mestrado deixou-nos um terreno consideravelmente desbravado, embora posteriormente acrescentado pela dissertação de mestrado do nosso actual orientador, Fernando David e Silva – *O fim das naus e a Marinha da transição. Um Inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1856)*, 2016⁶ – e pela obra de referência, da autoria de João Freire, *Jornal da Marinha, Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos* (2016), sem esquecer, a montante, o trabalho de António José Telo – *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974* (1999).

Tirando estas mais recentes actualizações, há que referir que no âmbito específico da evolução do poder naval e das missões dos navios de guerra, mantêm-se incontornáveis os estudos de António Marques Esparteiro, que se dedicou ao levantamento exaustivo dos navios de guerra do período brigantino (1640-1910), nomeadamente as obras *Três Séculos no Mar* (1973/1987) e *Catálogo de Navios Brigantinos* (1976) nas quais compilou boa parte da informação referente aos navios de guerra existente no Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha.

Coberto, deste modo, o enquadramento respeitante à vertente naval, pudemos, então, concentrar-nos quase exclusivamente nas áreas da escravatura e do tráfico de escravos, tendo logo nas primeiras consultas de obras gerais identificado alguns dos seus principais autores, cujos estudos não poderíamos, de modo algum, ignorar. Tivemos, no entanto, a felicidade de nos depararmos com o atrás citado artigo da autoria

⁶ Uma vez que, nesta introdução, será feito um elenco geral de obras e autores, passamos, neste ponto, a remeter para a Bibliografia as referências completas das obras mencionadas.

de Jorge Fonseca, que se revestiu de particular interesse nesta fase preliminar: “A Historiografia Sobre os Escravos em Portugal (2014).

Este breve estudo, baseado no preâmbulo da tese *Escravos e Senhores na Lisboa Quinhentista*, que o autor defendeu em 2009 na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa e no qual incorporou algumas actualizações, revelou-se bastante útil em termos levantamento geral da produção historiográfica sobre a escravatura em Portugal. Desse destaque das obras e dos autores mais relevantes, a componente relativa ao tráfico negreiro – aquela que mais nos interessa – acaba, no entanto, por ser pouco explorada, uma vez que o autor considera que este assunto particular tem apenas uma ligação indirecta à questão da escravatura (afirmação que nos suscita, aliás, algumas reservas, pois o tráfico negreiro é inerente ao sistema esclavagista e a sua proibição está intrinsecamente ligada ao processo de abolição da escravatura). Da sua leitura, ficámos, ainda, com um panorama geral das posturas assumidas pelos historiadores ao longo do período considerado (nomeadamente entre finais do séc. XIX e início do séc. XXI) e do modo como evoluíram as mentalidades em torno da questão da escravatura. A título particular, e no âmbito da tese que nos propomos elaborar, a leitura deste artigo permitiu-nos um alinhamento inicial de fontes e estudos para o enquadramento do tema, embora não nos tenha proporcionado indicações para apoio à parte mais específica.

Seguindo, então, para a abordagem geral do tema da escravatura/tráfico, e passando por alto o respectivo enquadramento histórico (que não deixaremos, naturalmente, de fazer), começámos por um dos aspectos mais polémicos dos estudos sobre a escravatura ocidental: as estatísticas do tráfico transatlântico. Aqui surgem, inevitavelmente, os nomes – não mencionados por Jorge Fonseca – de Philip D. Curtin e de Joseph E. Inikori, cujos totais variam entre os cerca de 11.000.000 do primeiro (1969) e os 15.400.000 do segundo (1976) – que procura, tentativamente, ter em conta o tráfico clandestino. Outros autores, como Hugh Thomas (1997) apontam para números da ordem dos 12 milhões, reflectidos no total de 12.521.337 da base de dados da Universidade de Emory (*Trans-Atlantic Slave Trade Database* - actualização de 2019) – uma valiosa ferramenta de estudo –, onde estão incluídas as estimativas de Arlindo Caldeira (2013), um dos poucos autores portugueses a abordar, de modo sustentado, as estatísticas do tráfico negreiro nacional (há que referir, no entanto, que em 1944 já Edmundo Correia Lopes, num estudo bastante rigoroso – em cuja apresentação deixa

indicações de um futuro trabalho sobre a abolição e o combate ao tráfico, que, infelizmente, nunca chegaria a publicar – , apresentara valores muito próximos dos de Caldeira). Sem pretendermos aprofundar – e muito menos dirimir – esta discussão (que nos serve, sobretudo, de enquadramento), teremos, naturalmente, de dar algum crédito às razões de Inikori – o único africano entre os autores mencionados –, embora o acréscimo dos seus números em relação aos demais se baseie em projecções com pouco sustento documental. De resto, há um dado fundamental que nos parece faltar na generalidade destes estudos: o verdadeiro impacto do tráfico de escravos sobre a população africana apoiado em dados populacionais concretos (ou, pelo menos, estimativas sustentadas), apesar da tão propalada tragédia demográfica que aquela actividade terá, supostamente, causado sobre o continente⁷. Em relação à participação nacional, parece-nos suficientemente demonstrado que Portugal foi o país que mais escravos traficou através do Atlântico, cabendo-lhe cerca de 40% do tráfico efectuado ou, pelo menos, de 30%, se descontarmos a parte que caberá exclusivamente ao Brasil (o que fazemos com alguma reserva, já que o tráfico português se manteve mesmo após a independência daquele país). Mas mais do que determinar as culpas nacionais no comércio de escravos ou os números absolutos do tráfico negreiro, procuraremos, nestas estatísticas, observar as respectivas flutuações no espaço e ao longo do tempo. E se os números não nos podem dar, de modo algum, uma imagem fiel dos sofrimentos pessoais associados à escravização de seres humanos – o que nunca impediu os seus denunciadores de a eles recorrerem abundantemente –, poderão ajudar-nos, pelo menos, a compreender a sua evolução e o impacto das medidas tomadas para pôr cobro a este flagelo da Humanidade.

Sobre o escravagismo português e a respectiva abolição, destacam-se, entre os autores nacionais mais recentes, José Capela e João Pedro Marques, ambos com notável obra neste campo e com posturas algo diferentes sobre o papel de Portugal na abolição da escravatura – o primeiro vendo-o como um mero resultado da conjuntura internacional (sobretudo da pressão britânica), o segundo, mais moderado, reconhecendo-lhe algum mérito próprio, sem abdicar de um juízo crítico e realista. São, ainda, de mencionar, entre outros, os estudos de Valentim Alexandre, Isabel Castro Henriques e Margarida Seixas. Em geral, estes trabalhos merecem destaque, sobretudo,

⁷ Conforme mencionado na obra *The Cambridge World History*, Vol. VII, *Production, Destruction, and Connection, 1750–Present*, Part 1: *Structures, Spaces, and Boundary*, Ed. J. R. McNeill e Kenneth Pomeranz, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, p. 559.

pela cobertura do processo abolicionista nacional, que não foi tão benévolo nem tão definitivo como se poderá, à partida, pensar. Neste processo interno, onde não seria suposto encontrarmos grandes estudos de autores estrangeiros, não pudemos, de modo algum, ignorar o artigo do historiador brasileiro Valdemir Zamparoni “Da Escravatura ao Trabalho Forçado: Teorias e Prática” (2004).

Diga-se, porém, que o tema não parece ter sido muito explorado, do lado português, em termos de dissertações/teses de mestrado/doutoramento, embora seja de mencionar a interessante dissertação de Inês Marinho Osório *O Transporte de Escravos no Atlântico: a Arqueação dos Navios Negreiros* (2016), na qual, além de abordar aspectos de natureza administrativa e comercial, se debruça sobre as condições de transporte dos escravos (que mereciam da parte dos traficantes alguma atenção, por forma a garantir o retorno do seu investimento) e revisita as estatísticas do tráfico transatlântico.

Mas, voltando ao processo abolicionista (que se revela de fundamental importância para a nossa tese), não podemos esquecer o papel das relações comerciais com o Brasil após a independência deste país, pois foram o principal motor para a manutenção do tráfico de escravos nacional durante um período considerável, mesmo após a completa proibição desta actividade. E não menos importante é compreender as vicissitudes do próprio processo abolicionista brasileiro, assim como o modo como ali foi conduzida a repressão do tráfico escravagista. Neste estudo, tivemos a felicidade de encontrar alguns trabalhos de historiadores brasileiros, que nos dão uma importante perspectiva do modo como esta problemática é encarada do outro lado do Atlântico. Merecem destaque, neste âmbito, os trabalhos de João do Lago Carvalho (“O Tráfico de Escravos, a Pressão Inglesa e a Lei de 1831”, 2012), Manolo Florentino (*Em Costas Negras - Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*, 1997), Alberto da Costa e Silva (“O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX”, 1994) e o conjunto de obras de Beatriz Mamigonian (com destaque para *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, 2017). Certos aspectos particulares, como a questão do contrabando de escravos num contexto de proibição ou as relações comerciais e diplomáticas entre África e o Brasil foram, respectivamente, abordados por Thiago Campos Pessoa (2008, 2013) e por Frederico António Ferreira (2017, 2019). Verifica-se, por outro lado, que este tema tem sido, no Brasil, muito fértil em termos de teses/dissertações, das quais destacamos as de Tâmis Parron (*A Política da Escravidão*

no *Império do Brasil 1826-1865*, 2009), Alain El Youssef (*Imprensa e Escravidão: Política e Tráfico Negreiro no Império do Brasil (Rio de Janeiro-1822-1850)*, 2010), Leonardo Bruno da Silva (*O Tráfico de Escravos nas Relações Externas do Brasil e de Portugal 1822 a 1850*, 2014) e de João Marques Mesquita (*Uma lei “para inglês ver”? O processo de construção de uma lei nacional sobre o tráfico de escravos (1822 - 1831)*, 2017). Refira-se que estas últimas, para além da actualidade do tratamento dos respectivos temas, nos remeteram para os principais estudos com eles relacionados, que nos pareceram, em geral, bastante isentos, sem descartar as respectivas “culpas” nacionais, mas aflorando, inevitavelmente, o papel do tráfico português como cúmplice das resistências esclavagistas. Nestas teses acaba por evidenciar-se o nome do orientador das duas primeiras, Rafael de Bivar Marquese, que, entre uma vasta obra dedicada à escravatura no Brasil, merece especial destaque por dois interessantes trabalhos que ligam o escravismo brasileiro aos de Cuba e dos E.U.A. (*Escravidão e política: Brasil e Cuba, c. 1790-1850*, 2010; “A Guerra Civil dos Estados Unidos e a crise da escravidão no Brasil”, 2015).

Não tendo nacionalidade brasileira, mas detendo algum renome como brasileiro, emergiu o nome de Leslie Bethell, que para além dos seus estudos genéricos sobre a história da América Latina, nos apresenta um trabalho de grande interesse: *The Abolition of the Brazilian Slave Trade: Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*, 1970 (de que consultámos a edição em Língua Portuguesa, de 2002). Mais genérica é a obra *Escravidão* (2019-2021), de Laurentino Gomes, um trabalho abrangente sobre a escravatura e o tráfico de escravos – incidindo, sobretudo, na sua componente brasileira –, cuja recente publicação e larga divulgação nos merece uma referência. Sendo de salientar o facto de ainda não ter sido publicada a parte referente ao processo abolicionista, que é aquela que mais interesse a este nosso estudo, é inegável a elevada qualidade desta obra, que reúne extensa informação e compila uma elevada quantidade de dados, sendo de recomendar vivamente a sua leitura a quem queira ter uma perspectiva completa e alargada do esclavagismo ocidental. Mas sendo Laurentino Gomes um jornalista/escritor e não um académico, a sua obra acaba por ser mais de síntese e divulgação do que de investigação científica.

Ainda do lado brasileiro e na parte específica da repressão do tráfico, nomeadamente no que se refere ao emprego da Marinha Imperial Brasileira, salientamos os estudos de Renato Restier Júnior (“O Combate ao Tráfico de Escravos e a Renovação

da Esquadra no Segundo Reinado”, 2014) e de Marcelo Rodrigues Oliveira (“Divisão Naval do Leste: a Marinha Imperial na Costa de África.”, 2007).

Mas, obviamente, mais do que a acção repressiva da Marinha do Brasil, interessa-nos o esforço desenvolvido pela *Royal Navy*, que terá sido o fio condutor do combate ao tráfico de escravos. Pretendendo-se, acima de tudo, obter um enquadramento (em relação ao qual não esperamos grande discussão académica), localizámos, como obras de referência, *The Navy and the slave trade: the suppression of the African slave trade in the nineteenth century* de Christopher Lloyd (1949) e *The Royal Navy and the Slavers: the Suppression of the Atlantic Slave Trade*, de W. Ward (1969). Embora este tema tenha sido recentemente actualizado por Anthony Sullivan (*Britain's War Against the Slave Trade: The Operations of the Royal Navy's West Africa Squadron 1807–1867*, Abril de 2020), não localizámos esta última versão. Obtivemos, no entanto, acesso à tese de doutoramento de Mary Wills, *The Royal Navy and the suppression of the Atlantic slave trade, c. 1807-1867: anti-slavery, empire and identity* (2012).

Algo negligenciado nesta temática parece ser o tema do tráfico de escravos árabo-muçulmano, abordado por Tidiane N'Diaye num interessante estudo de 2008, do qual consultámos a versão portuguesa (*O Genocídio Ocultado – Investigação Histórica sobre o tráfico Negreiro Árabo-Muçulmano*, 2.^a edição, Junho de 2019). As raízes africanas deste autor tornam-no consideravelmente insuspeito, já que é, sobretudo, do lado dos povos africanos que parece haver uma memória selectiva que poupa os árabo-muçulmanos, seja por solidariedade religiosa ou por reacção ao colonialismo ocidental, embora alguns autores europeus de meados do século XX – por ele citados –, como Basil Davidson (1966/1967) e Henri Brunschwig (1960/1963), minimizem o tráfico árabo-muçulmano em relação ao tráfico marítimo europeu.

Sobre a parte específica do combate ao tráfico por parte da Marinha de Guerra, há que dizer que o tema não é completamente inédito, tendo sido, nomeadamente, abordado por João Freire (*Do controlo do mar ao controlo da terra: a Marinha, entre a acção contra o tráfico negreiro e a imposição de soberania portuguesa no norte de Moçambique, 1840-1930*, 2013) e João Pedro Marques (“A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, 2000). Verificamos, em geral, que os autores que se debruçam sobre a acção da Marinha tendem a contrariar a

opinião de outros autores portugueses que consideram que esta foi insignificante ou, no mínimo, pouco eficaz (como é o caso de José Capela).

Verificamos, assim, que o tema específico que nos propomos abordar se encontra parcialmente coberto por um par de estudos (que, somados a alguns capítulos genéricos em obras gerais, se revelam escassos e, naturalmente, susceptíveis de alguma confrontação) focados nas regiões de maior incidência – Angola e Moçambique –, faltando um estudo global que integre a distribuição de esforços em todas as províncias ultramarinas e analise a evolução desse esforço ao longo do tempo, perspectivando-o em relação ao poder naval nacional e à orientação do poder político, sem deixar de o comparar – em termos relativos – com os esforços desenvolvidos por outras potências.

Feito este ponto de situação, passámos, então, ao desenvolvimento do tema proposto, começando, numa primeira abordagem, a estruturá-lo por forma a dar resposta às perguntas básicas “O quê?”, “Quem?”, “Quando?”, “Onde?”, “Como?” e “Porquê?”.

Se a resposta às duas primeiras perguntas já se encontra, em termos gerais, no tema (e título) da tese, cuja motivação explicámos há pouco, importa, antes de mais, fundamentar o período cronológico estabelecido, que tem início no ano em que foram dadas instruções ao Major-General da Armada para agir no sentido de ser reprimido o tráfico negreiro (1837) e se conclui no último cruzeiro português contra os traficantes de escravos (1904), sem prejuízo de nos debruçarmos sobre os respectivos antecedentes e consequências. Mas são as outras três aquelas que determinarão a estrutura do nosso trabalho, ao longo do qual, procurando compreender qual o papel desempenhado pela Marinha Portuguesa no combate ao tráfico de escravos, trataremos de tentar definir:

- Com que meios e tácticas exerceu a Marinha a sua acção durante o período considerado;
- Como orientou a Marinha o seu esforço ao longo do período considerado;
- Como se enquadrou a acção da Marinha nos esforços do Poder Político para a abolição do tráfico de escravos;
- Qual o impacto da acção da Marinha no tráfico negreiro praticado nas colónias portuguesas;
- Como se compara a acção da Marinha Portuguesa com as que foram desenvolvidas por outras marinhas.

Antes, porém, de respondermos à problemática identificada, começaremos por enquadrar a temática abordada e os respectivos actores no contexto da época em que se inserem (1.^a parte), numa abordagem mais descritiva mas também crítica, remetendo, tanto quanto possível, para o tema do nosso estudo⁸. Feito esse enquadramento, importa caracterizar o problema que constitui o nosso ponto de partida – a escravatura e o tráfico de escravos (2.^a parte) – e no qual se centrará a actividade que, em aproximações sucessivas, iremos estudar mais em pormenor, ou seja, o combate ao tráfico (3.^a parte).

Naturalmente, a nossa apreciação crítica começará, essencialmente, na segunda parte, embora, como atrás referido, não se pretenda solucionar a questão dos números absolutos do tráfico de escravos. Serão, no entanto, tidas em conta as percentagens relativas – cuja variação se mostra razoavelmente próxima nos vários estudos consultados – e, mais do que isso, as respectivas flutuações no tempo e no espaço, por forma a extrair conclusões relativas às políticas seguidas e aos esforços empregues na repressão daquele “infame comércio”⁹.

Sobre a política repressiva do estado português, analisaremos não só as colecções da legislação publicada no período em apreço, mas também as ordens emitidas para os navios das estações navais em África (Ordens da Armada).

Na parte referente à acção da Armada, extrairemos dos estudos de Marques Esparteiro as principais estatísticas relativas ao empenho dos navios de guerra, cujos dados serão cruzados e analisados do modo mais exaustivo possível. Estes dados serão, naturalmente, complementados por documentação avulsa – nomeadamente relatórios dos comandantes e instruções da estrutura hierárquica – disponível no Arquivo

⁸ Para efeitos de enquadramento – e sem prejuízo da introdução de outras citações –, recorreremos, como principal obra de referência, à *História do Mundo* de Serge Cosseron (ed. Portuguesa, Lisboa, Reader's Digest, 1998), que se revela consideravelmente adequada pelo facto de apresentar correlações e adjacências comparativas entre diversos factos e acontecimentos, numa perspectiva global e integradora, proporcionando relações de interdependência e de causa-efeito – no fundo, o que se pretende nesta parte introdutória, mais do que uma sucessão de personagens e acontecimentos.

⁹ Expressão recorrente em vários estudos sobre o tráfico de escravos e que já o seria em meados do século XIX, sendo, por exemplo, utilizada em 1844 por José Joaquim Lopes de Lima, governador da província de Goa (“Escravidão e revoltas de escravos em Angola (1830–1860)”, *Afro-Ásia*, 21–22, Baía, Centro de Estudos Afro-Orientais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Baía, 1998). Antes disso, o decreto proibicionista de 10 de Dezembro de 1936 afirma, no seu preâmbulo que “O infame tráfico dos negros é, certamente, uma nódoa indelével na história das Nações modernas” (Imprensa Nacional, Leis e outros Documentos Officiaes publicados desde 10 de Setembro até 31 de Dezembro de 1836, Lisboa, 1837, p. 221).

Histórico da Biblioteca Central da Marinha – BCM-AH). Importante neste estudo – em termos de antologia/compilação – será também a *Memoria ácerca da extincção da escravidão e do trafico de escravatura no territorio portuguez* (1889), que, não obstante o facto de pretender apresentar uma imagem favorável da acção de fiscalização e repressão conduzida por Portugal nos respectivos territórios ultramarinos, disponibiliza dados bastante objectivos relativos a apresamentos de navios negreiros e ao combate aos traficantes nas várias províncias.

Pelo meio, consultaremos outra informação, como a relação de oficiais da Marinha nomeados, ao longo dos anos para cargos na administração ultramarina (patente nas Listas da Armada – BCM-AH), que nos dará algumas indicações relativas à relevância do papel desempenhado pela instituição naquele combate e, não menos importante, à importância que lhe foi dada pelo governo central. Também não deixaremos, naturalmente, de consultar a documentação pertinente disponível no Arquivo Histórico Ultramarino – AHU).

Outro aspecto que nos pretendemos analisar será o papel desempenhado pelo Exército – normalmente esquecido, mas frequentemente mencionado nos relatos das acções navais de combate ao tráfico – verificando a eventual existência de documentação existente no Arquivo Histórico Militar (AHM). Naquele arquivo não deixaremos, naturalmente, de consultar o Arquivo Particular de Sá da Bandeira, onde consta relevante correspondência sobre a acção das autoridades portuguesas, em geral, e do titular, em particular.

Em termos de metodologia – para além da consulta dirigida das fontes disponíveis por forma a colmatar as lacunas identificadas –, privilegiaremos a análise comparativa, cruzando estatísticas e eventos históricos, por forma a contextualizar os dados obtidos e a determinar a sua interinfluência/interdependência em termos de causa-efeito.

Esperamos, desta forma, dar resposta ao desafio que nos propomos, fazendo votos de que o nosso estudo traga novas luzes à temática abordada.

Nota: o presente trabalho segue as normas de citação da Academia de Marinha (de que o autor é membro) publicadas em 1995 e que se mantinham em vigor na altura em que o presente estudo se iniciou¹⁰, sendo que para uma mais fácil consulta reiniciaremos as referências

¹⁰ Academia de Marinha, *Normas de Citação*, Lisboa, Academia de Marinha, 1995. As normas entretanto aprovadas adoptam como referência a normalização bibliográfica NP 405.

no início de cada capítulo. Em termos de ortografia, segue as normas do Decreto 35228, de 8 de Dezembro de 1945, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 32/73, de 6 de Fevereiro.

PRIMEIRA PARTE – ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

CAPÍTULO 1 – ENQUADRAMENTO POLÍTICO, SOCIAL E ESTRATÉGICO¹

1.1 Um século bipartido

Embora o presente estudo esteja cronologicamente balizado entre 1837 e 1904, o nosso período de interesse abarca praticamente todo o século XIX, um século geralmente marcado pela hegemonia britânica e pelo desenvolvimento industrial, mas onde duas tendências se fazem sentir em diferentes períodos: uma de cariz nacionalista e liberalizante, durante a primeira metade do século, e outra, na segunda metade, de pendor imperialista, num contexto internacional mais multipolarizado e competitivo, cujas tensões acabarão por levar ao fim da secular *Pax Britannica* e aos grandes conflitos do século seguinte.

Veremos, mais adiante, como estas grandes tendências afectarão, de modo diferente, o problema do escravagismo e da repressão do tráfico de escravos, mas, para já, debrucemo-nos sobre elas de modo mais detalhado, por forma a dotar o nosso estudo do indispensável enquadramento político-social de base.

1.2 Liberalismo e nacionalismos

Em termos muito sucintos, podemos afirmar que a primeira metade do século XIX é fruto das grandes transformações e rupturas políticas, ideológicas e tecnológicas ocorridas no final do século anterior, nomeadamente a independência dos Estados Unidos da América (1776), a Revolução Francesa (1789-1799) e a invenção da máquina a vapor (1774). Podemos dizer, de um modo resumido, que este período se traduz por três grandes tendências: nacionalismo, liberalismo e progresso científico (as quais, naturalmente, encontrarão movimentos de reacção).

¹ Uma parte deste período histórico, nomeadamente a primeira metade do século XIX, já foi por nós anteriormente abordada na nossa tese de mestrado em História Marítima – *A Marinha de Guerra Portuguesa Desde o Regresso de D. João VI a Portugal e o Início da Regeneração (1821-1851) - Adaptação a uma Nova Realidade*, orientação Prof. Doutor António Ventura, FLUL, 2009 – e na obra publicada que dela resultou - *Das Naus à Vela às Corvetas de Ferro - A Marinha de Guerra na Evolução da Sociedade Portuguesa - 1807 a 1857*, Tribuna da História, Novembro de 2012.

Terminadas as guerras do Império, com a derrota definitiva de Napoleão, será o Congresso de Viena a marcar a nova realidade geopolítica mundial, doravante dominada pela Grã-Bretanha² e, em menor grau, pela Rússia, duas potências cujos respectivos espaços de interesse estratégico ainda não colidem e que, de momento, perfilham, até certo ponto, idênticas orientações políticas.

Contrariando as aspirações populares, liberais e nacionais despertadas pela presença dos exércitos napoleónicos, o Congresso – ou, melhor dizendo, a Santa Aliança, que dele emana sob inspiração da Rússia, com a adesão da Áustria e da Prússia – procurará reprimir os ideais revolucionários e restaurar a velha ordem monárquica, cristã e absolutista³, naquilo que parece um regresso definitivo ao Antigo Regime. A Grã-Bretanha constitui, neste ponto, uma excepção, dada a particular natureza do seu governo, embora a vigilância exercida pela Santa Aliança em solo europeu ajude a manter um clima de paz que, em geral, lhe é favorável (e, assim, apoiá-la-á à medida das suas conveniências).

Mas é demasiado tarde para travar a marcha dos novos tempos: a Alemanha e a Itália, politicamente fragmentadas, aspiram à união em estados únicos, enquanto belgas, gregos e eslavos alimentam sonhos independentistas.

O sinal fora já dado pelas colónias espanholas na América, onde, por volta de 1810, aproveitando a fraqueza da coroa de Espanha durante a ocupação francesa e tendo presente o exemplo do vizinho norte-americano, ocorrem os primeiros levantamentos. A segunda vaga de revoltas ocorre a partir de 1816-17, como reacção às medidas absolutistas de Fernando VII. Mas também a revolução liberal espanhola de 1822 é aproveitada pelos independentistas latino-americanos, tendo o México declarado a independência naquele mesmo ano. Um fenómeno semelhante ocorre no Brasil, onde a presença da Corte evitara, até 1821, o contágio dos movimentos revolucionários à sua volta.

² Apesar de, em 1801, na sequência do *Union Act*, ter entrado oficialmente em vigor a expressão “Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda”, e sem prejuízo de, no léxico comum, se ter continuado a utilizar o termo “Inglaterra” para designar a unidade estatal constituída por Inglaterra, Escócia, País de Gales e Irlanda – com os respectivos domínios ultramarinos – manteremos, neste trabalho, por uma questão de comodidade e uniformidade, a designação “Grã-Bretanha”.

³ Serge Cosseron (ed.), *História do Mundo*, [vol. 13], *O Despertar das Nacionalidades (1812-1856)*, ed. Portuguesa, Lisboa, Reader's Digest, 1998, p. 29; Carlos Moretón Abón (coord.), *Grande História Universal*, ed. Portuguesa, vol. XVII, *O Mundo Napoleónico – A Revolução Industrial*, Alfragide, Ediclube, 2006, pp. 74-75.

De modo não declarado, que passa pelo envolvimento directo, independente, de alguns dos seus cidadãos⁴ e pelo fornecimento de navios e material de guerra, assim como por ajudas financeiras, a Grã-Bretanha apoia a emancipação dos povos sul-americanos⁵. Naturalmente, este apoio – contrariando a política de recolonização da Santa Aliança – não é desinteressado, pois visa acabar com o domínio directo por parte de outras potências e obter vantagens económicas e comerciais que de outro modo lhe seriam negadas⁶. É que a sua industrialização está em plena marcha e os industriais pressionam no sentido de aceder a novos mercados (necessidade acentuada pela recente perda dos E.U.A.) e a matérias-primas mais baratas (ou não fossem os países da América do Sul um paradigma de riqueza em recursos naturais).

Mas a Grã-Bretanha não está só, pois também os recém-criados Estados Unidos se envolvem nestas contendas. Acabados de sair de uma guerra com o seu antigo colonizador⁷ - ao qual se conseguiram impor -, dispendo de um solo muito rico e de terra arável em abundância e com uma população em rápido crescimento (para a qual contribuía fortemente o movimento migratório vindo da Europa, que se fazia sentir desde 1815), eram, já, uma potência emergente que começava a virar as suas atenções para o controlo de todo o continente americano. Esta tendência transparece, aliás, da chamada Doutrina Monroe⁸, proclamada em 1823, que se opunha declaradamente à interferência europeia na América e defendia o direito de intervenção dos E.U.A. sempre que tal se verificasse. Refira-se que, na altura, os Estados Unidos ainda não dispunham de forças armadas suficientemente fortes para impor esta doutrina, mas a Grã-Bretanha acabou por apoiá-la tacitamente (até porque, em parte, esta lhe convinha, desde que não limitasse os seus próprios movimentos).

Não desejando tornar-se terrenos de expansão quer da Grã-Bretanha quer dos E.U.A., os novos estados sul-americanos reagem. Mas o Congresso do Panamá, de 1826, tendo em vista a criação dos Estados Unidos da América Latina, redonda num

⁴ Mau grado o *Foreign Enlistment Act*, de 1819, que proibia o alistamento de cidadãos britânicos em forças armadas estrangeiras.

⁵ Maria Cândida Proença, *A Independência do Brasil*, Coleção Horizonte Histórico, Lisboa, Livros Horizonte, 1987, p. 64.

⁶ Serge Cosseron, *op. cit.*, p. 49; Carlos Moretón Abón, *op. cit.*, vol. XVII, p. 183, vol. XVIII, *A Era da Industrialização*, p. 102.

⁷ Entre 1812 e 1814, devido ao facto de manterem relações com a França de Napoleão.

⁸ Cujas designação deriva do nome do presidente americano que a proclamou: James Monroe.

completo fracasso, devido ao carácter heterogéneo dos participantes e às dificuldades de comunicação entre eles⁹. Seja como for, estes acabaram por tender a fechar-se ao exterior, com excepção do Brasil, que manteve a abertura, sobretudo em relação à Grã-Bretanha.

Entretanto, na Europa, é a vez de os inimigos do império turco apoiarem as aspirações independentistas gregas, que são proclamadas no início de 1822. Na verdade, havia já muito que as ideias da Revolução Francesa germinavam entre a burguesia helénica e que as ilhas jónicas, ocupadas por britânicos, franceses e russos desde 1799, constituíam um refúgio para os patriotas gregos¹⁰. Após algumas hesitações, e numa altura em que já numerosos voluntários combatiam ao lado dos independentistas, Grã-Bretanha, França e Rússia decidem-se, por fim, a intervir directamente no conflito. A 20 de Outubro de 1827, os navios da coligação aniquilam a esquadra turco-egípcia em Navarino, naquela que é a última grande batalha da marinha de vela. A independência da Grécia é, finalmente, reconhecida pelo Império Otomano, que, em 1829, assina com as potências vencedoras o tratado de Adrianópolis.

Mas se, por um lado, a Europa apoia as aspirações nacionalistas helénicas, prossegue, por outro, no seu próprio seio, a repressão de quaisquer liberalismos emergentes. A reacção não se faz esperar: no ano de 1830 uma onda de “revoluções românticas” varre o continente europeu.

Tudo começa em França, onde Carlos X vinha, desde há algum tempo, impondo medidas cada vez mais repressivas, contrárias ao espírito da carta constitucional outorgada por Luís XVIII e que sugeriam uma tendência de retorno ao Antigo Regime. A revolta popular de Julho derruba-o em três dias e entroniza Luís Filipe, Duque de Orleães, dando início a uma monarquia de cariz liberal, laico e burguês¹¹.

Na Polónia, é o reaccionarismo do Czar a desencadear uma sublevação, em Novembro¹². Desta vez, porém, a Santa Aliança impede a intervenção estrangeira e, assim, a revolta é rapidamente esmagada pelo exército russo.

⁹ Serge Cosseron, *op. cit.*, p. 56.

¹⁰ Id., *ib.*, pp. 63-64.

¹¹ Id., *ib.*, p. 73; Carlos Moretón Abón, *op. cit.*, vol. XVII, pp. 86-88.

¹² Serge Cosseron, *op. cit.*, p. 73.

Maior êxito teve o levantamento belga, em Agosto, contra o domínio da Holanda, que o Congresso de Viena impusera em 1815. A independência é proclamada em Outubro.

Em Fevereiro de 1831 é a vez de alguns municípios italianos se rebelarem contra o mando da Áustria, mas o movimento é demasiado incipiente para ter êxito.

No entanto, os revolucionários vencidos na Polónia e na Itália, passando à clandestinidade, amadurecem no exílio os seus ideais, enquanto aguardam um momento mais propício para novos levantamentos¹³.

A ocasião proporciona-se em 1848, ano em que, de certo modo, se dá uma reedição das revoluções de 1830. A crise económica provocada por uma série de más colheitas (1846-47) e uma prolongada crise financeira¹⁴, dando força aos movimentos de oposição existentes há vários anos, funcionam como detonador das insurreições.

É, uma vez mais, a França a dar o sinal, agora dando vazão ao descontentamento que o reinado de Luís Filipe granjeou tanto do lado dos conservadores, que anseiam por um regresso ao Antigo Regime, como na ala dos liberais, que consideram o Rei demasiado moderado. Enfraquecido o governo pela oposição generalizada, é a República que triunfa em Paris, a 25 de Fevereiro. Em Junho, na sequência de um levantamento operário duramente reprimido, a presidência é entregue a Luís Napoleão Bonaparte, sobrinho de Napoleão I, que imprimirá uma nova direcção aos acontecimentos...

Em Março, uma revolução liberal em Viena depusera o chanceler Metternich e impusera uma constituição. A Hungria rebela-se e instala um governo liberal, mas no ano seguinte, com o auxílio da Rússia, um governo austríaco forte domina a rebelião húngara e faz fracassar a revolução liberal em curso.

Também os nacionalismos voltam a aflorar. Em Maio de 1848, o Parlamento Alemão, reunido em Frankfurt, constitui a primeira grande tentativa de unificação dos estados germânicos, embora não tarde a fracassar. Na Itália, a Lombardia e a Veneza levantam-se contra o domínio austríaco e o rei do Piemonte acorre em auxílio destas, mas as forças austríacas acabam por triunfar. Com a excepção dos estados belga, sérvio e grego, nascidos na anterior vaga de revoluções, o mapa da Europa em 1849 ainda é o do Congresso de Viena.

¹³ Id., *ib.*, p. 75.

¹⁴ Id., *ib.*, p. 131; Carlos Moretón Abón, *op. cit.*, vol. XVII, pp. 94-95.

Melhor sorte conhece, no entanto, o nascimento do moderno estado suíço, dotado de um governo central. Inspiradas nos valores democráticos, Bélgica e Suíça desempenharão, doravante, um papel preponderante no equilíbrio europeu¹⁵.

1848 é, também, o ano das doutrinas de cariz socialista, materializadas no Manifesto Comunista, de Karl Marx. É que o progresso técnico e científico, que impulsiona a ascensão da Burguesia e lhe permite a acumulação de riqueza, tem o seu contraponto na crescente miséria do operariado que, tendo abandonado os campos para se concentrar nas grandes cidades, faz ouvir a sua revolta junto aos centros do poder político. É a reacção a um novo modelo de escravidão, regime que as potências industriais, supostamente, e na sequência do novo paradigma económico, se empenhavam em abolir.

Pouco afectada pelo ambiente de contestação generalizado, a Grã-Bretanha concentra-se quase exclusivamente em impor e em expandir a sua hegemonia marítima. Na sequência da “Primeira Guerra do Ópio” (1839-42), impõe o seu domínio na China. Através do Tratado de Nanquim (1842), os britânicos obtêm a posse de Hong Kong e garantem a abertura de 5 portos chineses, entre os quais Cantão e Xangai, além do monopólio do comércio do ópio - que o governo chinês tentara suprimir -, com a obtenção de privilégios especiais e imunidade em relação à lei chinesa.

Do outro lado do Atlântico, os E.U.A., engrandecidos pela união do Texas, em 1845, e da anexação da Califórnia, do Arizona, do Nevada e do Novo México, na sequência de uma guerra com o México (1846-1848), aguardam a sua vez...

Já a França de Luís Filipe, no período de relativa estabilidade que conhecera entre 1830 e 1848, aproveitara para consolidar a sua presença no Norte de África, consumando a conquista da Argélia em 1843. Os franceses recuperam, pouco a pouco, o seu orgulho nacional e anseiam por um regresso à antiga grandeza, desejo que se manifestara massivamente em 1840, por ocasião da chegada dos restos mortais de Napoleão e dos grandiosos funerais de estado celebrados em sua honra. A proclamação do Segundo Império por Luís Napoleão, em 1852, concretizará estas aspirações.

A “política de canhoneira”, que consagra a superioridade das potências industriais, será uma constante durante a segunda metade do século. Avizinha-se o tempo dos grandes imperialismos.

¹⁵ Serge Cosseron, *op. cit.*, p. 101.

1.3 O tempo dos imperialismos

Consumadas as independências das colônias americanas (com a exceção do Canadá e de algumas colônias caribenhas) e passado o turbilhão das revoluções liberais, as potências ocidentais começam a voltar a sua atenção para a Ásia e para a África, embora em solo europeu permanecessem algumas questões por resolver.

Entre 1854 e 1856, uma aliança entre a Turquia, a Grã-Bretanha e a França (que incluiu também o Piemonte), trava, na Crimeia, as ambições expansionistas russas na região do Mar Negro. Dois anos mais tarde, a Grã-Bretanha, sob cuja bandeira navegava, na altura, metade da tonelagem mundial¹⁶ e que, ao longo das décadas anteriores, estendera o seu domínio à maior parte do subcontinente indiano, submete a Índia ao domínio da coroa (na sequência da Revolta dos Sipaios) e impõe novas exigências à China após a “Segunda Guerra do Ópio” (1856-1860), em que a França se lhe vem juntar, reclamando o seu quinhão. É o auge do poder britânico que, no entanto, começa a dar sinais de esmorecimento por ocasião da “Guerra dos Ducados” (1863-64), em que, apesar de apoiar as pretensões da Dinamarca contra as ambições da Prússia, prefere evitar o confronto directo, deixando que esta, juntamente com os seus aliados austríacos, se imponha pela força ao reino escandinavo¹⁷.

Depois disso, e em pouco mais de década e meia, a Prússia vai congrega à sua volta os restantes estados germânicos, emergindo como a nova grande potência continental europeia, de tal modo que, em 1866, num rápido confronto, derrota a Áustria, libertando-se, definitivamente, da sua influência.

Porém, a França, que, alinhada com a Grã-Bretanha, procurava, pouco a pouco, recuperar a sua influência no espaço europeu – tendo já apoiado vitoriosamente o reino do Piemonte-Sardenha contra a Áustria em 1859 –, não estava disposta a assistir passivamente à emergência de um novo rival. Assim, em 1870, a pretexto da candidatura de um príncipe Hohenzollern ao trono de Espanha, declara guerra à Prússia, o que viria a revelar-se desastroso para as ambições de Napoleão III. A derrota põe fim ao Segundo Império Francês e dá origem à proclamação do Segundo Império (*Reich*) Alemão¹⁸. A Alemanha cumpria, assim, o seu velho sonho de unificação.

¹⁶ Id., *ib.*, p. 11.

¹⁷ Id., *ib.*, p. 15; Carlos Moretón Abón, *op. cit.*, vol. XVII, p. 165.

¹⁸ O Primeiro Império teria sido o Sacro-Império Romano-Germânico (962-1806).

Por essa altura, também a Itália, ao fim de onze anos, cumpria o sonho de unificar toda a península. Tendo arrebatado, com apoio francês, a Lombardia à Áustria em 1859, anexado, nos dois anos seguinte, o Reino das Duas Sicílias e os estados pontifícios e agregado o Vêneto em 1866 (aproveitando a guerra austro-prussiana), o novo reino italiano, unido na pessoa do piemontês Victor Emanuel II, coroa o processo de unificação com a tomada de Roma, em 1870. Esta última só foi possível graças à derrota francesa às mãos dos prussianos, pois desta vez a França estava do lado das forças papais.

Do outro lado do Atlântico, uma violenta guerra civil (1861-1865) abria um parêntesis na ascensão dos Estados Unidos. Mais do que uma disputa sobre a introdução do regime escravagista nos novos territórios a Oeste ou relativamente à sua manutenção nos estados separatistas do Sul, tratou-se do confronto entre dois conceitos económicos antagónicos: o da sociedade industrial burguesa e o do sistema rural baseado na mão-de-obra escrava. Com o triunfo do primeiro, o país, novamente unido, estava pronto para o grande salto em frente. A expansão para Oeste, a ligação por via férrea entre as costas atlântica e pacífica e a exploração industrial dos seus abundantes recursos (como o petróleo do Texas), aliadas à abundante mão-de-obra proporcionada pela abertura à imigração, empurram-no, no espaço de 30 anos, para a primeira categoria das economias mundiais¹⁹. Quando, em 1867, impõe à França o fim da sua desastrosa intervenção no México e, dois anos depois, exige à Grã-Bretanha uma indemnização pelo seu apoio aos confederados durante a Guerra Civil (a que junta a ameaça de uma eventual anexação do Canadá), está já, claramente, a assumir a supremacia militar no continente americano. Embora, até ali, o governo americano se tivesse limitado a expandir o seu território continental (o que já não era pouco), faltava menos de um quarto de século para que as teorias do almirante Alfred Mahan sobre a importância do poder naval²⁰ marcassem a estratégia marítima/naval dos E.U.A. e os levassem a afirmar-se como uma potência marítima global. A Espanha sentiria bem os seus efeitos em 1898, quando, após uma curta guerra, teve de abrir mão das suas colónias de Cuba, Porto Rico, Guam e Filipinas.

¹⁹ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 14], *No Tempo dos Imperialismos (1856-1901)*, p. 130; *The Cambridge World History*, Vol. VII, *Production, Destruction, and Connection, 1750–Present*, Part 1: *Structures, Spaces, and Boundary*, Ed. J. R. McNeill e Kenneth Pomeranz, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, pp. 593, 598.

²⁰ Alfred T. Mahan, *The Influence of Seapower Upon History, 1660–1783*, Boston, Little Brown and Company, 1890.

Na verdade, os Estados Unidos já tinham dado sinais do seu expansionismo marítimo antes da Guerra da Secessão, mais concretamente em 1854, ano em que a esquadra do comodoro Matthew Perry impõe ao Japão a abertura dos seus portos. Na sequência desta humilhação, que é prontamente aproveitada por outras potências ocidentais, o Japão, até então um estado agrícola e senhorial, decide romper com a tradição e abrir as suas portas ao progresso. Num gigantesco esforço de modernização, reforma a sua economia e envia estudantes para o estrangeiro, ao mesmo tempo que se lança na importação massiva de navios mercantes e de guerra e de máquinas industriais. Neste processo, enfrenta e derrota, em 1869, a resistência da nobreza tradicional (os samurais), adaptando o seu código de honra aos valores da nova sociedade industrial. Em menos de trinta anos, o Império do Sol Nascente constrói uma densa rede ferroviária, moderniza as suas indústrias, cria novas escolas e universidades, desenvolve a navegação mercante e dota-se de um exército moderno e combativo e de uma marinha de guerra poderosa e eficiente. Tornara-se um estado industrial moderno capaz de competir com as grandes potências do Ocidente. Firmemente decidido a estabelecer o seu próprio império continental asiático, anexa as ilhas Curilas e entra em guerra com a China, forçando a sua retirada da península coreana (1895), rica em madeira, minérios e outras matérias-primas de vital importância para a indústria japonesa. Isto fá-lo entrar em rumo de colisão com os interesses da Rússia, que virá, para grande choque do Ocidente, a derrotar militarmente em 1905.

Enquanto o governo japonês derrotava a oposição do xogunato, era inaugurado, no Egipto, o Canal de Suez. Construído por iniciativa francesa e aberto à navegação internacional, esta passagem entre o Mediterrâneo e o Mar Vermelho acabaria por ficar sob controlo da Grã-Bretanha em 1882, quando as forças militares deste país ocuparam o Egipto e o transformaram num protectorado, na sequência de um levantamento nacionalista egípcio contra o Império Otomano.

Por essa altura, já as potências europeias começavam a voltar a sua atenção para o interior de África, que até 1870 permanecera relativamente ignorado, apesar da acção de alguns notáveis exploradores. É certo que os relatos destes, aliados aos esforços desenvolvidos no âmbito do combate ao tráfico de escravos, acabaram por despertar o interesse da opinião pública europeia. Terá sido, no entanto, a busca de novos mercados e de fontes de matérias-primas para alimentar a indústria e o comércio o principal estímulo à cobiça dos governos europeus. Nesta nova corrida, juntam-se à Grã-Bretanha

e à França novos actores, como a Itália e a Bélgica. Mesmo a Prússia que se apresenta inicialmente como moderadora (parte não interessada) por não dispor de uma marinha forte, acaba por ceder à tentação colonialista. Na Conferência de Berlim (Novembro de 1884 a Fevereiro de 1885), as potências coloniais partilham entre si os vastos e ricos territórios africanos de acordo com os seus interesses – com as negociações posteriores a estabelecer linhas divisórias sobre terreno ainda por cartografar e sem ter em conta obstáculos naturais ou a distribuição geográfica dos vários grupos étnicos, o que irá lançar sementes para futuros conflitos e disputas (nomeadamente revoltas de povos indígenas, muitas vezes instigadas por potências rivais). Do mesmo modo, as reivindicações de direitos históricos pelos primeiros colonizadores – de que Portugal é o melhor exemplo – são preteridas a favor do “direito da força”, isto é, da capacidade efectiva de ocupação militar e administração territorial. A penetração em África faz-se sob as bandeiras da Civilização e do Progresso, mas os interesses económicos e a sanha exploratória acabam por sobrepor-se às preocupações de índole humanitária.

Não é apenas em África que os imperialismos ocidentais jogam os seus interesses. Com a Grã-Bretanha a dominar a Índia e o comércio com a China, a França não abdica de marcar o seu próprio espaço. Assim, enquanto, a pretexto da defesa dos cristãos contra perseguições religiosas, se estabelece na Indochina, junta-se aos britânicos na Segunda Guerra do Ópio. A tentativa de domínio do Golfo de Tonquim, leva-a a uma guerra com a China entre 1884 e 1885, onde, apesar dos reveses sofridos em terra, acaba por fazer valer a sua presença naval. Por essa altura, estava já completamente refeita de derrota às mãos da Prússia – a Terceira República empenhava-se, desde 1875, na recuperação do orgulho nacional. Já a península da Coreia desperta a cobiça de Russos e de Japoneses, enquanto o teatro filipino da Guerra Hispano-Americana leva os Estados Unidos à região. Até os alemães, espreitando as disputas em curso, vêm juntar-se ao festim. É uma China sufocada e oprimida que explode na Revolta dos Boxers de 1899, acabando, no entanto, novamente submetida aos interesses japoneses e ocidentais.

Mas a fulgurante industrialização mundial que potencia a corrida às colónias e, perniciosamente, acentua a exploração de povos menos desenvolvidos, acaba por ter efeitos nefastos também no mundo ocidental. Se entre as décadas de 1840 e 1870 a revolução nos transportes marítimos e terrestres e o livre comércio favorecem a economia, o *crash* da bolsa de Viena em 1873 marca o início de um período de recessão

que dura cerca de vinte anos. A crise na agricultura europeia causada pela concorrência de produtos vindos da América e da Austrália provoca o regresso das políticas proteccionistas, enquanto, nos Estados Unidos, as empresas se associam em *trusts* para melhor protecção mútua²¹. Os efeitos da crise são ampliados pela sobrepopulação na Europa, que leva, por um lado, à procura de novos territórios para colonizar e, por outro, à emigração massiva, a qual, aliviando a pressão demográfica no continente, beneficia, sobretudo, os E.U.A.. Cresce também a contestação social contra a exploração dos trabalhadores, de que são exemplo os trágicos confrontos de Maio de 1886 em Chicago e a constituição da Segunda Internacional Socialista em 1889 (a primeira fora criada em 1864). Este último movimento, reunindo partidos socialistas e operários de vários países, marcará, doravante, a agenda social, na qual os trabalhadores ganharão uma maior consciência de classe e unirão esforços na defesa dos seus direitos.

Um efeito mais benéfico da crise foi o facto de a baixa de preços e a concorrência de mercado inspirarem a inovação tecnológica, traduzida na chamada “Segunda Revolução Industrial”²², onde marcam presença a electricidade, o telégrafo e o telefone. Na sempre nevrálgica área dos transportes, é o motor de explosão a causar o maior impacto, com a consequente corrida ao petróleo. Com os E.U.A. e a Rússia a explorarem os seus próprios recursos petrolíferos, a descoberta de jazidas no Médio Oriente vem despertar o interesse ocidental por esta região²³.

Será o Império Otomano, já consideravelmente enfraquecido, a sofrer na pele a nova apetência ocidental pelos combustíveis fósseis, a que se junta, em 1897, a criação do movimento sionista, que advoga a restauração da pátria judaica. O regresso dos judeus à Terra Santa é, aliás, defendido por algumas confissões protestantes americanas, por se encaixar nas suas visões apocalípticas²⁴. E tal como o Império Otomano, também os impérios russo e austríaco chegam ao fim do século com ameaças de desagregação, não tanto pela cobiça ocidental, mas mais pelos nacionalismos emergentes no seio dos seus territórios (efeito de que os otomanos também sofrem) e pelo descontentamento que alastra nas respectivas populações.

²¹ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 14], pp. 91-92; Carlos Moretón Abón, *op. cit.*, vol. XVIII, pp. 162, 171.

²² Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 14], p. 94; *The Cambridge World History*, Vol. VII, p. 15.

²³ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 14], p. 95.

²⁴ Simon Sebag Montefiore, *Jerusalém – A Biografia*, vol. V, edição portuguesa exclusiva do Expresso, Lisboa, Alêtheia Editores, Abril de 2018, pp 89-90.

Enquanto os impérios tradicionais começam a declinar, a Alemanha parece apostada em recuperar o tempo perdido. Em 1890, pouco tempo depois de subir ao trono, um impaciente Guilherme II, afasta o velho Bismark. Embora siga, em geral, a política estabelecida pelo seu avô e pelo firme, mas prudente, “chanceler de ferro”, o exacerbado militarismo e o desenfreado expansionismo do novo imperador, assim como o seu súbito empenho em dotar-se de uma forte marinha de guerra, inquietam a Grã-Bretanha. O desespero dos impérios decadentes conjugado com a ambição das potências em ascensão, num ambiente de proteccionismo, desconfiança e agitação social, criam as condições para abalar a *Pax Britannica*, que, ao longo dos cem anos que se seguiram à queda de Napoleão, mantivera a Europa afastada dos grandes conflitos. O tempo das guerras mundiais aproximava-se a passos largos.

1.4 A realidade portuguesa

No período abarcado pelo nosso estudo, a história de Portugal acaba, inevitavelmente, por reflectir as grandes tendências do século.

A primeira metade do século XIX em Portugal é, basicamente, marcada pela independência do Brasil e pelas convulsões políticas associadas à transição para o liberalismo, que apresentam, entre si, relações recíprocas de causalidade e de consequência.

Conforme atrás referido, a presença da família real portuguesa no Rio de Janeiro, na sequência das Invasões Francesas, evitou que, durante alguns anos, o Brasil entrasse na onda de revoluções independentista que varreu a América Latina a partir de 1810 (exceptua-se a breve e fracassada revolta pernambucana de 1817). Mas enquanto o Brasil se mantinha próspero, Portugal europeu definhava. A abertura dos portos brasileiros às nações amigas decretada pelo Príncipe Regente em 1808, constituindo, face à ocupação francesa do território metropolitano, a única saída para manter a abertura comercial à Europa, acabaria, na sequência de um tratado bilateral celebrado em 1810, por dar à Grã-Bretanha o monopólio do comércio com o Brasil²⁵. A consequência foi a paralisação da navegação, da agricultura, da indústria e do comércio nacionais²⁶, que se somou aos efeitos das rapinas e da devastação trazidas pelas

²⁵ Maria Cândida Proença, *op. cit.*, pp. 22-31.

²⁶ *Id.*, *ib.*, pp. 22-31.

invasões francesas. Subalternizada em relação ao Brasil e reduzida praticamente a uma colônia da Grã-Bretanha, que em nome da guerra contra a França não hesitara em ocupar Goa e Macau, a Metrópole reage. O mal-estar contra os britânicos e contra a Corte e o germinar das ideias da Revolução Francesa deixadas pelas tropas de Napoleão começam por manifestar-se na conspiração do general Gomes Freire de Andrade, em 1817, tendo o seu corolário na triunfante revolução liberal de 1820.

Forçado a regressar a Lisboa e a jurar a Constituição, o Rei teme que o seu regresso e a pressão das Cortes para que o Brasil retorne à situação de colônia conduzam à emancipação deste reino, o que acaba mesmo por suceder em Setembro de 1822, sob a liderança do Príncipe D. Pedro (que assume o título de Imperador). Segue-se uma curta guerra de independência (até 1823), onde sobressai a resistência da província da Baía, encabeçada pelo general Madeira de Melo. Apesar de reforçadas por forças navais enviadas da Metrópole - que, numa série de escaramuças, são batidas e confinadas ao porto pela incipiente, mas agressiva, marinha brasileira, sob a liderança do experimentado almirante escocês Thomas Cochrane -, as forças leais acabam por optar pela retirada. O estado de guerra mantém-se, porém, até 1825, altura em que, por pressão da Grã-Bretanha, D. João VI reconhece a independência do novo estado.

Entretanto, em Portugal, o liberalismo tinha dificuldades em impor-se. Por um lado, o país ainda não se recuperara do abalo que a economia sofrera com a perda do mercado brasileiro em 1808, por outro, boa parte da Nobreza e do Clero hostilizavam abertamente o novo regime, criando nas massas populares pouco instruídas a convicção que os liberais eram degenerados e inimigos da Pátria, da Religião e do Rei²⁷. Animado pela situação em Espanha, onde a revolução liberal fora derrotada pela intervenção da Santa Aliança, em 1822 (Portugal fora poupado devido à oposição da Grã-Bretanha²⁸), e incentivado pela Rainha, D. Carlota Joaquina, o Infante D. Miguel encabeça, em Maio de 1823, o golpe militar da “Vilafrancada”, que sem resistência por parte do Rei, conduz à suspensão da Constituição promulgada no ano anterior. No entanto, a situação política mantém-se indefinida, o que leva o príncipe a novo golpe, a “Abrilada” de

²⁷ Armando Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VIII (1808-1975), 1ª ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1997, p. 71.

²⁸ No congresso de Verona, onde a intervenção foi decidida, a representação britânica afirmou peremptoriamente que uma intervenção em Portugal seria considerada uma ofensa à própria integridade britânica. Na verdade, a Grã-Bretanha desejava evitar uma aproximação de Portugal às potências continentais, que estavam, de resto, mais inclinadas em sustentar os direitos da Coroa Portuguesa em relação ao Brasil (Maria Cândida Proença, *op. cit.*, pp. 67-68).

1824, que visa destituir o Rei e instalar um regime declaradamente absolutista. Desta vez, porém, os embaixadores da França e da Grã-Bretanha intervêm, protegendo o monarca, que se refugia a bordo da nau britânica *Windsor Castle* (a presença vigilante da *Royal Navy* em águas nacionais tornara-se uma constante desde as guerras napoleónicas). Abortada a intentona, D. Miguel é exilado, a Rainha enclausurada e a aparente normalidade regressa, embora a Constituição permaneça suspensa.

Com a morte de D. João VI, a 10 de Março de 1826, coloca-se o problema da sucessão, pois os brasileiros não desejavam que o seu Imperador, legítimo herdeiro do trono, voltasse a reunir, na sua pessoa, os dois estados. D. Pedro decide, então, abdicar da coroa portuguesa em favor da sua filha, D. Maria da Glória, na altura com sete anos. D. Miguel é convidado a regressar e a assumir a Regência, na condição de jurar a Carta Constitucional (mais moderada do que a constituição de 1822) entretanto outorgada pelo seu irmão.

Mas os absolutistas reagem, rejeitando abertamente a Carta e afirmando que D. Pedro, tendo traído a sua Pátria ao proclamar a independência do Brasil, não tinha legitimidade para impor ao país a sua vontade. A agitação resultante traduz-se num clima de intimidação e perseguição contra os liberais. Também a conjuntura internacional joga contra estes: as potências da Santa Aliança, a Espanha de Fernando VII, a França de Carlos X e até a Grã-Bretanha, onde se instala um governo conservador chefiado pelo Duque de Wellington, são-lhe francamente hostis²⁹. Quando regressa a Lisboa, em Fevereiro de 1828, D. Miguel, recebido em apoteose, tem o caminho aberto para assumir as rédeas do poder absoluto.

A reacção liberal não se faz esperar, com golpes militares no Porto, no Algarve, na Madeira e na Terceira. Dominando rapidamente as revoltas no continente, onde tem o Exército e grande parte das populações a seu favor, o Regente aproveita para legitimar os seus direitos de sucessão. Em Julho, as Cortes por si convocadas consideram que D. Pedro se tornara indigno de herdar o trono (com efeitos para os seus descendentes) e aclamam D. Miguel como rei legítimo e absoluto. As perseguições que se seguem obrigam vários milhares de liberais a exilar-se na Grã-Bretanha ou na França, onde

²⁹ Entre 18 e 23 de Outubro de 1827, em Viena, representantes da Áustria e da Grã-Bretanha, tinham assinado um acordo secreto em que se comprometiam a apoiar o regresso do Infante D. Miguel a Portugal (Fernando de Castro Brandão, *Sinopse Cronológica da História Diplomática Portuguesa*, Biblioteca Diplomática, série A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1984, p. 82).

constituem núcleos de apoio logístico e diplomático à causa que defendem. Esta sanha persecutória não abona em favor do reconhecimento externo do novo governo e só a Espanha, a Santa Sé e os E.U.A. (que desejavam evitar, a todo o custo, a reunificação de Portugal e do Brasil) acabam por fazê-lo³⁰.

A Madeira é submetida pela força das armas ainda nesse ano (Agosto), mas, no ano seguinte, a expedição enviada a reconquistar a Terceira falha rotundamente ante a encarniçada resistência das forças constitucionais. A ilha torna-se rapidamente o grande bastião da causa liberal, que vê, em 1830, o mapa político europeu evoluir em seu favor, com a deposição de Carlos X em França e a demissão de Wellington na Grã-Bretanha. Diplomáticamente pouco hábil, D. Miguel, que, pela brutalidade do seu regime, não soubera capitalizar as simpatias internacionais quando estas estavam a seu favor, acaba por granjear a hostilidade da França e da Grã-Bretanha, ao envolver cidadãos daqueles países nas suas perseguições políticas. Se a Grã-Bretanha protesta vigorosamente e chega a enviar uma pequena força naval para impor as suas exigências, a França, que em 1830 dera um novo impulso ao seu fervor nacionalista lançando-se na conquista da Argélia, mostra-se muito mais belicosa³¹, bloqueando a barra do Tejo, enviando navios para os Açores e, pouco depois, forçando, com uma esquadra de consideráveis dimensões, a entrada do porto de Lisboa, ameaçando a cidade e apresando vários navios de guerra. Na sequência destas acções, a marinha miguelista fica consideravelmente debilitada, deixando o caminho praticamente livre ao trânsito de homens e de material destinados ao reforço das posições liberais.

Encorajados por esta reviravolta, as forças constitucionalistas empreendem, a partir da Terceira, a reconquista de todo o arquipélago dos Açores. É a ocasião propícia ao regresso de D. Pedro que, abdicando da coroa brasileira, vem para Portugal defender os interesses da sua filha. Escalando a Grã-Bretanha e a França, onde adquire alguns navios e reúne homens, armas e munições, dirige-se para os Açores, a fim de se juntar às forças que lhe são fiéis e encabeçar o corpo expedicionário destinado a libertar Portugal das garras do Absolutismo.

³⁰ José Calvet de Magalhães, *Breve História Diplomática de Portugal*, Colecção Saber, 2.^a edição, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1990, pp. 155-156.

³¹ É de referir que esta era uma ocasião soberana para afrontar indirectamente a Grã-Bretanha (com a qual, em geral, alinha a sua política), sondando até que ponto esta estava disposta a ir para defender o seu aliado.

Dali parte a expedição que desembarca no Mindelo (Vila do Conde), a 8 de Julho de 1832. Embora entre no Porto sem resistência, o exército liberal rapidamente se vê cercado pelas tropas miguelistas. Sofrendo as agruras de um longo cerco, as forças de D. Pedro só conseguem sacudir a pressão quando, em Junho do ano seguinte, é enviada, por mar, uma expedição ao Algarve, sob o comando do Duque da Terceira. Pouco depois do desembarque, as forças navais de D. Maria II, comandadas pelo almirante escocês Charles Napier, infligem à esquadra miguelista uma derrota categórica ao largo do Cabo S. Vicente. Nesta decisiva acção, em que é capturado o grosso da força inimiga, a Marinha de D. Miguel praticamente desaparece.

Entretanto, numa manobra ousada, o Duque da Terceira avança para norte e chega às portas de Lisboa, que se encontrava consideravelmente desprotegida pelo facto de o grosso do exército absolutista estar empenhado no cerco do Porto. Precipitadamente abandonada pelo Rei Absoluto e pelos seus ministros, a capital cai facilmente nas mãos dos constitucionais, a 24 de Julho. Estava, praticamente, decidido o desfecho do conflito, embora ainda se registassem tentativas dos miguelistas para reconquistar Lisboa e algumas importantes operações no Norte e no Sul.

É de assinalar que ambos os lados do conflito procuraram obter auxílio internacional para a sua causa, sobretudo por parte da Grã-Bretanha, a quem, supostamente, caberia, como velho aliado, ajudar a resolver a contenda. No entanto, se, por um lado, o governo britânico não tinha, naquela altura, simpatias políticas pelos absolutistas, também é verdade que considerava os liberais demasiado radicais³². Entretanto, em Espanha, a morte de Fernando VII abriu uma crise de sucessão, sendo a sua filha, por si designada como herdeira, apoiada pelos liberais espanhóis, enquanto o Infante D. Carlos, irmão do falecido rei e pretendente ao trono, colhia as simpatias dos absolutistas. Forçado a exilar-se, D. Carlos procurara refúgio em Portugal, sob a protecção de D. Miguel, cujo exército fora, na ocasião, reforçado por voluntários carlistas. Só quando a guerra civil portuguesa dá sinais de poder alastrar à Espanha, com a ameaça de intervenção do governo espanhol para fazer sair D. Carlos do seu asilo, e pressionada pela oposição conservadora, a administração britânica se decide a intervir³³, arrastando consigo a França. O tratado da Quádrupla Aliança, assinado em Londres, a 22 de Abril de 1834, por representantes do governo de D. Pedro e das coroas espanhola,

³² Calvet de Magalhães, *op. cit.*, p. 157.

³³ *Id.*, *ib.*, p. 158.

francesa e britânica, tinha em vista assegurar a colaboração dos signatários na expulsão de D. Miguel e de D. Carlos³⁴. Embora a Guerra Civil portuguesa termine cerca de um mês depois, com a capitulação de D. Miguel em Évora-Monte, sem que se registre um auxílio efectivo dos aliados, é relevante o facto de o tratado legitimar a intervenção da França e da Grã-Bretanha nos conflitos ibéricos subsequentes, como viria, de resto, a suceder, tanto em Espanha como em Portugal.

Entretanto, para colmatar a perda do Brasil e para alcançar um desenvolvimento económico semelhante ao dos países do norte da Europa, o governo começa a orientar a sua acção para a exploração dos imensos recursos naturais existentes nas colónias portuguesas em África³⁵, registando-se em 1839 expedições, conduzidas por Silva Porto, ao interior do sertão africano. Era, no entanto, necessário garantir o apoio militar britânico, no sentido de manter afastada a cobiça de outras potências europeias. Naturalmente, a Grã-Bretanha preferia ver tais territórios em mãos portuguesas do que nas dos seus rivais, mas o auxílio ao seu velho aliado seria apenas exercido à medida das suas conveniências.

O combate à escravatura – mais concretamente ao tráfico de escravos – foi uma questão crucial neste processo, pois a Grã-Bretanha, tendo, decididamente, enveredado pela industrialização, estava plenamente apostada em eliminar a concorrência económica das nações escravagistas (veremos, mais adiante, que esta lógica não foi assim tão linear). Portugal, especialmente vulnerabilizado pelas guerras napoleónicas, alinha, desde logo, pela batuta do seu aliado mais poderoso, comprometendo-se, em 1810, por ocasião dos tratados de amizade e comércio com a Grã-Bretanha, a cooperar com esta na promoção da extinção gradual do tráfico de escravos³⁶. Em novo tratado, a 22 de Janeiro de 1815, os portugueses ficam proibidos de traficar escravos a norte do Equador. Perfilhando, em termos ideológicos, esta tendência libertária, o liberalismo traz o assunto para as cortes – com diferentes graus de aceitação – logo nos seus primeiros anos de implantação, mas só após a Guerra Civil, em 1836 o Visconde de Sá da Bandeira, anti-esclavagista convicto, faz publicar um decreto proibindo o tráfico de escravos em todas as possessões portuguesas. Surgem, no entanto, sérios obstáculos à sua aplicação em Angola e em Moçambique, onde aquele negócio constitui um

³⁴ Castro Brandão, *op. cit.*, p. 86.

³⁵ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, 1997, pp. 6-7.

³⁶ Calvet de Magalhães, *op. cit.*, p. 161.

significativo mercado³⁷. Neste contexto, Portugal é obrigado, a pretexto de facilitar a repressão das actividades negreiras, a assinar sucessivos tratados (que, mais adiante, abordaremos separadamente, com mais pormenor) pelos quais passa a ser permitido aos navios de guerra britânicos vistoriar os navios mercantes portugueses e a operar livremente nas águas territoriais portuguesas, sobretudo em África. Isto dá origem a vários abusos e tentativas de ocupação, como sucedeu na baía de Lourenço Marques, no Ambriz e na ilha de Bolama³⁸. Se a segunda se resolverá, em 1855, com a ocupação militar efectiva do território – conduzida por Baptista de Andrade –, a primeira e a terceira só seriam definitivamente dirimidas com o recurso à arbitragem internacional, respectivamente pelo presidente francês Patrice Mac-Mahon, em 1875, e pelo presidente americano Ulysses Grant, em 1868, tendo ambas as decisões sido favoráveis a Portugal.

Enquanto a diplomacia portuguesa se ocupava da questão da escravatura e em resolver os litígios de delimitação territorial dali resultantes, os problemas políticos na Metrópole estavam longe de terminar. Restaurado o regime constitucional e entronizada D. Maria II, com quinze anos apenas, as divisões entre os liberais traduzem-se na formação de dois grandes “partidos”: o Cartista, mais moderado e conservador (um pouco segundo o modelo britânico), que seguia a Carta Constitucional outorgada por D. Pedro em 1826, e o Vintista, de pendor mais radical, que defendia o restabelecimento da Constituição de 1822. Sem a figura tutelar de D. Pedro, que falecera pouco depois da assinatura da convenção de Évora-Monte, as rivalidades vêm a lume e dão origem a uma série de confrontos. Em Setembro de 1836, um golpe militar abole a Carta e entrega o governo aos vintistas (que passam, por isso, a ser também conhecidos por “setembristas”), dos quais se destaca o reformador Passos Manuel. Os cartistas reagem através de um levantamento conhecido por “Belenzada”, que terá contado com o apoio da Grã-Bretanha, mas acaba por falhar. Retomam, no entanto, o poder em 27 de Janeiro de 1842, num golpe que repõe a Carta. É o início do muito contestado consulado de Costa Cabral, que governa até 1846, altura em que, no Norte, uma revolução popular tradicionalista conhecida por Revolta da Maria da Fonte, em reacção contra as medidas progressistas do Governo (das quais a mais emblemática é a proibição de fazer enterramentos nos adros das igrejas) conduz à sua demissão.

³⁷ Id., *ib.*, p. 164.

³⁸ Saturnino Monteiro, *op. cit.*, p. 7.

Contudo, o novo governo não dura muito tempo. Face à pressão dos cabralistas, a Rainha demite o Duque de Palmela, o que dá origem a uma sublevação vintista no Porto, onde se instala uma Junta Governativa. Para agravar a conjuntura, tropas miguelistas apoiam a Junta, aliança de certo modo estranha e de pura conveniência, mas que cria sérios problemas às forças do Governo. Não conseguindo controlar a situação, D. Maria II solicita a intervenção das potências aliadas da Quádrupla Aliança. França e Grã-Bretanha enviam navios de guerra, enquanto tropas espanholas entram em Portugal pela Galiza. A ingerência estrangeira põe fim à chamada Guerra da Patuleia, com a Convenção de Gramido a ser assinada pelos intervenientes a 29 de Junho de 1847. Tal como na onda de revoluções que varrerá a Europa no ano seguinte, na qual se registarão igualmente intervenções externas, também em Portugal – sem que haja necessariamente uma relação directa com estes movimentos – é a facção mais conservadora que acaba por impor-se.

Os cartistas mantêm-se no poder e Costa Cabral é, de novo, chamado ao governo em Julho de 1849, mas a agitação permanece. Por fim, a 27 de Abril de 1851, uma insurreição militar conduzida pelo Duque de Saldanha põe fim ao governo cabralista e ao longo período de agitação vivido desde 1820. No acto adicional à Carta, promulgado em Julho, a Burguesia ganha ascendente e passa a ter maior peso na vida política nacional. É o início do período conhecido como Regeneração, durante o qual se esperava que Portugal pudesse, finalmente, dedicar-se ao seu desenvolvimento económico e industrial. Assim poderia ter sido, não fosse a persistência de alguns problemas estruturais e a falta de argumentos de força de um pequeno país apanhado nos jogos de poder das grandes potências.

É verdade que o novo governo regenerador parece apostado em mostrar trabalho, criando um até aí inédito Ministério das Obras Públicas – onde brilha o jovem ministro António Fontes Pereira de Melo – que se lança na construção de caminhos de ferro com recurso ao crédito junto da banca britânica. O endividamento externo foi parcialmente coberto pelas rendas dos tabacos e das alfândegas (atribuídas por um período de trinta anos), com o próprio monarca (D. Luís) a dar o seu contributo pessoal, embora a interrupção das remessas de dinheiro do Brasil durante a Guerra do Paraguai (1864-1870) tenha agravado o já existente desequilíbrio³⁹. Infelizmente, porém, aquele

³⁹ Luís Espinha da Silveira e Paulo Jorge Fernandes, *Reis de Portugal, D. Luís*, 1.ª edição, Mem Martins, Temas e Debates/Círculo de Leitores, OUT-NOV2007-2009, p. 192; Afonso Zúquete

que supostamente constitui um investimento para o desenvolvimento da agricultura, do comércio e da indústria acaba por não ter a devida contrapartida em termos de aumento dos meios de produção.

O esforço modernizador dos governos chefiados por Fontes Pereira de Melo (1871-77 e 1878-1887) é notável e marca o período tradicionalmente conhecido como Fontismo, durante o qual se completou a rede ferroviária nacional e se levaram a cabo importantes obras portuárias (Lisboa e Leixões), com o país a recuperar parte do seu atraso em relação ao resto da Europa. No entanto, o endividamento sem a devida compensação em termos de aumento de produtividade – fruto da falta de matérias-primas, limitado mercado nacional e baixos níveis de qualificação dos produtores –, aliada à quebra das exportações para o Brasil (a viver uma crise económica desde 1889) e ao contexto económico internacional – em que se destaca a queda na bolsa londrina, em 1890, da agência bancária Baring Brothers, principal financiadora do estado português – acabam por levar à crise financeira de 1890-91 ⁴⁰ e à instabilidade política, de que se ressentiria, sobretudo, o reinado de D. Carlos.

Na verdade, já D. Luís começara a sentir na pele alguma contestação no final da década de 1870, quando fora acusado de favorecer o partido Regenerador contra o Progressista (de pendor mais setembrista) – partidos que, alternando-se no poder a partir de 1878, caracterizam o sistema designado por Rotativismo, à sombra do qual começa a ganhar força a oposição republicana. Nessa linha, chegou mesmo a insinuar-se que o Rei tinha incentivado o efêmero golpe conduzido pelo Duque de Saldanha, em 1870, contra o governo do Duque de Loulé (que representava o Partido Histórico, um dos antecessores do Progressista)⁴¹. E o monarca não se livrou de outras acusações, como a de ter cobiçado o trono de Espanha na sequência de uma revolução contra a rainha Isabel II (1868), quando, na verdade, ao ser convidado por uma das facções em confronto, expressara, de modo bem claro, a sua indisponibilidade para o lugar⁴².

(coord.), *O Essencial dos Reis de Portugal*, vol. 8, Lisboa, Expresso-Alêtheia Editores, Novembro de 2018, p. 70.

⁴⁰ Leonor Freire Costa, Pedro Lains e Susana Münch Miranda, *História Económica de Portugal (1143-2010)*, Lisboa, Esfera dos Livros, 3.^a ed., 2014, pp. 356-357; Pedro Lains e Álvaro Ferreira da (coord.), *História Económica de Portugal (1700-2000)*, Vol. II, 3.^a ed., Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, Dezembro de 2012, pp. 413, 417, 419.

⁴¹ Luís Espinha da Silveira e Paulo Jorge Fernandes, *op. cit.*, pp. 261-306.

⁴² Id., *ib.*, pp. 199, 205, 210. Há que referir que, por esta altura, os movimentos iberistas ganhavam novo vigor, contando com defensores não só em Espanha, mas também em Portugal.

Em 1881, é a ratificação do Tratado de Lourenço Marques, que permite o acesso das forças militares britânicas àquele porto e, como tal, considerado uma intolerável cedência à Grã-Bretanha, a marcar os protestos contra a Coroa. No entanto, Portugal vira reconhecido, seis anos antes, mediante arbitragem do Presidente da República Francesa, o direito à posse daquela baía, tal como, em 1870, o Presidente dos Estados Unidos decidira em favor de Portugal a Questão de Bolama. Em 1884, no Tratado do Zaire, a Grã-Bretanha reconhece a Portugal a posse do Norte do Ambriz (ocupado militarmente em 1855, aproveitando o envolvimento britânico na Crimeia), embora este reconhecimento suscite os protestos da França e da Bélgica.

A verdade é que, não obstante o interesse relativamente precoce no investimento em África, Portugal fora incapaz, nos cinquenta anos precedentes – culpa das convulsões políticas, das pressões britânicas, da falta de recursos humanos e financeiros e, como veremos adiante, de alguns interesses instalados – de desenvolver uma política colonial consistente, vendo-se, agora, acossado pelos interesses das grandes potências (apoiados na propaganda negativa de exploradores de renome como Livingstone, Stanley e Brazza contra a administração portuguesa). As objecções levantadas pela França e pela Bélgica⁴³ prendiam-se, nomeadamente, com a liberdade de navegação no rio Congo, pretendendo que Portugal cedesse toda a margem Norte do rio (incluindo Cabinda, Molembo e Noqui). Certo é que durante a Conferência de Berlim, invocando direitos históricos (que, na altura, estavam a ser postos em causa), o nosso país consegue – com algumas cedências pontuais⁴⁴ – defender a posse de boa parte dos seus territórios africanos, aceitando, como contrapartidas a liberdade de propaganda religiosa (que inclui, nomeadamente, a presença de missionários protestantes) e o compromisso de se empenhar no combate à escravatura.

Os reconhecimentos obtidos, entretanto acompanhados de novas explorações portuguesas no interior de África – fomentadas, desde 1875, pela Sociedade de Geografia de Lisboa e onde se destacam os nomes de Serpa Pinto, Hermenegildo Capelo e Roberto Ivens – e de investimentos nas ligações ferroviárias das colónias (Ambaca e Lourenço Marques), por forma a corresponder às capacidades de colonização efectiva preconizadas na Conferência, alimentaram o sonho de ocupação de

⁴³ Esta em nome da *Association Internationale du Congo*, uma organização internacional fundada pelo rei Leopoldo II da Bélgica, que acabaria por dar origem ao Estado Livre do Congo, designação de fachada de uma colónia privada do soberano belga.

⁴⁴ Das quais resultou, nomeadamente, a separação de Cabinda do resto de Angola.

um vasto território entre Angola e Moçambique (Mapa Cor-de-Rosa). Este, porém, cedo esbarrou no projecto britânico de ligação ferroviária entre o Egipto e o Cabo, do qual resultou o mal-afamado *Ultimatum* de 1890, que intimava Portugal a retirar as suas forças da zona disputada. A cedência perante as exigências da Grã-Bretanha – à qual, em boa verdade, não havia alternativa credível⁴⁵ – alimentaram a propaganda republicana e a contestação popular, assombrando o início do reinado de D. Carlos, que pouco ou nada fizera para as merecer.

A esta agitação somou-se o descrédito do sistema rotativista e uma crise financeira cujas causas já vinham, como vimos, muito de trás, embora agravadas por efeito da estagnação económica internacional. Esta crise deixou Portugal numa situação de fragilidade negocial com as outras potências, tendo algumas delas procurado tirar dali proveito. Tal foi o caso da Alemanha que, em 1898, terá negociado com a Grã-Bretanha a partilha das colónias portuguesas num eventual cenário de insolvência do país. Estas intenções foram, porém, goradas quando, em 1899, pela Declaração de Windsor, Portugal e a Grã-Bretanha não só estabeleceram os limites entre as suas colónias (em relação aos quais já houvera um acordo em 1891) como renovaram a sua velha aliança (Portugal, em troca, apoiou o seu aliado durante a Segunda Guerra dos Boers, permitindo-lhe a passagem de tropas pelo porto da Beira). Terá sido também a Grã-Bretanha a dissuadir, em 1898, uma tentativa americana de anexação dos Açores, na sequência de um suposto (embora inexistente) apoio português a Espanha durante a Guerra Hispano-Americana⁴⁶ (ameaça latente que terá levado o casal real português a visitar o arquipélago no ano seguinte).

A coroa britânica parecia claramente apostada em apagar a má imagem deixada junto do seu velho aliado, embora a política diplomática de D. Carlos – dirigida também aos outros países europeus – tenha dado o um contributo não desprezável para este desanuviamento. E a normalização das relações com a Grã-Bretanha, juntamente com a estabilização das fronteiras ultramarinas, permitiram a Portugal dedicar-se, finalmente a implementar a sua política africana, pacificando e até mesmo expandindo os seus territórios, não obstante a persistência de alguns litígios a resolver, como a questão do

⁴⁵ Basta lembrar que até a França teve de ceder, aquando do incidente de Fachoda (1898-99), uma vez que a região sudanesa que pretendia ocupar se situava no caminho da projectada ligação ferroviária (que, de resto, acabara por nunca se concretizar).

⁴⁶ Rui Ramos, *Reis de Portugal, D. Carlos*, 2.^a edição, Mem Martins, Temas e Debates/Círculo de Leitores, SET2009, pp. 267, 268; Zúquete, *op. cit.*, p. 148.

Barotze⁴⁷, e de alguns contratempos como foi a ocupação da baía de Quionga pelos alemães em 1894, numa interpretação abusiva dos limites territoriais negociados entre estes e o sultão de Zanzibar.

Na Metrópole, a agitação política prosseguia e nem os êxitos militares nas campanhas do Ultramar – com destaque para a prisão do régulo Gungunhana por Mouzinho de Albuquerque, em Dezembro de 1895 – se revelavam suficientes para acalmar. Se em 1891 tinha sido o *Ultimatum* britânico a inspirar uma tentativa republicana no Porto, em 1907 eram os adiantamentos à Casa Real que causavam (algo injustamente⁴⁸) escândalo no Parlamento e na Imprensa, a que se soma, no mesmo ano, a ditadura de João Franco, a que o Rei dá o seu aval. Em finais de Janeiro de 1908, sai gorada uma tentativa revolucionária, mas a inevitável punição dos revoltosos descamba no assassinio do Rei e do príncipe herdeiro. Assumindo um trono para o qual não estava preparado, o jovem D. Manuel II pouco mais podia fazer para segurar a Monarquia, que cai, finalmente, na sequência do golpe de 5 de Outubro de 1910.

1.5 Orientação da estratégia nacional

Com a emancipação das colónias sul-americanas, as nações ibéricas passaram para segundo plano na Ordem Internacional. No entanto, o fim das guerras napoleónicas e a decadência da Espanha trouxeram a Portugal alguma estabilidade em relação às suas fronteiras terrestres. Por outro lado, a paz na Europa libertou o país das preocupações relativas à defesa da sua neutralidade, que tinham sido uma constante ao longo do século anterior.

Assim sendo, a grande preocupação do governo português passou a ser o relançamento da Economia, onde ainda se faziam sentir os efeitos da devastação trazida pelas invasões francesas e da perda do mercado brasileiro. Ora o restabelecimento económico passava necessariamente pela recuperação do atraso da indústria nacional, para a qual era necessário garantir o abastecimento de matérias-primas (em que o

⁴⁷ Pedro Lains, “Causas do Colonialismo Português em África (1822-1975)”, *Análise Social*, vol. XXXIII (146-147), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 1998, pp. 475-476.

⁴⁸ É de referir que a verba atribuída à Casa Real não era actualizada desde o reinado de D. João VI, razão pela qual os ministros da Fazenda recorriam, muitas vezes, a expedientes à margem da Lei para cobrir os défices. As tentativas de regularização da situação pelo governo de João Franco tiveram o efeito contrário ao pretendido, acabando por incendiar os ânimos políticos e alimentar a propaganda republicana.

território metropolitano era consideravelmente pobre) e a abertura de novos mercados. Para tal era indispensável o País lançar-se na exploração sistemática das suas colónias africanas. Estrategicamente, e uma vez que o poder militar nacional – sobretudo na sua componente naval – se encontrava consideravelmente enfraquecido, havia que garantir a protecção da Potência Marítima mundial que era a Grã-Bretanha – sobretudo para defesa das possessões ultramarinas –, assim como a integração na sua rede comercial – naturalmente sob as regras por ela impostas.

Claro que esta protecção conduzia, inevitavelmente, a uma dependência excessiva em relação ao seu aliado, pelo que se procurou diversificar as alianças. Esta tendência manifesta-se nos acordos de comércio e navegação com o Brasil, em 1836, que veio reabrir a Portugal um mercado anteriormente perdido – embora, como adiante veremos, não estivesse completamente fechado –, e com os Estados Unidos, em 1840, este destinado a “punir” os abusos da Grã-Bretanha⁴⁹ na questão do combate ao tráfico de escravos. Estes tratados servirão de modelo a vários outros que serão firmados entre 1842 e 1851, destacando-se os celebrados com o Império Otomano, com a Prússia e com a Rússia.

Internamente, havia, no entanto, que estabilizar a situação política, resolvendo os conflitos resultantes da introdução das ideias liberais, processo que se revelou longo e penoso. Contudo, a liberalização do regime não deixou de ser uma oportunidade para se democratizar a sociedade e promover a livre iniciativa, cuja ausência se revelara, ao longo da História, muito prejudicial aos países ibéricos⁵⁰, embora, como veremos mais adiante, ela tenha, na versão portuguesa, acabado por constituir um obstáculo à reforma do sistema colonial nacional.

Mas mesmo com a estabilização política ocorrida em 1851, a falta de recursos humanos, materiais e financeiros continuou a não permitir levar a cabo a projectada exploração sistemática das possessões africanas, agravada pelo facto de não se dispor de forças militares robustas para as proteger. Manteve-se, assim, a dependência da Grã-Bretanha que, por seu lado, continuou a condicionar a política ultramarina portuguesa e a monopolizar o comércio marítimo, asfixiando qualquer concorrência. Pode-se dizer que o Brasil se revelou a única alternativa viável – até certo ponto –, quer em termos de

⁴⁹ José Calvet de Magalhães, *Breve História Diplomática de Portugal*, Colecção Saber, 2.^a edição, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1990, p. 169.

⁵⁰ Alfred Mahan, *op. cit.*, p. 51.

mercado quer como destino da emigração nacional, tirando Portugal benefício das remessas de dinheiro dos seus emigrantes. Como afirmava o rei D. Carlos, “poderemos estar de mal com todo o Mundo, menos com o Brasil e a Inglaterra”⁵¹.

É de referir que, apesar de algumas tentativas em contrário, em nenhuma das outras potências Portugal encontrou verdadeiras possibilidades de diversificar as suas alianças, já que aquelas procuraram, geralmente, tirar proveito das vulnerabilidades do país, cuja reduzida dimensão o tornou frequentemente presa das rivalidades entre elas e a Grã-Bretanha. A aliança luso-britânica, expressão eufemística para designar uma relação assimétrica e predadora, acabou, assim, por ser um mal necessário.

E se Portugal não conseguia desenvolver a exploração económica das suas colónias — embora estas também não constituíssem um encargo financeiro significativo⁵² — e só a partir de 1892 comece a tirar delas benefícios significativos⁵³ (na sequência da normalização das relações com a Grã-Bretanha após o *Ultimatum* e da delimitação de territórios), podemos perguntar-nos por que motivo o país se empenhou tanto na defesa das suas possessões ultramarinas. Se alguns autores como Giuseppe Papagano se limitam a ver uma mera tentativa de equiparação a outras potências europeias em períodos de litígio, como a Conferência de Berlim ou o *Ultimatum* britânico⁵⁴ — e, de facto, as colónias eram um factor de prestígio e de relevância na cena internacional —, não podemos excluir o atrás aludido desígnio nacional de exploração de África, conquanto ainda não tivesse sido possível concretizá-lo. Por outro lado, do ponto de vista estratégico, as colónias davam a Portugal a profundidade e a expressão geográfica que a sua dimensão europeia não lhe conferia, além de lhe permitirem assumir-se como nação marítima projectada para o Atlântico, salvando-o da absorção por parte da Espanha. Saliente-se que, não obstante um certo adormecimento continental após o fim das guerras napoleónicas e dos longos períodos de crise política vividos por aquele país ao longo de boa parte do século XIX, a ameaça espanhola nunca deixou de estar presente nas preocupações nacionais, tendo sido sentida com especial intensidade no início do reinado de D. Carlos, quando Portugal parecera prestes a

⁵¹ Rui Ramos, *op. cit.*, p. 265.

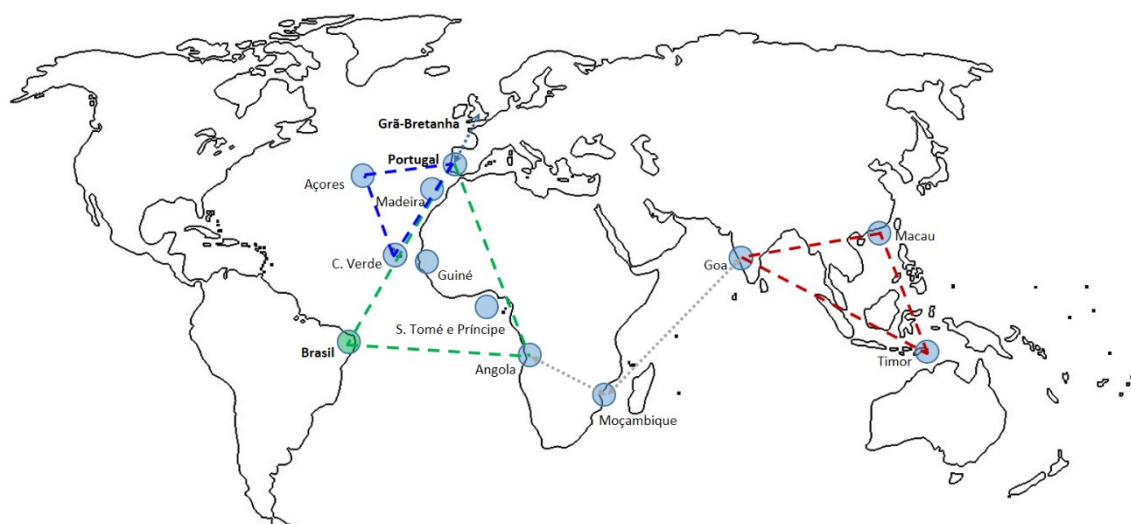
⁵² Pedro Lains, “Causas do Colonialismo Português em África”, p. 475

⁵³ *Id.*, *ib.*, p. 466-467.

⁵⁴ Citado por Pedro Lains, *ib.*, pp. 464-465.

sucumbir à crise económica, tendo ficado apenas afastada aquando da visita do rei Afonso XIII, em 1903 ⁵⁵.

Em termos geopolíticos, revestem-se de especial importância para Portugal dois triângulos estratégicos no espaço atlântico: o triângulo insular Açores-Madeira-Cabo Verde (no qual podemos inserir Lisboa), que controla não só grande parte das ligações entre a Europa e a América, mas também a passagem entre o Atlântico e o Mediterrâneo; e o triângulo comercial formado por Portugal, Angola e Brasil. Estes triângulos são, grosso modo, adjacentes sobre a linha que une Portugal a Cabo Verde (passando pela Madeira), cujos prolongamentos incluem os eixos Lisboa-Rio de Janeiro e Lisboa-Londres.



Mapa 1 – Triângulos e eixos estratégicos nacionais no séc. XIX

Quanto à presença no Oriente (Goa, Timor e Macau), era, por esta altura – com o comércio oriental perdido para os holandeses durante o século XVII – pouco mais do que simbólica, pesem embora o prestígio internacional associado ao Padroado do Oriente e as tentativas, no final da década de 1840, no contexto das Guerras do Ópio, de tornar Macau um porto franco ao nível de Hong Kong.

Nesta disposição, Moçambique constitui, basicamente, um ponto “de charneira” entre os dois espaços geográficos, embora a abertura do Canal de Suez, em 1869 lhe tenha, nesse aspecto, retirado alguma importância. A ligação por terra a Angola seria uma boa opção estratégica se Portugal dispusesse de meios para uma ocupação efectiva

⁵⁵ Rui Ramos, *op. cit.*, pp. 40, 277; Zúquete, *op. cit.*, p. 149.

do território e, sobretudo, de força militar (e económica) suficiente para se opor às objecções britânicas, o que não acontecia. Assim sendo, e até porque os seus portos constituíam o melhor acesso marítimo às províncias do Transvaal (através de Lourenço Marques) e da Rodésia (pelo porto da Beira), Moçambique acabou por sofrer uma maior integração na zona de influência britânica.

É duvidoso que em pleno século XIX já existisse em Portugal um pensamento estratégico suficientemente estruturado para se proceder, de modo sistemático, a uma análise do género da que acabamos de fazer, uma vez que só em 1890, nos E.U.A., com Mahan, se começariam a teorizar os factores do poder marítimo (com incidência na sua vertente naval) – nomeadamente o acesso ao mar, o controlo das rotas comerciais e o desenvolvimento dos litorais, assim como o papel das forças navais como o instrumento desse poder –, enquanto a teoria geopolítica só floresceria no início do século XX, na obra de Halford Mackinder. Contudo, e embora os primeiros discípulos do pensamento estratégico de Mahan surjam em Portugal apenas nos princípios de Novecentos (fundação da Liga Naval Portuguesa em 1900 e estudos de António Pereira de Matos, Fernando Pereira da Silva e de Alfredo Botelho de Sousa, respectivamente em 1908, 1909 e 1912), é provável que estes conceitos estivessem, de algum modo, interiorizados e subentendidos na política nacional da época.

O que parecia faltar era, sim, orientação estratégica na vertente económica que, apostando na industrialização do país – não só nas vias de comunicação, mas também nos meios de produção –, permitisse rentabilizar o potencial económico das colónias (em termos de mercado e de fonte de matérias-primas). E sem a devida sustentação económico-financeira, não era possível a Portugal ultrapassar as suas limitações estruturais.

Com o recurso a uma análise SWOT⁵⁶ (apêndice 1) – ferramenta de trabalho que, não obstante o seu carácter algo anacrónico, nos permite estruturar de modo sistemático o nosso raciocínio estratégico –, podemos sintetizar as principais linhas de acção estratégica a seguir pelo governo português durante o período de interesse para o nosso estudo:

⁵⁶ Sigla para “Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats”. Este tipo de análise, muito utilizado para planeamento e gestão, foi desenvolvido entre as décadas de 60 e 70 do século XX, tendo conhecido um grande impulso através dos estudos de Albert Humphrey. Entre a variada literatura existente sobre o assunto, recomenda-se a leitura da obra de Kenneth R. Andrews *The Concept of Corporate Strategy*, Illinois, Richard D. Irwin Ontario, Irwin-Dersey, 1980.

1. A nível interno:
 - a. Investir na industrialização do país
 - b. Desenvolver a economia com recurso à iniciativa privada
2. Ao nível da política externa:
 - a. Tirar partido da aliança com a Grã-Bretanha em prol da segurança nacional e na defesa das possessões ultramarinas
 - b. Diversificar as relações comerciais
 - c. Recorrer à via diplomática para resolver os diferendos com outros países
3. Na administração ultramarina:
 - a. Explorar os recursos naturais de África
 - b. Modernizar o modelo colonial
 - c. Dirigir os meios militares para a defesa e pacificação das províncias ultramarinas

Como vimos, esta orientação estratégica assenta em dois pilares relacionados entre si: a aliança com a Potência Marítima (Grã-Bretanha) e posse das províncias ultramarinas. A sua conjugação harmoniosa passava obrigatoriamente pela implementação de um modelo colonial que fosse do agrado do nosso aliado, ou seja:

1. Integrado na rede global controlada pela Grã-Bretanha, sem conflitar com os interesses desta
2. Sob controlo efectivo do Estado Português, por forma a garantir o cumprimento dos acordos entre os dois países

Veremos, adiante, como o combate ao tráfico de escravos foi crucial nesta dinâmica, pois sendo a repressão desta actividade uma exigência do governo britânico, não é menos verdade que, para Portugal, a manutenção do ilícito constituía, simultaneamente um sintoma de uma administração colonial débil e um entrave à implementação de um novo modelo económico e administrativo nas províncias ultramarinas, servindo de pretexto à hostilidade e às pressões das outras potências europeias. Apesar de, numa vertente mais perversa, e conforme veremos adiante, ter alimentado, durante algum tempo, as relações comerciais com o Brasil e de, nesse mesmo período, ter garantido o grosso dos rendimentos das províncias de Angola e de

Moçambique, a eliminação deste comércio humano era, do ponto de vista político, estratégico e mesmo económico, um imperativo nacional.

CAPÍTULO 2 – A MARINHA PORTUGUESA ENTRE AS INVASÕES FRANCESAS E O FIM DA MONARQUIA¹

2.1 Marinha e Armada

Ao iniciar o presente capítulo, vamos, antes de mais, procurar esclarecer algumas dúvidas referentes ao emprego dos termos “Marinha” e “Armada”.

No seu sentido comum, o termo “Marinha” refere-se a tudo o que diga respeito a actividades navais, sejam elas de cariz militar (Marinha de Guerra), mercante, piscatório ou de recreio, as quais foram globalmente tuteladas, entre 1736 e 1974, pelo Ministério da Marinha nas suas múltiplas variantes – começando como Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, passando a Ministério da Marinha e Ultramar, em meados do século XIX, e a Ministério da Marinha e Colónias entre 1910 e 1911, altura em que os assuntos ultramarinos se separam definitivamente da Marinha. Nesta abordagem tutelar, o termo acaba por ser frequentemente utilizado quando nos referimos à Organização em termos gerais.

“Armada”, por sua vez, é empregue para designar a vertente operacional da marinha militar, englobando os navios de guerra (por vezes referidos como “a Esquadra”) e a infantaria de marinha (fuzileiros). Neste ponto, há que referir o facto de algum pessoal militar desempenhar, muitas vezes, funções fora da Armada, nomeadamente naquilo que hoje designamos por Autoridade Marítima (capitanias, delegações marítimas, etc.).

¹ Este assunto, já foi por nós, em grande parte (nomeadamente no período referente à primeira metade do século XIX), abordado na nossa tese de mestrado em História Marítima – *A Marinha de Guerra Portuguesa Desde o Regresso de D. João VI a Portugal e o Início da Regeneração (1821-1851) - Adaptação a uma Nova Realidade*, orientação Prof. Doutor António Ventura, FLUL, 2009 – e na obra publicada que dela resultou - *Das Naus à Vela às Corvetas de Ferro - A Marinha de Guerra na Evolução da Sociedade Portuguesa - 1807 a 1857*, Tribuna da História, Novembro de 2012. O período abordado no presente capítulo, balizado por dois períodos de ruptura, pretende cobrir o início da decadência da Armada nacional (que terá tido início com as Invasões Francesas e a retirada da Família Real para o Brasil) e a transição de uma marinha oceânica global para uma marinha de tendência costeira e colonial (especificamente abordada no estudo de Fernando David e Silva, *O Fim das Naus e a Marinha da Transição. Um Inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1856)*, tese de mestrado em História Marítima, s.l., Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2012), processo que conhece uma ligeira inversão no final do século XIX. Paralelamente, enquadraremos, do ponto de vista institucional, todo o período em que se desenrola o combate ao tráfico de escravos, desde os primeiros tratados para a sua limitação (1810-1815) até às últimas acções navais que lhe são dirigidas (1904).

No que se refere à designação institucional, a questão é algo dúbia. Consultando, a título de exemplo, os assentos de promoção de D. Domingos Xavier de Lima, conhecido como Almirante Marquês de Nisa (1765-1802), ou as cartas que lhe são dirigidas pelo Príncipe Regente, verificamos que a figura régia recorre habitualmente à expressão “da minha Armada Real”². No entanto, a sua folha de assentamento refere que “foy demetido do serviço da Marinha” e que “tornou depois a ser admitido na Marinha”, tendo, desempenhado, entre outras funções, o cargo de “Inspector da Real Brigada da Marinha”³. Após o seu falecimento, a sua viúva dirige ao Príncipe Regente uma petição em que diz que o seu marido “servio militarm.^{te} na Marinha”⁴. Além destes exemplos, verificamos que mesmo nas designações de órgãos de natureza operacional ocorrem casos claramente díspares, como a atrás citada Real Brigada (ou Brigada Real) de Marinha e o Corpo de Marinheiros da Armada, de que falaremos adiante.

Ao longo do presente trabalho, utilizaremos ambos os termos, empregando “Marinha” como designação institucional (tal como hoje é usado) e “Armada” para especificar a vertente puramente militar, colocada hierarquicamente sob a adiante mencionada figura do Major-General da Armada.

2.2 Evolução das missões navais

Terminadas as guerras napoleónicas e afirmada a supremacia da Grã-Bretanha, a França deixa de constituir uma ameaça para os restantes estados europeus. A capitulação de Napoleão trouxe também o fim das acções de corso francesas contra a navegação nacional.

O fim das Guerras do Império revelar-se-ia igualmente fatal para a pirataria⁵ barbaresca, pois as potências europeias (às quais se juntam os Estados Unidos), doravante libertas de outros envolvimento bélicos, estavam, já, prontas a enviar esforços no sentido de acabar com os ninhos de corsários magrebins no Norte de

² António Marques Esparteiro, *O Almirante Marquês de Nisa*, Edições Culturais da Marinha, 1987, pp. 125-128, 375.

³ Id., *ib.*, p. 129.

⁴ Id., *ib.*, p. 470.

⁵ Os termos “pirataria” e “corso” são, neste caso particular, empregues de modo algo indistinto, uma vez que os ataques mouriscos à navegação ocidental acabam por ter um pouco de ambos. Não sendo objectivo deste estudo debruçarmo-nos de modo mais pormenorizado sobre este tema, optamos pela diversidade linguística na redacção.

África. As chamadas Guerras da Barbária, entre 1801 e 1815 e, pouco tempo depois, a conquista da Argélia pelos franceses (que tem sequência na colonização sistemática do Magrebe pelas potências europeias) revelam-se decisivas para a erradicação desta praga. Em relação ao restante corso que afectou o tráfego marítimo português – argentino/uruguaio, americano e brasileiro –, este desenrolou-se num período de tempo limitado, no contexto das guerras de independência dos estados latino-americanos, tendo ficado resolvido por volta de 1823 (1825 no caso do corso brasileiro), com o reconhecimento da independência daqueles estados por parte do governo português.

Numa primeira análise, diríamos que, por esta altura, a preocupação com os corsários já diz, essencialmente, respeito à componente de protecção da costa, pois o tráfego mercante encontra-se notoriamente diminuído. É que a independência do Brasil vem desferir um duro golpe no comércio marítimo português (na verdade o processo começara já em 1809/1810, com a abertura dos portos brasileiros e com os tratados de amizade e comércio com a Grã-Bretanha⁶), uma vez que aquela ex-colónia fornecia 83% dos bens importados por Portugal e absorvia 78,5% das exportações⁷, sem falar na redução abrupta que a frota mercantil portuguesa sofre quando muitos dos seus navios passam para o serviço do novo estado⁸. No entanto, tirando o período de guerra vivido entre 1822 e 1825 (com um mínimo acentuado em 1824), verificamos que o comércio com o Brasil tem uma clara tendência para recuperar a partir daí (nem sempre de forma lícita, como adiante veremos). De resto, os principais portos nacionais continuam a registar bastante movimento, apesar de alguns decréscimos acentuados que se verificam no já citado período entre 1823 e 1825 e aquando das lutas políticas de 1828-1834⁹.

⁶ António José Telo refere, a propósito, que a perda do monopólio do comércio brasileiro em 1808 faz desaparecer o grande motivo para Portugal manter uma força naval com capacidade oceânica (António José Telo, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 11).

⁷ Leslie Bethell, *História da América Latina – América Latina Colonial I*, 2ª ed., S. Paulo, Edusp, 1998, p. 515.

⁸ António Lopes, Eduardo Frutuoso e Paulo Guinote, “As Frotas do Brasil no Atlântico de Final do Antigo Regime”, *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico do Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, Lisboa, Biblioteca Digital do Instituto Camões, 2008 [http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/colóquio/comunicacoes/António_lopes_eduardo_frutuoso_paulo_guinote.pdf], p. 25, consultado em Março de 2008.

⁹ Id., *ib.*, p. 11.

E, por outro lado, a frota mercante nacional não desaparecera totalmente. Embora entre 1820 e 1850 a tonelagem total se situe em torno das 20.000 toneladas¹⁰, muito abaixo, portanto, das 85.000 que se registavam em finais do século XVIII¹¹, a tendência aqui também é a de recuperar francamente, sobretudo a partir de 1852, sendo que em 1857 já se rondam as 50.000 toneladas¹². Esta recuperação não será, decerto, estranha ao conjunto de tratados de navegação e comércio celebrados com o Brasil (em 1836) e com outras potências marítimas¹³, que, até 1851, constituirá um ponto forte da política marítima do governo português durante o reinado de D. Maria II. Vemos, então, que a protecção das linhas de comércio marítimo continua a justificar-se, embora a ausência de ameaças identificáveis possa diminuir consideravelmente a preocupação com essa vertente.

Sem inimigo externo no horizonte, é de assumir que o grande papel da Armada na transição do primeiro para o segundo quartel do século XIX seria, essencialmente, a defesa das colónias (sobretudo as africanas), através da presença naval e do combate ao tráfico negreiro, o qual, estava directamente relacionado com os direitos e a imposição da soberania nacional sobre aqueles territórios. No entanto, as convulsões políticas internas retardaram consideravelmente a reorientação da estratégia marítima nacional e vemos, nesse período, a Armada ser empregue no apoio a uma ou a outra das facções em conflito.

Só depois de terminada a guerra entre D. Pedro (em nome da sua filha, D. Maria II) e D. Miguel, com a promulgação de legislação nacional contra o tráfico de escravos, a Armada Portuguesa passa a estar, efectivamente, empenhada na política africana do Governo. No biénio de 1841/42, e na sequência da legislação anti-esclavagista de 1836, surgem as primeiras referências explícitas à presença permanente e sistemática de navios de guerra portugueses nas províncias africanas (formando contingentes

¹⁰ BCM-AH, documentação avulsa (Navios Mercantes Portugueses), cxs. 695-710. Refira-se que não foi nossa intenção efectuar um levantamento exaustivo e rigoroso da evolução da frota mercante (que exigiria a consulta de outras fontes e daria, por si só, um estudo de consideráveis dimensões), mas somente obter uma ideia aproximada dessa evolução, estimada com base nos registos existentes no Arquivo Histórico da Biblioteca Central de Marinha.

¹¹ A. Cruz Júnior, *O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Setembro de 2002, p. 129.

¹² BCM-AH, documentação avulsa (Navios Mercantes Portugueses), cxs. 695-710.

¹³ Fernando de Castro Brandão, *Sinopse Cronológica da História Diplomática Portuguesa*, Biblioteca Diplomática, série A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1984, pp. 88-93.

designados por Estações Navais)¹⁴, pois até aí essa presença fazia-se de modo esporádico, em curtas escalas ou em serviços de correio e/ou transporte.

As estações navais são, geralmente, asseguradas por navios de pequeno porte (sobretudo brigues e escunas). Angola constitui uma excepção, devido à sua posição estratégica no Atlântico Sul, voltada para o Brasil, com o qual mantinha históricas rotas de comércio marítimo. Saliente-se, aliás, o facto de subsistirem, não só no Brasil mas também na antiga colónia de Montevideu, alguns interesses comerciais portugueses, reavivados com a celebração do tratado de comércio e navegação com o império brasileiro em 1836, cuja protecção justifica a atribuição permanente de uma fragata ou corveta àquele teatro de operações¹⁵. Contando com esta réstia de capacidade oceânica, o dispositivo colonial envolve, por esta altura, 27% dos navios operacionais, dois terços dos quais se concentram em África (perfazendo, estes, 18% do total).

E eis-nos, então, colocados perante um novo conceito de missão que faz, já, vislumbrar uma marinha de cariz tendencialmente colonial e costeiro, baseada no emprego individual dos navios em conflitos de baixa intensidade (em contraste com os grandes combates navais oceânicos), cujo modelo básico de emprego, pelo menos neste aspecto particular, se manterá durante cerca de um século.

Isto não impediu, como acabámos de ver, o empenho na defesa dos interesses portugueses noutras paragens, com destaque para a América do Sul, para onde, por diversas vezes, em alturas de conflito – como a Guerra Civil do Uruguai (1839-1851), a Guerra do Paraguai (1864-1870) e a Revolta dos Almirantes no Rio de Janeiro (1891-1894) –, foram enviados meios navais. Procedeu-se de igual modo em Marrocos, em 1863, durante a agitação árabe, e até em Itália, por ocasião da revolução garibaldina¹⁶. Esta última missão teve um carácter mais diplomático do que estritamente nacional, sendo que a “diplomacia naval” foi uma constante ao longo de todo o século XIX.

Depois, como é óbvio, existe aquela que será, sempre, a principal incumbência das forças navais: a defesa da independência nacional e da integridade territorial da Metrópole. Num país de características marítimas como Portugal, servido por

¹⁴ BCM-AH, documentação avulsa, sala 6, cxs. 316-323.

¹⁵ Associação Marítima e Colonial, “Navios do Estado em Armamento e seus Destinos” (várias tabelas), *Annaes Maritimos e Coloniaes*, 1^a-6^a s., Lisboa, Imprensa Nacional, Novembro de 1840 a Abril de 1846.

¹⁶ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, vols. 4, 7- 9, 13, 15-17, 19-30, Colecção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987.

importantes portos de mar e dotado de estratégicos espaços insulares, a marcar uma descontinuidade geográfica cujas ligações deveriam manter-se abertas a todo o custo, seria, pois, impensável abdicar da posse de meios navais com capacidade oceânica (e não apenas costeira, como defendem alguns autores) que, na vertente marítima, pudessem assegurar um mínimo de capacidade dissuasora ou de resposta a uma agressão armada externa, mesmo que as eventuais ameaças assumam um carácter genérico e abstracto (tirando, talvez, o sempre presente “perigo espanhol”). Neste âmbito específico, porém, nunca Portugal se mostrou à altura de poder confrontar qualquer uma das principais potências mundiais, tendo, por diversas vezes, cedido a exigências externas perante a ameaça de um eventual bombardeamento de Lisboa por forças navais estrangeiras, como sucedeu, perante a França, em 1831 – quando a esquadra do almirante francês Roussin chegou mesmo a forçar a barra do Tejo e a apresar vários navios de guerra nacionais – e 1858 (por ocasião da captura da barca negreira *Charles et Georges*), e perante os Estados Unidos, em 1884 ¹⁷.

Este último incidente veio chamar a atenção sobre a importância do exercício da soberania nacional nos espaços insulares, cuja localização estratégica terá sido descurada durante bastante tempo. De facto, só durante a Guerra Civil Americana (1861-1862), se iniciou o envio frequente de navios de guerra aos Açores e à Madeira, por forma a garantir a neutralidade portuguesa no conflito, na sequência de notícias sobre a presença de corsários e cruzadores confederados naqueles arquipélagos¹⁸. A preocupação terá aumentado quando, em 1898, se registou a ameaça de uma eventual anexação dos Açores pelos Estados Unidos. Certo é que no final do século a presença naval portuguesa nos espaços insulares nacionais passou a ser regular.

No último quartel de Oitocentos, assiste-se a uma maior aposta no poder naval nacional, com a aquisição de torpedeiros e de cruzadores couraçados. Nunca aquele estará ao nível das maiores potências mundiais, mas não deixa, por isso, de reflectir uma

¹⁷ Na sequência do litígio surgido quando, em Setembro de 1814, durante a guerra entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, navios britânicos atacaram e destruíram no porto da Horta o brigue americano *General Armstrong*. Este incidente motivou um pedido de indemnização dos E.U.A. ao governo português, tendo-se o caso arrastado até 1884, altura em que, após uma ameaça de bombardeamento de Lisboa pela Marinha americana, foi paga ao filho do comandante do General Armstrong uma reparação de 70.000 dólares (Alexandre Monteiro, “O Embaraçoso Episódio do General Armstrong na Baía da Horta”, *National Geographic*, 2 de Abril de 2012 (<https://nationalgeographic.sapo.pt/historia/actualidade/1254-o-episodio-embaracoso-do-general-armstrong-na-baia-da-horta-2-abr2012>)).

¹⁸ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vols. 16-28.

postura mais “mahaniana”, em parte nascida dos brios nacionais ofendidos pelo *Ultimatum* britânico de 1890, mas, sobretudo, enquadrada no ambiente de confrontação que acabará por desencadear a Primeira Guerra Mundial.

2.3 A organização

A Marinha da primeira metade do século XIX assenta, basicamente, na organização estabelecida nos finais do século anterior, em grande parte fruto das reformas conduzidas por Martinho Melo e Castro e pelo seu sucessor, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, que exerceram as funções de Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, respectivamente, de 1770 a 1796 e de 1796 a 1801. Refira-se que esta pasta tinha sido criada por alvará de 28 de Julho de 1736¹⁹, tendo em conta a conveniência de juntar na mesma área governativa os assuntos ultramarinos e marítimos, dada a afinidade historicamente existente entre ambos, uma convivência que, conforme adiante veremos, nem sempre foi pacífica.

Naturalmente, a base da marinha militar é, como não podia deixar de ser, a Armada, organicamente constituída pelo conjunto de navios de guerra e pelas suas guarnições. Parte da Armada era também a Brigada Real de Marinha que agrupara num só organismo, em 1797, todos os regimentos especiais do Exército que guarneciam os navios: o Regimento da Armada (infantaria de Marinha) e o Regimento de Artilharia de Marinha²⁰. A cadeia de comando subia dos comandantes dos navios para os comandantes das forças navais, coadjuvados pelos respectivos estados-maiores embarcados. Acima de todos estava a figura do Capitão-General, cargo criado em 1757²¹.

Além do comando militar supremo da Armada o Capitão-General exercia, igualmente, o controlo dos Armazéns e do Arsenal de Marinha, os primeiros através do Provedor dos Armazéns e o segundo por intermédio de um Inspector e de um Intendente²².

¹⁹ Lista da Armada de 1900, p. 313 [AGM 2014].

²⁰ Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 71.

²¹ *Id.*, *ib.*, p. 53.

²² *Id.*, *ib.*, p. 53.

Em 1788, na sequência do falecimento do Marquês de Angeja, titular do cargo de Capitão-General (designado por Inspector-Geral da Marinha desde 1777), Melo e Castro, então Secretário de Estado da Marinha, toma sob a sua tutela o comando militar, por intermédio de dois ajudantes de ordens²³. Sendo assessorado na administração do Arsenal pelo respectivo Intendente, toma nas suas mãos a totalidade da administração da Marinha quando extingue o cargo de Provedor dos Armazéns, em 1793.

Em 1795, segundo o modelo britânico então vigente, é criado o Conselho do Almirantado, composto por um Presidente e quatro Conselheiros, nomeados entre os oficiais mais graduados²⁴. Este conselho, que reunia, num só órgão, o comando militar e a direcção administrativa, tinha como funções: a inspecção-geral de todos os serviços administrativos e militares da Armada; a fixação do número e do tipo de navios a construir ou a aparelhar; a indicação ao Rei dos oficiais aptos para promoção; e a superintendência da Academia dos Guardas-Marinhas²⁵ (criada em 1782). Enquanto o Conselho superintendia, como um todo, à administração geral da Marinha e das suas dependências, o comando superior da Armada era repartido pelos seus membros²⁶. No ano seguinte à sua criação, o próprio Secretário de Estado (ministro a partir de 1808) assumiu a presidência deste órgão.

Na parte puramente administrativa, o Conselho tinha na sua dependência directa ou indirecta os seguintes órgãos:

- O Arsenal de Marinha, que tinha a seu cargo a construção e a reparação dos navios;
- A Real Junta da Fazenda, criada em 1796, com responsabilidades da gestão da construção e recepção dos navios²⁷, assim como pelo aprovisionamento do Arsenal. Englobando na sua constituição o

²³ António José Telo, *op. cit.*, pp. 27-28.

²⁴ José Rodrigues Pereira, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vol. I (1793-1807 – *A Armada e a Europa*), Lisboa, Tribuna da História, 2005, p. 12.

²⁵ Henrique Alexandre da Fonseca, “A Sala do Almirantado”, in A. J. Malheiro do Vale (coord.), *Nau de Pedra – Colectânea de Artigos de Vários Autores*, Lisboa, Ed. Revista da Armada, 1988, p. 60.

²⁶ Maria Gomes da Silva, “Almirante”, in Joel Serrão (coord.) e outros, *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1964., p. 119.

²⁷ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 13.

Intendente da Marinha, o Contador dos Armazéns, e o Inspector do Arsenal, tinha a seu cargo a Cordoaria, os armazéns e os pinhais²⁸;

- A Real Fábrica de Cordoaria (na Junqueira), à qual competia garantir o abastecimento de amarras, massame, poleame e velame, assim como toda a palamenta necessária às marinhas de guerra e mercante²⁹;
- As florestas nacionais, com destaque para os pinhais de Leiria e de Vale de Zebro, de onde era retirada madeira para construção naval;
- O Hospital da Marinha, criado por alvará de 27 de Setembro de 1797³⁰, destinado ao tratamento médico e hospitalar do pessoal da Armada.

Refira-se que o Arsenal dispunha de uma das primeiras e melhores docas secas da Europa, um dique em alvenaria iniciado em 1759 e melhorado em 1797³¹. Foi também por esta altura que se fundou o Arsenal da Baía e se reorganizou o Arsenal da Índia (em Goa), garantindo-se, assim, duas importantes bases de apoio naval³².

É, ainda, de referir a criação, em 1798³³, da Sociedade Real Marítima Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares, a qual, não sendo um órgão integrante da estrutura da Marinha, assegurava o fornecimento de um material bastante precioso, garantindo, neste importante aspecto, a autonomia nacional: as cartas de navegação³⁴.

A acumulação de funções no Conselho do Almirantado revelou-se inconveniente na prática, o que levou à criação, a 16 de Outubro de 1807, da Majoria-General da Armada, chefiada pelo Almirante-General, que ficou com as funções de comando superior das forças navais³⁵. No entanto, em 3 de Novembro de 1812, aquele cargo foi

²⁸ António José Telo, *op. cit.*, 1999, p. 31.

²⁹ José Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 13.

³⁰ I.A.N./T.T., Livro 15 de Leis, fl. 100 v.

³¹ Cruz Júnior, *op. cit.*, p. 79.

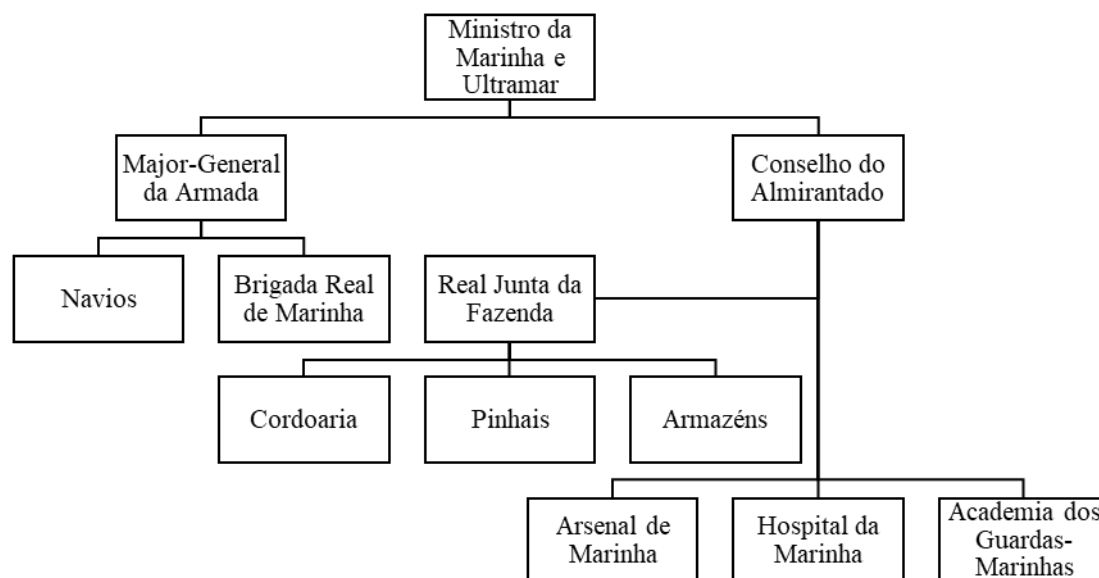
³² Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 13.

³³ Alvará de 30 de Junho de 1798 (I.A.N./T.T., Livro 15 de Leis, fl. 109).

³⁴ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, p. 15.

³⁵ António da Costa Almeida, *Legislação da Marinha e do Ultramar (1317-1856), Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar Compreendida nos Anos de 1317 até 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, p. 115.

extinto, passando o Ministro a acumular, uma vez mais, o comando militar³⁶. Quanto ao Conselho, com a diminuição do seu prestígio no período que se seguiu às invasões francesas, acabou por ser extinto em 1822³⁷, altura em que é reactivada a Majoria-General. Isto deu lugar a uma situação híbrida em que frequentemente se verificava colisão de competências entre o Major-General e o Ministro.



Organograma 1 – Organização geral da Marinha 1807-1821

Ao tomar posse como Major-General da Armada, em Julho de 1833, na sequência da vitória do Cabo de S. Vicente e da ocupação de Lisboa pelos liberais, Charles Napier critica a substituição da “Mesa do Almirantado” (conforme se designava na Grã-Bretanha) por um Major-General cujo estado-maior se limitava a dois ajudantes e a três ou quatro empregados, constituindo a totalidade da Repartição de Marinha³⁸. Igualmente criticada é a submissão do Major-General a um ministro “que normalmente não entendia nada de assuntos navais, o que tinha consequências desastrosas”. E, apesar de ter a seu cargo todas as transacções da Marinha (através da Contadoria-Geral), o Major-General não dispunha de grande margem de manobra financeira, pois “quando o

³⁶ Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, sep. da Revista *Ocidente*, vol. LXXXVII, Lisboa, 1969, p. 59.

³⁷ Alexandre da Fonseca, *op. cit.*, p. 60.

³⁸ Charles Napier, *A Guerra de Sucessão. D. Pedro e D. Miguel*, trad. Manoel Joaquim Pedro Codina, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Março de 2005, pp. 173-174.

Governo estava apertado de dinheiros, a repartição naval era sempre a primeira a padecer”³⁹. Segundo a proposta do almirante britânico, a pasta das Colónias não deveria estar misturada com a da Marinha, para que a segunda não fosse desprezada em relação à primeira. E todos os assuntos de Marinha deveriam ser delegados no Major-General, cabendo ao Ministro um papel de mero supervisor.

Mas as diligências de Napier não obtêm o desejado efeito. Assim, logo em 1833, vê-se privado da inspecção do Hospital da Marinha, entregue a um médico da confiança do Ministro⁴⁰. Semelhante caminho seguiriam, pouco depois, o Arsenal, a Cordoaria e a Contadoria-Geral. Quando, a 23 de Novembro de 1854, o Major-General da Armada, Barão de Lazarim, comparece perante a comissão nomeada para proceder a um inquérito parlamentar sobre a organização dos serviços da Repartição de Marinha, critica esta retirada de competências, que criava entraves quando era necessário aprontar rapidamente os navios⁴¹.

Esta organização incipiente, com os inerentes choques de competências, mantém-se até 1859, ano em que o Ministério dos Negócios da Marinha e do Ultramar se reorganiza, na sequência do relatório da comissão atrás mencionada. Nessa reestruturação, o Ministério – ou melhor, a Secretaria de Estado que lhe estava subordinada – subdivide-se em três Direcções (contando, ainda, com um Gabinete do Ministro): Direcção da Marinha (para todos os assuntos administrativos de Marinha que não fossem de natureza financeira, incluindo, nomeadamente, a matrícula marítima, o movimento naval, o pessoal, as construções navais, as capitánias, os presídios e os hospitais), Direcção do Ultramar (que superintendia a administração ultramarina) e Direcção da Administração da Fazenda (para assuntos administrativos de natureza financeira)⁴². Na dependência directa da Secretaria de Estado funcionavam as escolas de Marinha, o Observatório Astronómico, a Repartição de Saúde e o Arsenal da Marinha com os seus anexos. Como auxiliares e órgãos de conselho, a referida Secretaria de

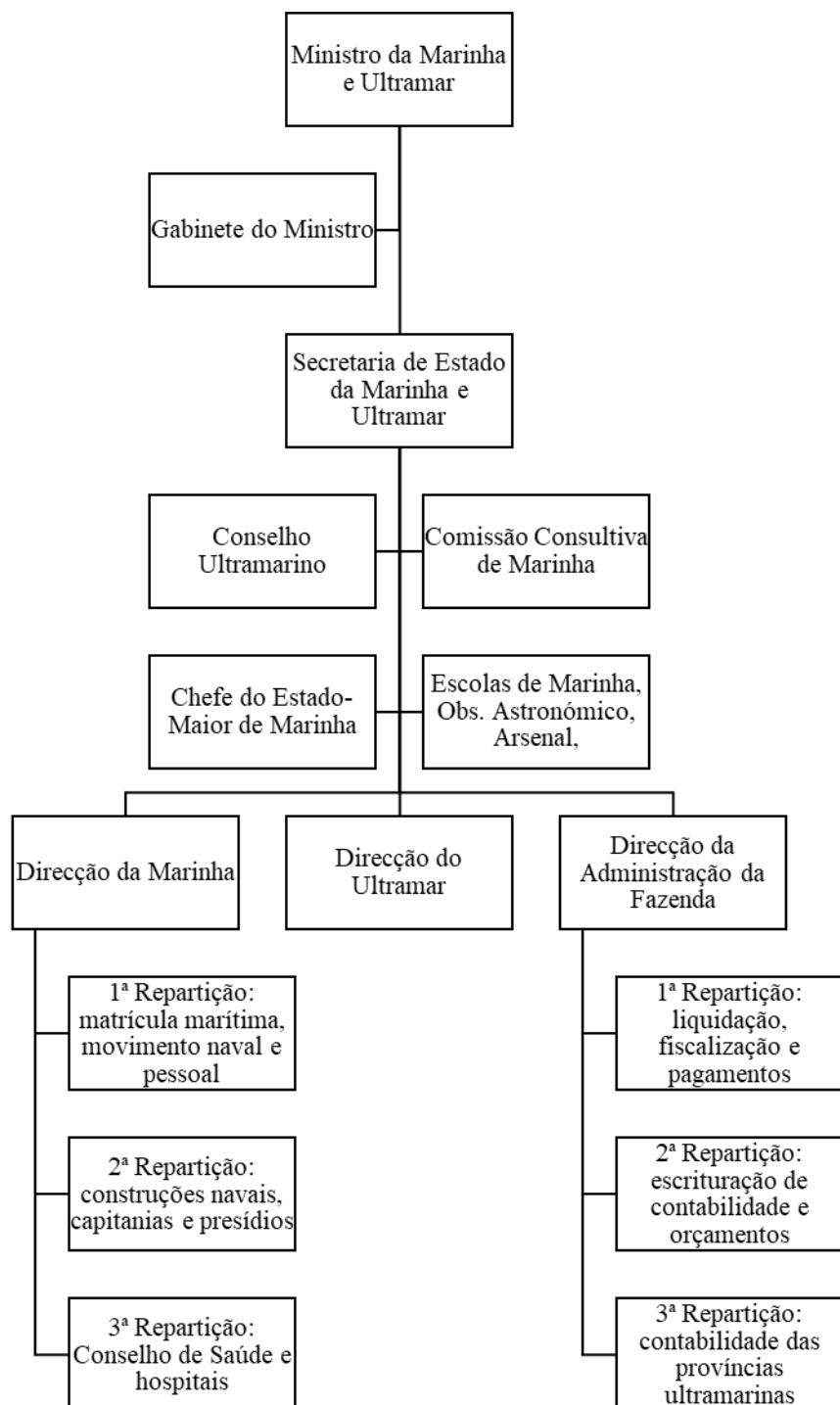
³⁹ Id., *ib.*, p. 173.

⁴⁰ Id., *ib.*, p. 175. Tratava-se do Dr. Bernardino António Gomes (Filho), jovem de 27 anos que desembarcara no Mindelo com as forças liberais e que viria a empreender uma bem-sucedida reorganização do Hospital e regulamentação dos respectivos serviços (José Costa Rebelo, “Hospital da Marinha no seu Bicentenário” *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXVII, Outubro-Dezembro 1997, pp. 793-794).

⁴¹ Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, pp. 53-55.

⁴² Decreto de 6 de Setembro de 1859, Ordem da Armada nº 1, de 30 de Setembro de 1859, pp. 3-21 [AGM 2027].

Estado dispunha do Conselho Ultramarino, da Comissão Consultiva de Marinha e do Chefe do Estado-Maior de Marinha, figura criada para funcionar como autoridade intermédia entre o Ministro e o Corpo da Armada.



Organograma 2 – Reorganização do Ministério da Marinha e Ultramar (1859)

Pretendia-se, com esta organização, conforme descrito no preâmbulo do decreto, uma maior simplicidade, economia e centralização, evitando uma estrutura macrocéfala para as dimensões da nossa Marinha como era o caso do extinto Conselho do Almirantado. E apesar das reservas colocadas por Napier e pelo Barão de Lazarim, revestidas da autoridade de quem conhece bem o funcionamento da Organização e identifica os constrangimentos colocados à sua acção, o caminho seguido foi, efectivamente, o da separação das estruturas operacional/militar e administrativa, não obstante as oscilações verificadas até à estabilização política do Reino. Ficava também estabelecida uma separação entre os assuntos de Marinha e os do Ultramar (embora a contabilidade das províncias ultramarinas estivesse entregue à Direcção de Administração da Fazenda, que assume, aqui, um carácter transversal).

Obtida, deste modo, uma perspectiva geral da evolução da Organização, passemos, agora, a analisar alguns dos seus aspectos particulares.

2.4 A tutela

Se, como considerava Napier em 1833, um dos grandes males da Marinha Portuguesa era, naquele tempo, o facto de o Ministro não entender, normalmente, de assuntos navais⁴³, muito teria a criticar se pudesse ter-se debruçado sobre a lista de ministros e de secretários de estado da Marinha e Ultramar entre 1807 e 1910 (v. Anexo A). De facto, nesse espaço de tempo, apenas nove ministros foram oficiais de Marinha (cerca de 9% do total). Uma vez que a pasta da Marinha era partilhada com as colónias/ultramar, outra classe profissional que deveria estar bem representada é a dos diplomatas, que não ultrapassa, porém, os 4% (5% se contarmos com o Conde de Vila Real, que, além de militar, desempenhou cargos diplomáticos). Curiosamente, o grupo profissional mais representado é o dos oficiais do Exército, que, globalmente, ocupa cerca de 44% dos mandatos. Esta preponderância talvez não surpreenda tanto se tivermos em conta o facto de muitos cargos políticos constituírem uma recompensa por serviços prestados na guerra (sobretudo durante a Guerra Peninsular e a Guerra Civil). Além disso, conforme refere António José Telo, as divisões políticas da época fizeram-se sentir muito mais no Exército do que na Marinha⁴⁴, pelo que, obviamente,

⁴³ Charles Napier, *op. cit.*, p. 173.

⁴⁴ António José Telo, *op. cit.*, pp. 33-34.

encontramos maior número de oficiais do Exército a enveredar pela política activa, como foram os casos do Duque da Terceira, do Duque de Saldanha e do Marquês de Sá da Bandeira. Na transição do século XIX para o século XX, encontramos, sem grande surpresa, vultos que se distinguiram na administração ultramarina e nas campanhas do ultramar, com repartição paritária de mandatos entre oficiais da Marinha e do Exército (6 para cada ramo). Dois grupos profissionais com grande representatividade são o dos magistrados e o dos juristas (cada um deles ocupando 6% dos mandatos). Nas últimas três décadas do século XIX, porém, a predominância pertence àqueles que podemos designar como “políticos profissionais”, que, nesse período restrito, detêm 41% dos mandatos.

Paradoxalmente, verificamos que nenhum dos oficiais de Marinha que ocuparam a pasta se distinguiu particularmente no cargo (independentemente de alguns se terem lustrado noutros campos), a menos que consideremos na contagem o ministro António Maria de Fontes Pereira de Melo – que serviu na Armada antes de passar ao Exército –, sob cuja tutela foi criado o Corpo de Marinheiros, importante reforma de que falaremos de modo mais detalhado mais adiante. Na verdade, nenhum ministro da Marinha deixou obra marcante durante a primeira metade do século XIX – tirando os ministros de D. Pedro que, durante a Guerra Civil de 1828-1834, no exílio, ajudaram a forjar a efêmera esquadra liberal – e temos de esperar por 1856 para assistirmos ao primeiro verdadeiro programa de reequipamento naval, iniciado pelo Visconde de Sá da Bandeira (1856-1858) – exemplo notável de um oficial do Exército na pasta da Marinha – e prosseguido, pouco depois, por José da Silva Mendes Leal (1862-1864).

Existiram, no entanto, algumas tentativas de recuperação do poder naval logo depois da Guerra Civil conduzidas pelo Conde de Bonfim (1837-1841), por Joaquim José Falcão (1842-1846) – mais dois oficiais do Exército – e pelo Visconde de Castelões (1849-1851). Mas só quando a estabilização política da Regeneração começou a fazer-se sentir é que a Marinha se pôde verdadeiramente reorganizar e reforçar.

Se analisarmos a evolução do número anual de ministros/secretários da Marinha entre 1807 e 1910 (gráfico 1), podemos observar que o período de 1820-1851 se distingue pela sua instabilidade (média de 2,5 ministros/ano), à qual não serão estranhas as perturbações políticas associadas à implantação do regime constitucional (inclui a duplicação de ministros entre os governos absolutista e liberal, no período de 1830 a

1834). Saliente-se que entre 1835 e 1839 a média global é quase de cinco ministros por ano, sendo que nos anos de 1837 e 1839 se registaram, respectivamente, seis e sete ministros. Só depois de 1851 se nota uma certa acalmia, embora o rotativismo político, na sua relativa estabilidade, não permitisse mandatos muito longos (média global de 1,3 ministros/ano).

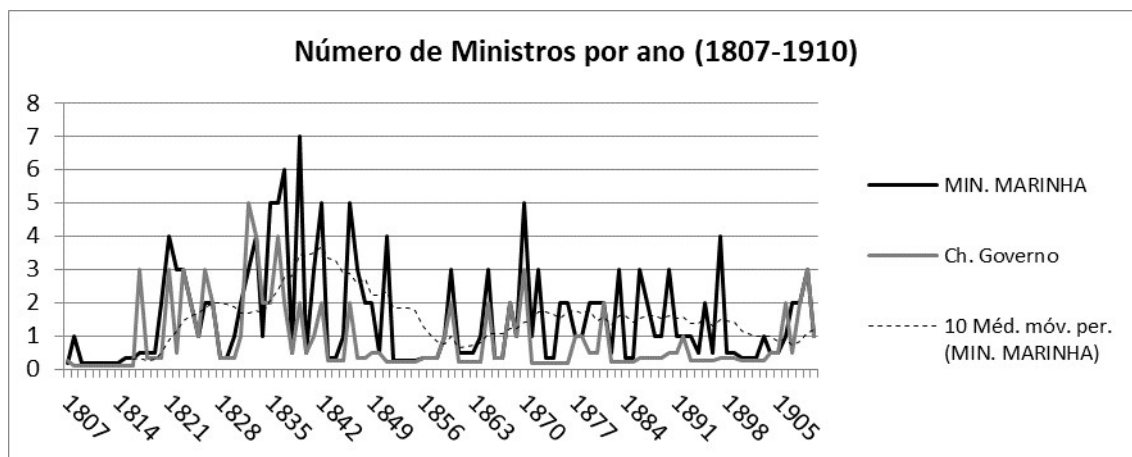


Gráfico 1 – Média anual de ministros/secretários de estado da Marinha e Ultramar (1736-1900). A linha cinzenta segue a média anual de governos no mesmo período.

No período de interesse para o nosso estudo, o tempo de permanência no cargo é, em geral, um razoável indicador do desempenho dos ministros. Os maiores tempos de permanência pertencem a D. João de Melo e Castro (1808-1814) e a António Jervis de Atouguia (1852-1856). Destes, é o segundo que se destaca, com a implementação efectiva do Corpo de Marinheiros, em cuja criação tomara parte juntamente com o seu antecessor. O terceiro maior mandato pertence a Joaquim José Falcão (1842-1846), que conduziu a reconversão do quartel de Alcântara, onde o Corpo de Marinheiros se viria a instalar. Em termos de tempo acumulado ao longo de vários mandatos, distinguem-se João de Andrade Corvo (1.986 dias) e o Visconde/Marquês de Sá da Bandeira (1.555 dias), ambos responsáveis pelo lançamento de importantes programas de reequipamento naval (respectivamente, em 1874-1879 e em 1856-1859). Sá da Bandeira é, aliás, o detentor de maior número de mandatos, tendo ocupado a pasta sete vezes, embora em seis delas tenha permanecido no cargo por menos de um ano. Merece especial destaque o seu mandato de 1856-1859, durante os quais se regista a reforma do Ministério e o lançamento do programa de aquisição de corvetas mistas. Sá da Bandeira detém outra importante marca: a de ter exercido os seus mandatos ao longo do maior período cronológico (1832-1870), que, não obstante a sua formação de oficial do Exército, o

creditam como um dos mais profundos conhecedores da pasta. Esta, por sua vez, constituiu um importante instrumento para a aplicação das suas políticas anti-esclavagistas.

Tiveram, ainda, especial relevo os desempenhos dos ministros José da Silva Mendes Leal (1862-1864) – cujo mandato de quase três anos foi o quinto mais longo do período considerado – e Jacinto Cândido da Silva (1895-1897). Se o primeiro prosseguiu, basicamente – e com notável eficácia –, o programa naval de Sá da Bandeira, o segundo permitiu à Armada Portuguesa recuperar parte do seu atraso em relação às suas congéneres europeias. Em termos de reformas, e embora com permanências relativamente curtas no cargo, são, também, muitas vezes, mencionados os nomes de Adriano Maurício Guilherme Ferreri (1859-1860) – que fez aprovar a reorganização do Ministério em 1859 – e de Luís Augusto Rebelo da Silva (1869-1870) – responsável pela reestruturação administrativa das colónias.

Independentemente da competência dos ministros, os problemas orçamentais foram recorrentes. A ruína económica trazida pelas invasões francesas e pela perda do Brasil reflectiu-se, naturalmente, no orçamento da Marinha. Se em 1801 a verba global era de cerca de 2.050 milhões de réis⁴⁵, em 1822 já caiu para quase metade (1.181 milhões), continuando a tendência descendente até 1827 (1.082 milhões)⁴⁶. Em 1828, mercê do esforço de guerra, os valores sobem para 1.348 milhões, situando-se nos 1.280 milhões em 1834⁴⁷. Em 1836, no entanto, retoma-se a tendência descendente, passando o orçamento global para 943 milhões⁴⁸. No biénio 1840-41 já se situa nos 869 milhões, em 1846-47 nos 751 e em 1853-54 nos 596. Só a partir de 1857, com as reformas e os investimentos conduzidos por Sá da Bandeira e Mendes Leal, a situação tenderá a melhorar⁴⁹.

Os números apresentados por João Freire, baseados nos documentos existentes no Ministério das Finanças mostram uma franca evolução durante a segunda metade do século XIX, passando-se dos 783 milhões de réis do biénio 1850-51 para os 4.377 de

⁴⁵ BCM-AH, documentação avulsa, sala 6, cx. 689.

⁴⁶ António José Telo, *op. cit.*, p. 32.

⁴⁷ Id., *ib.*, pp. 32 e 85.

⁴⁸ Id., *ib.*, p. 85.

⁴⁹ Id., *ib.*, p. 85.

1900-01 ⁵⁰. Contudo, em termos de percentagem do orçamento global do Estado, a tendência é decrescente até 1880, altura em que atinge um mínimo de 4,8% e crescendo, depois, até 8% no final do século⁵¹. Em termos de comparação com o orçamento do Ministério da Guerra, passamos, pouco a pouco, dos 20% do período das Lutas Liberais referidos por António José Telo para cerca de 53% em 1900 ⁵².

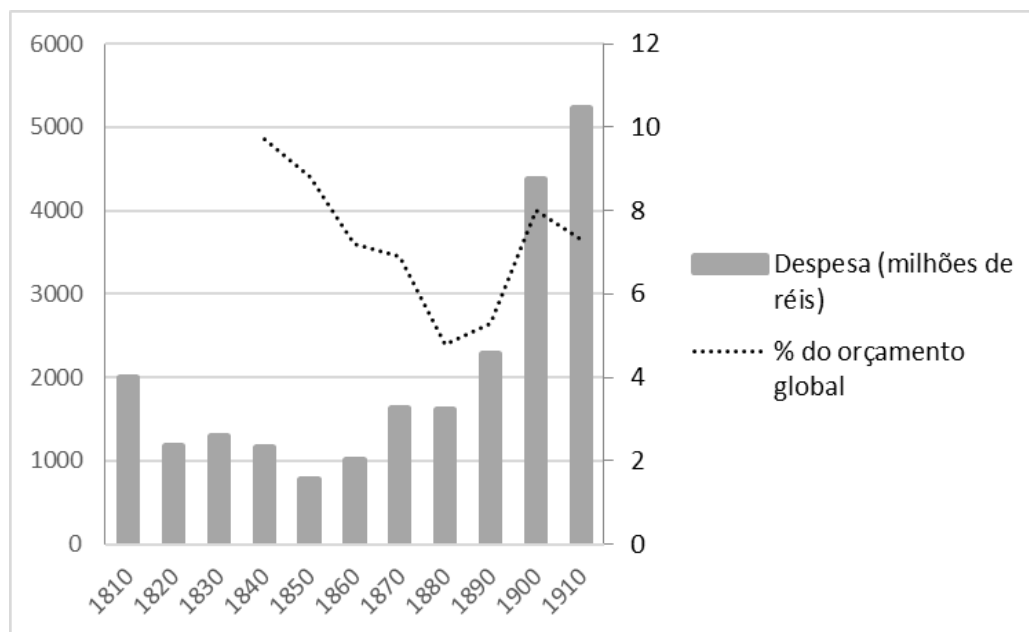


Gráfico 2 – Evolução da despesa do Ministério/Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar

Claro que redução inicial do orçamento se enquadrava no contexto de retracção do dispositivo naval verificada durante a primeira metade do século e que só começa a inverter-se notoriamente no seu último quartel (conforme veremos mais adiante). Refere António José Telo que o peso das despesas da Marinha no orçamento nacional e a sua comparação com as verbas atribuídas ao Exército demonstra a pouca importância que as altas esferas políticas davam ao poder naval⁵³. Este desinteresse talvez se baseasse, em parte, nos insucessos registados pelas forças navais portuguesas nos confrontos das décadas de 1820 e 1830, nomeadamente na guerra de independência do Brasil e durante a Guerra Civil (é de notar que as vitórias navais liberais foram, essencialmente, obtidas

⁵⁰ João Freire, *Jornal da Marinha, Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos*, Lisboa, Edições Colibri, Novembro de 2016, pp. 148-149.

⁵¹ Id., *ib.*, pp. 148-149.

⁵² António José Telo, *op. cit.*, p. 32 e João Freire, *op. cit.*, pp. 148-149.

⁵³ António José Telo, *op. cit.*, p. 32.

por guarnições e oficiais britânicos). Outro motivo para esta disparidade terá sido o facto, atrás mencionado, de as divisões políticas se fazerem sentir pouco na Armada – algo que iria mudar na transição do século XIX para o século XX –, ao contrário da permanente agitação vivida no Exército (que o poder político terá desejado manter do seu lado e pronto para responder a eventuais insurreições). Numa nação marítima como Portugal esta negligência acaba por revelar, acima de tudo, a ausência de uma estratégia marítima nacional. Só depois da Guerra Civil esta começará a ser alinhavada, embora apenas venha a ter condições para ser implementada com o início do período da Regeneração, ganhando maior vulto no final do século, com uma política colonial mais forte – sobretudo após a Conferência de Berlim – e, depois, numa mais clara aposta no poder naval.

2.5 A decadência da Esquadra⁵⁴

No seu estudo *Causas do declínio da Marinha Portuguesa no Século XIX*⁵⁵, António Marques Esparteiro atribui a queda do poder naval português ocorrida na primeira metade do século XIX às Invasões Francesas, que destruíram indústrias e arruinaram o País; aos danos no comércio marítimo provocados pelos ataques dos corsários franceses; à independência do Brasil, pela perda de valioso material naval e pela adesão de muitos oficiais de Marinha ao novo estado; e à destruição da coesão da família naval pelas novas ideias associadas ao liberalismo e pelo afastamento de muitos oficiais, por sectarismo político, na sequência das Lutas Liberais.

Estejamos diante de uma verdadeira decadência ou de um inevitável redimensionamento face à alteração do paradigma estratégico nacional, a verdade é que assistimos, na primeira metade do século, a uma queda abrupta do investimento na

⁵⁴ Os dados apresentados nesta secção e na próxima baseiam-se, em grande parte, nos estudos de António Marques Esparteiro, que se dedicou ao levantamento exaustivo dos navios de guerra do período brigantino (1640-1910). Neste âmbito específico, recorreremos, nomeadamente, às obras *Três Séculos no Mar (1640-1910)* – atrás mencionada neste capítulo – e *Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910)* – Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976 –, cujas fontes originais se encontram no Arquivo Histórico da Biblioteca Central da Marinha (códices de navios – n.ºs 1095-2328-A – e documentação avulsa – cxs. 688-690). As referências a outras fontes ou autores serão mencionadas de modo localizado, quando aplicável.

⁵⁵ *Causas do Declínio da Marinha Portuguesa no Século XIX (1793-1834)*, separata dos *Anais do Clube Militar Naval*, n.ºs 10-12, Lisboa, Editorial Minerva, 1975-76, pp. 139-140.

capacidade naval do País, nomeadamente na construção dos principais navios combatentes, conforme se pode verificar no gráfico 3.

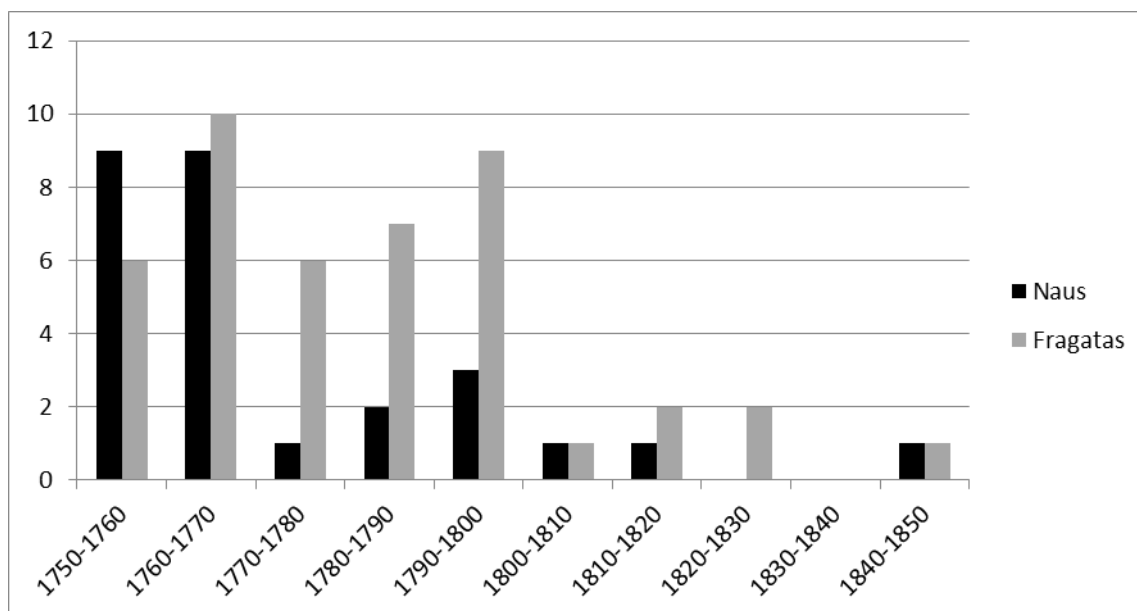


Gráfico 3 – Construção de naus e fragatas por década, entre 1750 e 1850

É de referir, aliás, que a construção naval em Portugal sofre uma grande queda no século XIX, sendo que a independência do Brasil, com a perda dos estaleiros da Baía e do Pará (que, em conjunto, detêm metade da construção de navios de guerra lançados entre 1807 e 1822), vem reduzir significativamente a capacidade de produção nacional. A isto soma-se a degradação do funcionamento do Arsenal, cujo mau funcionamento, de acordo com o relatório de uma Comissão Especial da Marinha de 1821, seria responsável pelo péssimo estado o aparelho dos navios, o que estaria na origem dos acidentes, dos maus resultados e da acção pouco significativa da Marinha a partir de então⁵⁶. De facto, apesar de dispor de uma excelente doca seca, de armazéns espaçosos e bem arrançados e de uma das mais belas salas de risco do Mundo, a sua força de trabalho seria bastante deficiente em termos de qualificações e, sobretudo, de supervisão, conforme constata Napier em 1833⁵⁷. O resultado deste desleixo estava à vista: uma das duas carreiras de construção existentes estava ocupada “com uma nau de linha consideravelmente adiantada, cuja quilha tinha sido deitada havia mais de 10 anos e a parte inferior ameaçava apodrecer antes da superior estar concluída”.

⁵⁶ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II (1807-1823 – *A Armada e o Brasil*), p. 84.

⁵⁷ Charles Napier, *op. cit.*, pp. 122-123.

Entretanto, com a perda do Brasil, a capacidade oceânica da Armada Portuguesa praticamente desaparecera, embora já durante a estadia da Corte naquele Reino essa capacidade estivesse seriamente degradada, devido à inactividade, à deficiente manutenção e ao clima tropical, conforme salienta António José Telo⁵⁸. Aquando da proclamação da independência do Brasil, grande parte das guarnições dos navios de guerra ali estacionados aderiu à causa de D. Pedro, com destaque para os que se encontravam surtos no Rio de Janeiro (sobretudo) e em Montevideu. Neste processo, passaram para o lado brasileiro oito naus, quatro fragatas, seis corvetas, seis brigues, catorze escunas e três charruas. No decurso das hostilidades viriam, ainda, a ser apreendidos uma fragata (requisitada pelo futuro Imperador no decurso dos seus primeiros actos de rebeldia contra a Coroa Portuguesa), dois brigues, quatro escunas e uma charrua. Em termos de poder naval, estas perdas traduziram-se, ao todo, na subtracção de cerca de 1.200 peças de artilharia, ou seja, 48% das cerca de 2.500 existentes na Armada em 1822. Claro que se tivermos em linha de conta que a operacionalidade destes meios rondava, na altura, os 40% (gráfico 4)⁵⁹, as perdas reais não terão sido tão dramáticas, sobretudo nos navios de linha (naus), entre os quais apenas se perdeu um dos quatro que se mantiveram operacionais (e mesmo assim teve de sofrer reparações). Mas mesmo com menor volume de perdas, a percentagem total dos cortes sofridos pela Esquadra mantém-se, ainda assim, na ordem dos 40%. Em termos gerais, este período foi de franca redução de forças: 30% de perdas tanto em 1822 como em 1823, o que dá uma redução global de 51% durante estes dois anos tão críticos para a Esquadra nacional. No aspecto particular da capacidade oceânica, traduzida pelo número dos principais navios combatentes (naus e fragatas), a queda é ainda mais flagrante, atingindo os 65%. O impacto deste corte é, porém, relativizado se

⁵⁸ António José Telo, *op. cit.*, p. 12.

⁵⁹ Para obter a taxa de operacionalidade, comparámos o número de oficiais contabilizados nas Listas da Armada e as suas quantidades de referência a bordo na totalidade de navios existentes, depois de descontada a margem correspondente a funções de comando e de estado-maior em terra. Para efeitos de controlo recorremos à informação pontual existente, em certos anos, sobre navios desarmados ou em reparação ou ainda comparando o dispositivo naval padrão (navios em comissão) com o número total de navios existentes. Nesta contabilização os navios desarmados foram considerados totalmente inoperacionais, enquanto que aos que se encontravam em reparação foi atribuída meia operacionalidade (50%). Nos anos 1840 a 1846, recorremos à informação constante nas tabelas de navios armados publicadas nos *Annaes Maritimos e Coloniaes*. A partir de 1857 utilizámos como dispositivo naval de referência aquele que é recomendado pela Comissão Consultiva encarregue de se pronunciar, em 1863, sobre o número e qualidade dos navios que a Armada devia ter (BCM-AH, documentação avulsa, cx. 114 [Comissões Sobre Assuntos de Marinha]).

tivermos em conta que com a perda do Brasil – não obstante os prejuízos económicos e, sobretudo, estratégicos a ela associados – desaparece a necessidade de defender este território ultramarino e, o que é mais significativo, as suas ligações marítimas à Metrópole e às possessões africanas e asiáticas.

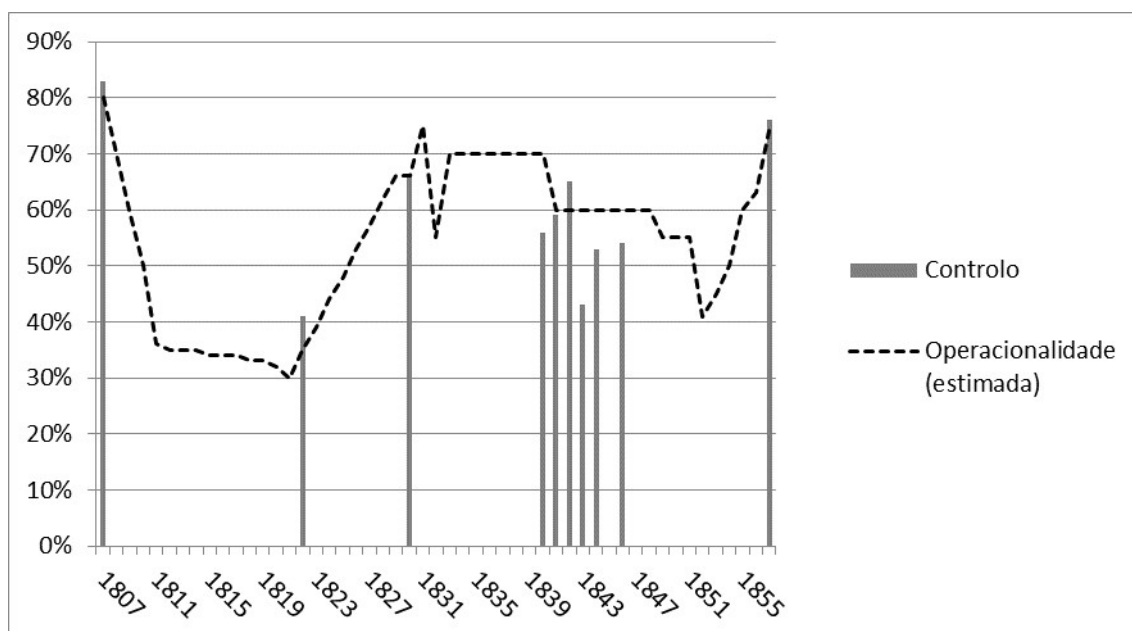


Gráfico 4 – Variação da operacionalidade da Esquadra (1807-1857)

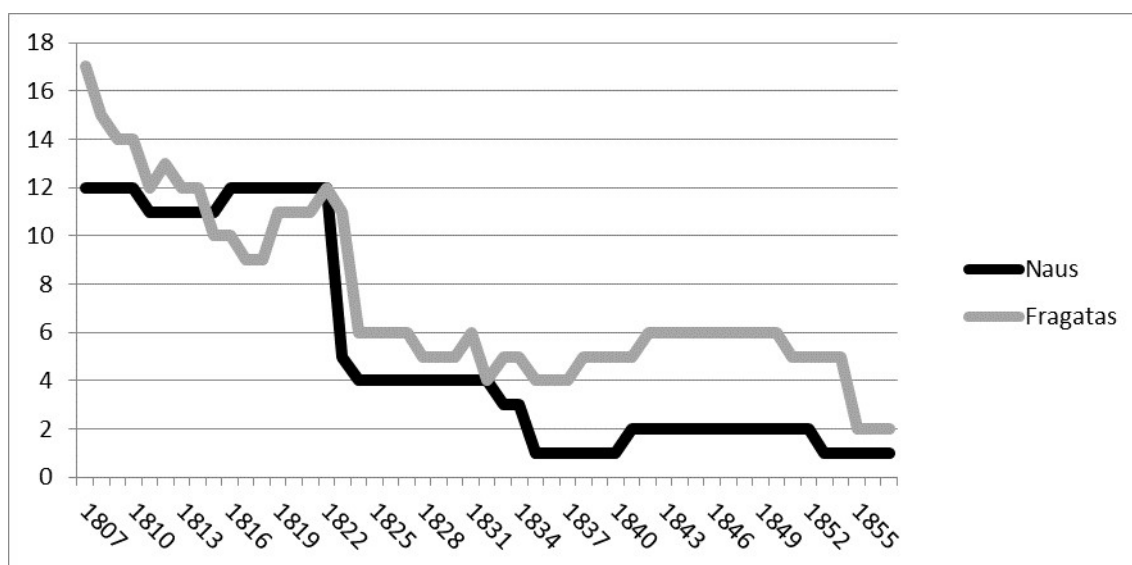


Gráfico 5 – Evolução do número de naus e fragatas entre 1807 e 1857

No gráfico 5, que nos mostra como evoluíram os quantitativos dos principais navios combatentes de esquadra, isto é, o número de naus e fragatas existentes,

observamos que das doze naus e doze fragatas oficialmente existentes em 1822, passamos abruptamente para quatro naus e seis fragatas dois anos depois. Esta descida não terá sido tão abrupta se tivermos em conta que muitos destes navios, sobretudo entre as naus, não se encontravam, já, em estado de navegar.

O número de naus volta a descer após a Guerra Civil, passando a força naval a contar apenas com uma (exceptuando-se o período de sobreposição entre a *Vasco da Gama* (II), que entra ao serviço em 1841, e a *D. João VI*, abatida ao efectivo em 1852). A *Vasco da Gama* será a última nau portuguesa, sendo abatida apenas em 1873, dois anos antes do lançamento à água da primeira corveta (depois cruzador) couraçada em ferro, justamente baptizada com o mesmo nome.

Também as fragatas, após uma pequena recuperação entre 1838 e 1850, no quadro do esforço de reequipamento pós-Guerra Civil, sofrem uma acentuada redução entre 1850 e 1855, entrando em processo de extinção com a entrada ao serviço das primeiras corvetas de propulsão mista (vela e vapor), a partir de 1858.

Considerando apenas o número de navios de linha existentes, é de salientar que em 1795 Portugal, com as suas 22 naus, só ficava atrás da Grã-Bretanha (115), da França (80), da Espanha (60) e da Holanda (50)⁶⁰. Em 1840, com uma única nau em estado de meio armamento, nem sequer pode, já, ser considerado uma potência marítima de segunda ordem. Muito longe do poder naval das principais nações europeias – Grã-Bretanha (104), Rússia e França (ambas com 46)⁶¹ – e ultrapassado, até, pela incipiente marinha americana (11)⁶², só já se pode comparar com a Espanha, que, em circunstâncias históricas muito semelhantes, estava reduzida a quatro naus⁶³.

Aplicando a taxa de operacionalidade aos efectivos nominais da Esquadra, a curva de variação do poder de fogo durante a primeira metade do século XIX é aquela que se observa no gráfico 6, onde podemos ver que a grande queda do poder naval nacional se deu durante os primeiros anos de permanência da Corte no Brasil, sendo que nunca mais a esquadra se aproximará dos valores do início do século – apesar de alguns

⁶⁰ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. I (1793-1807 – *A Armada e a Europa*), p. 29.

⁶¹ Associação Marítima e Colonial, “Notícia das Principaes Marinhas de Guerra”, *Annaes Maritimos e Coloniaes*, 1ª s., Novembro de 1840 a Setembro de 1841, pp. 93-103.

⁶² Id., *ib.*, pp. 341-342.

⁶³ Peter Goodwin, *The Ships of Trafalgar, the British, French and Spanish Fleets, October 1805*, s.l., US Naval Institute Press, Setembro de 2005.

aumentos nos períodos de conflito, quase todos na sequência de aquisições (compras) e de armamento de navios mercantes.

O maior aumento do poder de fogo real neste período acaba por verificar-se em 1831, com a Guerra Civil no seu auge e a marinha liberal em franco crescimento (com a aquisição de três fragatas, duas corvetas, três brigues e cinco escunas), apesar dos apresamentos de navios da armada de D. Miguel efectuados pelos franceses (em que, de uma assentada, a Armada Nacional perde três fragatas, três corvetas, três brigues e um transporte, que constituem perto de um quarto da força total). Estas variações acabam, no fundo, por marcar um reequilíbrio de forças entre as esquadras absolutista e liberal.

Só em 1835 se nota uma acentuada redução, por efeito dos abates que se verificam no ano anterior⁶⁴, com o fim da guerra: 2 naus (das quais somente uma estava operacional), uma corveta, um brigue, uma escuna, seis iates e dois caíques. Alguns destes navios tinham sido armados temporariamente para o conflito, não sendo, portanto, navios de guerra de raiz. Outros tinham sofrido, naturalmente, um desgaste acentuado, resultado dos combates e das intensas patrulhas.

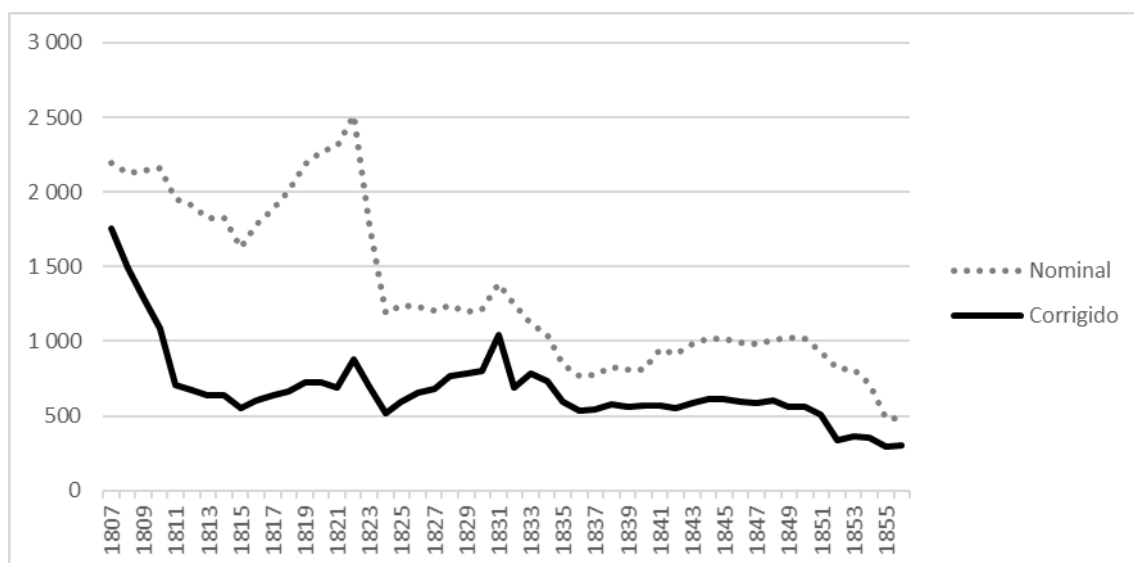


Gráfico 6 – Variação do poder de fogo da Esquadra entre 1807 e 1857 (corrigida segundo a taxa de operacionalidade)

Se analisarmos a evolução entre 1824 e 1835, verificamos que, exceptuando os picos referentes aos anos de conflito, a tendência é de franca redução. Em termos de

⁶⁴ Estes abates foram conduzidos por uma comissão, constituída por portaria de 12 de Março de 1834, que, entre outras incumbências, tinha a seu cargo examinar os navios de guerra quanto ao seu estado e capacidade (Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, p. 52).

poder de fogo, passamos de 1.200 peças de artilharia em 1824 para 850 em 1835 (29% de redução global, com 27% a ocorrer entre 1834 e 1835), mantendo-se a descida até 1836, altura em que se registam apenas 775 peças (9% de redução em relação ao ano anterior). A partir de 1848, com o envelhecimento da esquadra e os consequentes abates, sem reposição, assistimos a uma nova tendência decrescente, que se manterá até ao reequipamento naval iniciado após a Regeneração. Esta degradação do poder naval não significa, porém, que Portugal se tenha mantido alheio aos progressos tecnológicos da primeira metade do século. Os primeiros vapores de rodas – britânicos - surgem durante a Guerra Civil, sendo fretados pelos beligerantes (especialmente do lado dos liberais) para transporte de tropas e de material e reboque dos navios de vela em períodos de calmaria. Em Portugal, no entanto, o seu papel nunca foi decisivo no combate naval directo, embora tenham sido de fundamental importância como auxiliares de guerra, nomeadamente em funções de transporte de homens e/ou material. Na altura em que se trava a batalha do Cabo de S. Vicente, a Marinha de Guerra Portuguesa adquire os seus dois primeiros vapores: o *Napier* (ex-*George IV*), comprado à Grã-Bretanha pelos miguelistas em 1833 (e apresado pelos liberais pouco tempo depois), e o *Terceira* (ex-*Lord of Isles*), apresado pelos liberais no mesmo ano.

O hélice surgiria bastante mais tarde, sendo introduzido pela primeira vez em 1852, nos vapores *Argus* e *Lince*. O primeiro navio de propulsão mista, a escuna *Barão de Lazarim*, seria aumentado ao efectivo em 1858, com trinta e um anos de atraso em relação à Grã-Bretanha.

2.6 A recuperação do poder naval

A primeira tentativa de reequipamento programado da Marinha de Guerra Portuguesa no século XIX surge logo a seguir à Guerra Civil. Depois de uma comissão, constituída a 12 de Março de 1834, se ter encarregue de examinar os navios de guerra quanto ao seu estado e capacidade, o orçamento de 1835 apresenta um projecto de renovação da Marinha, prevendo uma força permanente de duas naus, quatro fragatas, quatro corvetas, seis brigues, oito escunas, oito charruas, oito correios, oito canhoneiras e dois vapores⁶⁵. No entanto, estes números não passam de uma intenção, pois embora as existências oficiais correspondam, com pequenas discrepâncias, a estes valores, a

⁶⁵ António José Telo, *op. cit.*, p. 78.

taxa de operacionalidade efectiva faz com que fiquem notoriamente abaixo das expectativas.

A “Força de Mar” para o biénio 1846-1847 ⁶⁶, sendo um pouco mais realista - três fragatas, cinco corvetas, sete brigues, seis correios, dois transportes e dois vapores – não trava, no entanto, o decréscimo que se verifica nos dez anos seguintes. É que, conforme refere António José Telo, um programa naval implica a existência de uma estratégia nacional, com estabilidade governativa e investimento a médio prazo⁶⁷, condições que, no quadro de convulsões políticas então vigentes, estão longe de existir. O golpe militar de 27 de Abril de 1851 traz consigo a desejada estabilidade governativa, mas os efeitos económicos dessa pacificação ainda demorarão algum tempo a fazer-se sentir.

Marques Esparteiro refere a extrema decadência em que a Armada Nacional se encontrava em 1857, salientando o facto de não existirem navios de propulsão mista como os que equipavam as principais marinhas internacionais⁶⁸. No entanto, entre 1856 e 1858, já em plena recuperação económica regenerativa, Sá da Bandeira, então Ministro da Marinha, deu início à construção de corvetas mistas para modernizar e fortalecer a Esquadra. As primeiras três – *Bartolomeu Dias*, *Sagres* e *Estefânia* – entram ao serviço em 1858 (antecedidas, no mesmo ano, pela atrás mencionada escuna *Barão de Lazarim*).

José da Silva Mendes Leal, Ministro da Marinha de 1862 a 1864, continuou a obra de Sá da Bandeira, sendo lançadas mais quatro corvetas mistas, uma em 1862, uma em 1863 e duas em 1864. É de referir que estes navios, apesar de menos velozes e manobráveis do que os seus antecessores – sendo, portanto, menos adequados para o combate naval –, e de disporem de menor capacidade de transporte, devido ao espaço ocupado pela maquinaria, tinham a vantagem de poder deslocar-se à vela para as distantes províncias ultramarinas e, uma vez aí, utilizar, com vantagem, a propulsão a vapor para manobrar mais facilmente junto à costa e patrulhar os estuários dos rios

⁶⁶ Decreto de 5 de Maio de 1846, *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, Imp. Nac., 1846, pp. 56-57.

⁶⁷ António José Telo, *op. cit.*, pp. 33-34.

⁶⁸ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 16, *Corvetas Mistas*, p. 3.

africanos, podendo mesmo, nalguns casos, utilizá-los como eixo de penetração no vasto sertão⁶⁹.

É também nestes dois períodos que são aumentadas ao serviço as primeiras canhoneiras de propulsão mista, uma em 1859, uma em 1864 e três em 1865. Contudo, após este ciclo de expansão, voltou-se à falta de investimento e estagnação iniciais⁷⁰. A questão aqui teria sido, essencialmente, o surgimento de propostas de revisão do Programa Naval de Sá da Bandeira-Mendes Leal, devido à rapidez da evolução técnica a que o Mundo assistia e à incerteza quanto ao futuro⁷¹.

A maior parte destes novos meios é, inicialmente, adquirida no estrangeiro (Grã-Bretanha, sobretudo), embora algumas corvetas mistas e canhoneiras sejam sido construídas em Lisboa. A distribuição tenderá a equilibrar-se mais para o final do século⁷².

Como atrás foi mencionado, em 1875 surge a primeira corveta couraçada (de características costeiras), inserida no programa naval do ministro João de Andrade Corvo, que, entre 1875 e 1879, equipa a Armada com mais duas corvetas mistas e três canhoneiras⁷³. Outra inovação consiste na introdução dos navios torpedeiros, também para defesa costeira, sendo adquiridos quatro entre 1881 e 1886.

Mas só no final do século, a partir de 1895, o programa naval do ministro Jacinto Cândido da Silva permitirá à Armada Portuguesa recuperar parte do seu atraso em relação às suas congéneres europeias, destacando-se o aumento ao efectivo de cinco cruzadores em aço, que se manterão em serviço até meados do século XX.

Analizando a variação do poder de fogo da Esquadra entre 1857 e 1910 (gráfico 7), verificamos que os programas de reequipamento naval de Sá da Bandeira e de Mendes Leal não evitam a sua progressiva queda (embora a sustentem um pouco), que só começará a inverter-se em meados da década de 1880. Há, porém, que ter em conta

⁶⁹ Conforme as instruções para o consumo de combustível nos navios de guerra de propulsão mista, datadas de 31 de Maio de 1859 e publicadas na Ordem da Armada nº 388, de 31 de Maio de 1859, pp. 616-619.

⁷⁰ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 16, p. 3.

⁷¹ António José Telo, *op. cit.*, p. 152.

⁷² Durante a segunda metade do século XIX, são construídos em Lisboa 4 corvetas mistas (sendo as respectivas máquinas metidas em Inglaterra), 1 cruzador, 1 vapor, 17 canhoneiras e 3 lanchas canhoneiras. No mesmo período são adquiridos à Grã-Bretanha 7 corvetas mistas, 2 cruzadores (dos restantes três, dois são construídos em França e um em Itália) e 4 torpedeiros.

⁷³ António José Telo, *op. cit.*, p. 150.

que as missões navais, por esta altura, são mais viradas para a patrulha do que para o combate. Como anteriormente referido, só no final do século se verifica um investimento significativo na recuperação do poder naval efectivo.

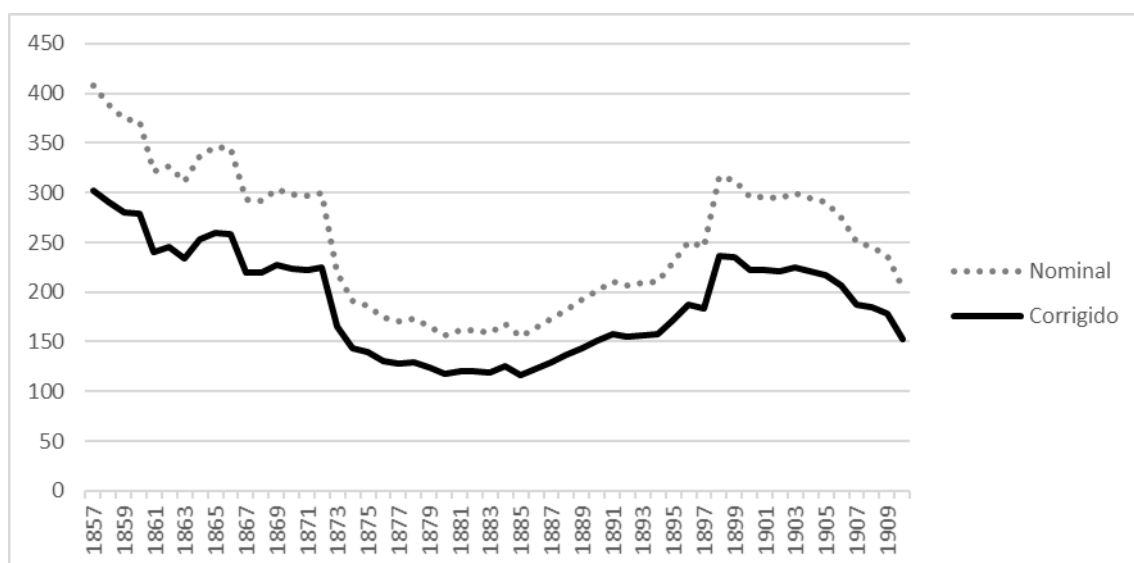


Gráfico 7 – Variação do poder de fogo da Esquadra entre 1857 e 1910 (corrigida segundo a taxa de operacionalidade)

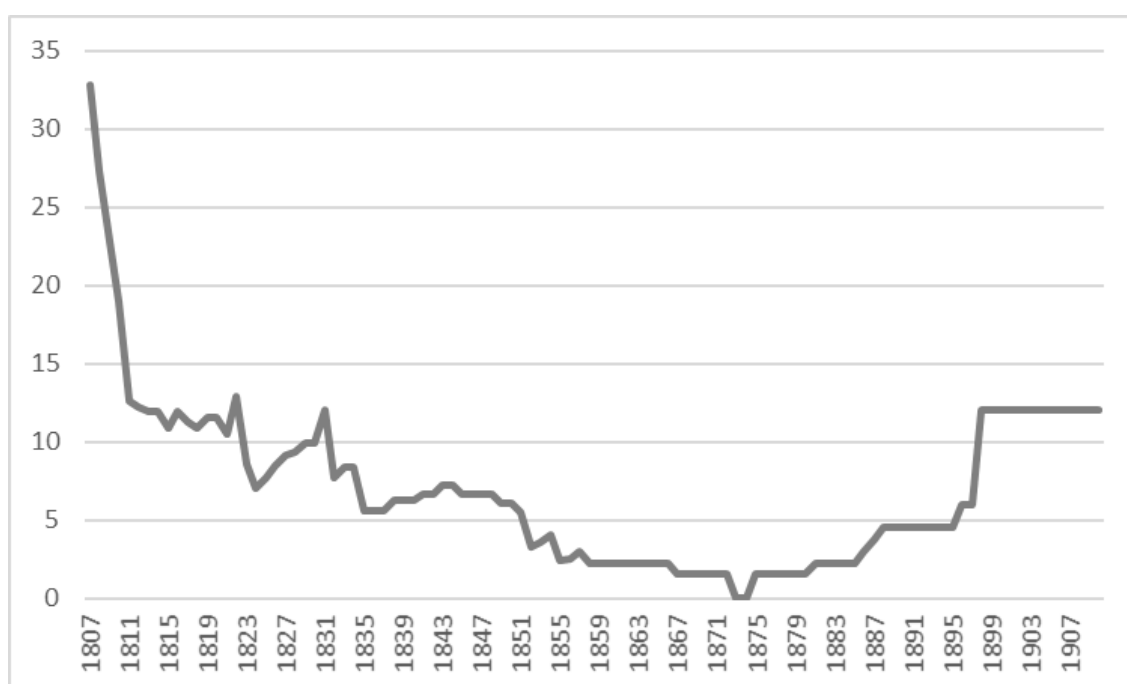


Gráfico 8 – Evolução do valor combatente da Esquadra entre 1807 e 1910

Outro indicador é-nos dado pela variação da tonelagem total (gráfico 9), que nos mostra um aumento efectivo de meios navais depois de 1857, apesar de alguns deles não disporem de grande valor combatente.

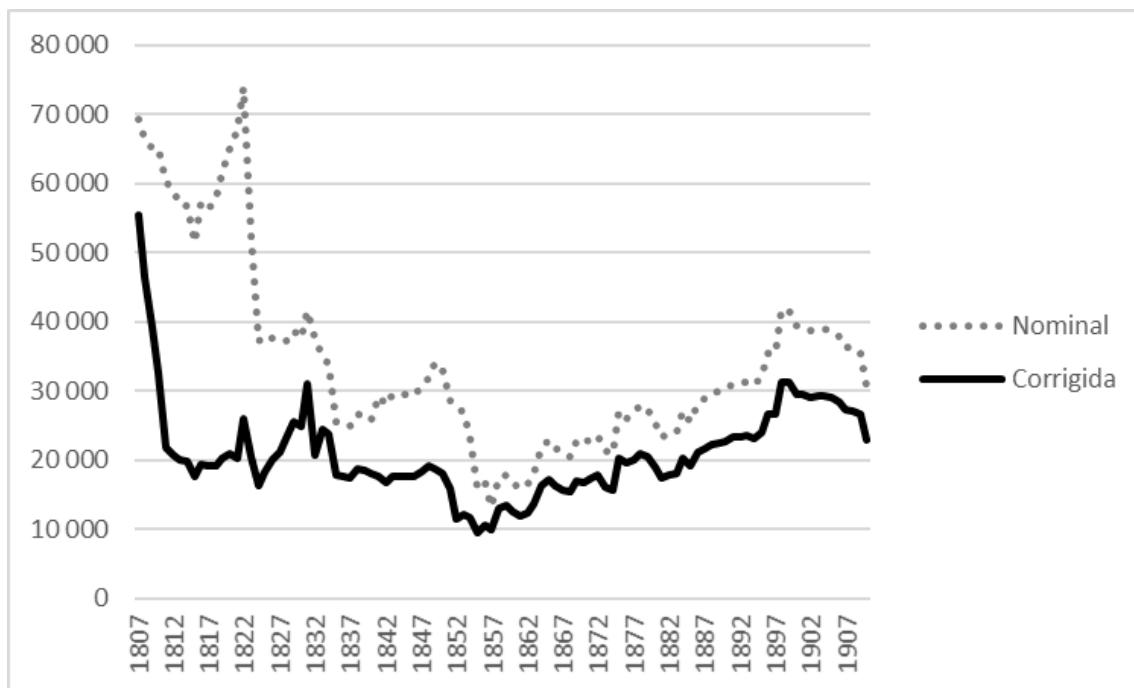


Gráfico 9 – Variação da tonelagem total entre 1807 e 1910 (corrigida segundo a taxa de operacionalidade)

2.7 Os homens

Na transição do século XVIII para o século XIX a Marinha já dispunha de um corpo militar autónomo e com formação própria, ao contrário do que sucedera até finais do século XVIII, quando era necessário ir buscar ao Exército (ou ao Estrangeiro) oficiais, artilheiros e tropas de infantaria embarcada⁷⁴. Isto aplicava-se, sobretudo, aos oficiais (incluindo os pilotos), aos mestres/contramestres (os chamados “oficiais de apito”) e ao pessoal especializado como os médicos, os artilheiros, os lastradores e os soldados (estas três últimas especialidades reunidas na Brigada Real de Marinha). Já a marinhagem (praças), que englobava o conjunto de marinheiros e grumetes, não tinha carácter permanente. Embora ocasionalmente se procedesse ao recrutamento de marítimos de profissão, assim como de outros profissionais para tarefas de carácter mais técnico (carpinteiros, tanoeiros, serralheiros, calafates, cozinheiros), o mais usual era fazer-se o arrebanhamento, em rusgas, de vadios e indigentes, os chamados “voluntários da corda”⁷⁵, de modo a completar as guarnições dos navios de guerra. O recrutamento

⁷⁴ Cruz Júnior, *op. cit.*, pp. 69-70.

⁷⁵ Id., *ib.*, p. 70.

forçado só terminaria em 1851, com a criação do Corpo de Marinheiros, altura em que a selecção e a formação de praças – numa Marinha cada vez mais tecnológica – passaram a ser a norma.

No relatório da Comissão Especial da Marinha apresentado ao Congresso em 1821 indica-se que apesar de o número de navios ter decrescido 20% em relação a 1795, o quadro de oficiais tinha aumentado 30% devido às recompensas dadas por D. João VI pelos serviços prestados na luta contra os franceses e outros inimigos, durante a estadia no Brasil e no regresso a Portugal⁷⁶. Dos 585 oficiais existentes 209 seriam excedentários em relação aos postos a guarnecer. No que se refere às guarnições, é pouco provável que houvesse excedentes, dado o precário processo de recrutamento e o carácter pouco qualificado da marinhagem. De acordo com a operacionalidade calculada da Esquadra, consideramos que o seu número terá variado entre cerca de 15.000 homens no início do século XIX e valores da ordem dos 5.000 a partir de 1811, descendo, progressivamente, depois da Guerra Civil, até aos 2.000 em 1857, após o que se inicia uma certa recuperação até perto dos 6.000 na viragem do século. Esta evolução acompanha, em geral, as flutuações do poder naval nacional ao longo do período considerado.

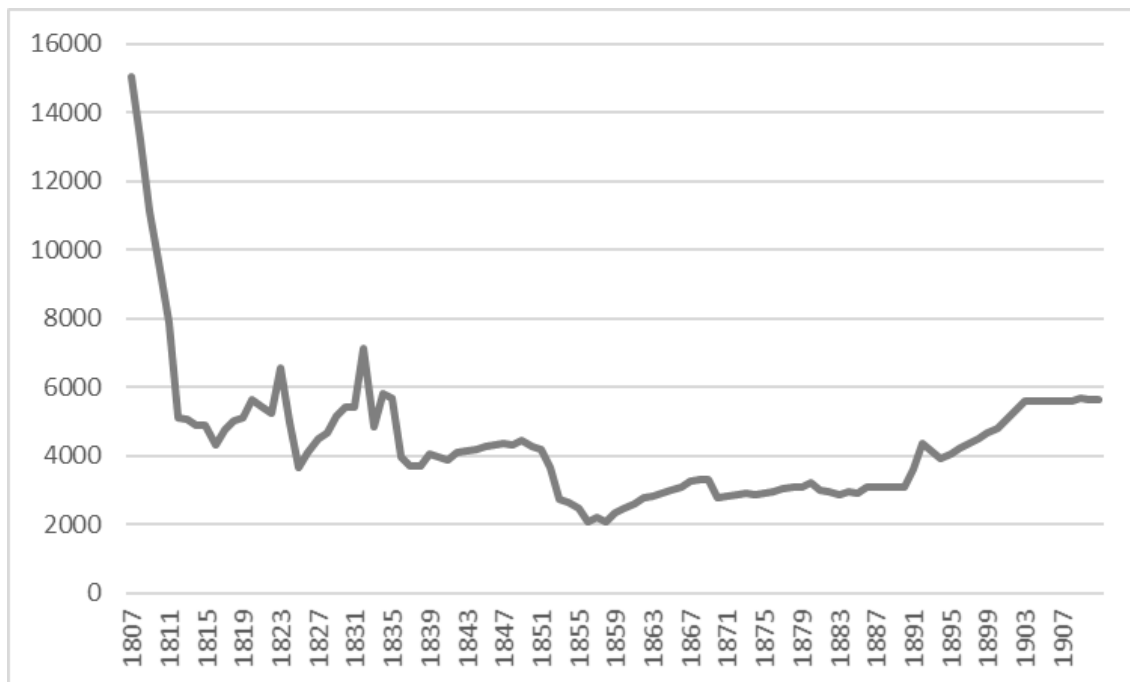


Gráfico 10 – Variação dos efectivos entre 1807 e 1910 (a partir de 1853 os números baseiam-se na “Força de Mar” publicada em Ordem da Armada)

⁷⁶ Rodrigues Pereira, *op. cit.*, vol. II (1807-1823 – *A Armada e o Brasil*), pp. 83-84.

Em relação aos oficiais dispomos de dados mais precisos⁷⁷, embora no período de 1801 a 1831 as Listas da Armada apenas sejam publicadas de dez em dez anos. No entanto, apesar de faltarem alguns valores intermédios, observamos que a variação do número de efectivos entre os anos registados é razoavelmente semelhante à das guarnições (claro que apenas nos referimos aos oficiais dos quadros da Armada, deixando de fora as nomeações honoríficas).

É, aqui, de assinalar o golpe significativo que constituiu, nas cúpulas dirigentes, o processo de independência do Brasil, no qual aderiram ao novo estado perto de 200 oficiais, correspondendo a cerca de 42% dos quadros. Se as guarnições eram, normalmente, de vínculo precário e de substituição pouco selectiva – embora o seu recrutamento não fosse um processo fácil –, a perda de oficiais qualificados e experimentados poderá ter tido grande influência nos insucessos registados pela Armada durante os conflitos subsequentes,

Depois desse período, apesar de se manterem, em geral, os pontos de inflexão positiva e negativa, observamos uma notável diferença nas dimensões do pico ocorrido em 1832 - com a Guerra Civil no seu auge -, que faz o seu número aproximar-se bastante dos valores do princípio do século. Refira-se que foi nesse ano que a Academia dos Guardas-Marinhas deixou de exigir a prova de nobreza aos seus candidatos e baixou a idade mínima de admissão para os 10 anos⁷⁸, o que revela bem a necessidade de reforçar e renovar o quadro de oficiais nesses tempos conturbados.

A partir de 1835, terminada a guerra, assiste-se a uma estabilização de efectivos semelhante à dos números relativos aos navios e às guarnições, o que permite, em 1839 (Carta Régia de 31 de Julho⁷⁹), fixar o quadro de oficiais em 217, dos quais 7 oficiais gerais, 60 oficiais superiores e 150 oficiais subalternos, que, em termos globais, constitui uma redução cerca de metade dos valores que se registavam em finais do século XVIII, mesmo assim bastante menor do que a queda do poder naval que se deu no mesmo período (superior a 60%). A maior redução dá-se na subcategoria de oficiais superiores, que estava relativamente inflacionada desde os tempos da permanência da Corte no Brasil, embora isso se devesse mais à carência de subalternos. O reajuste das subcategorias de oficiais superiores e oficiais subalternos começa, na verdade, a

⁷⁷ Listas da Armada 1801-1857.

⁷⁸ Decreto de 27 de Agosto de 1832 (Imp. Nac., 2ª sr., p. 193).

⁷⁹ Conforme referido na Lista da Armada de 1840.

delinear-se a partir de 1832, ano do alargamento do universo dos alunos destinados à Academia. Além disso, a guerra fez também com que se acelerassem as promoções de voluntários, aspirantes e guardas-marinhas, de modo a que estes pudessem entrar mais rapidamente ao serviço do Rei. A partir de 1835, com as demissões, desmobilizações e passagem à reforma dos oficiais mais velhos, a tendência acentua-se.

Em relação às percentagens relativas entre oficiais e guarnições, estas variam, essencialmente, entre os 4% e os 6%, atingindo um pico de 10% no período da Guerra Civil (1832), na altura em que mais se fazia sentir a necessidade de chefias. A partir de 1850, e tendo os números, entretanto, baixado para os 5%, dá-se novamente, de modo constante, um acentuado crescimento até aos 10% em 1857. Desta vez, porém, a subida das percentagens relativas não se deve a um aumento do número de oficiais, cujo número estabilizara, mas sim ao decréscimo da quantidade de navios – e, naturalmente, das respectivas guarnições –, enquanto se mantêm funções em lugares de estado-maior e em estruturas de apoio logístico, como o Corpo de Marinheiros que, a partir de 1851, vai absorver, em postos permanentes em terra, cerca de um quarto dos oficiais dos quadros. Mais adiante, veremos, ainda, que, a partir de 1836, cerca de 10% dos oficiais estarão permanentemente empenhados em funções na Autoridade Marítima e na Administração Ultramarina.

No que se refere aos corpos especiais de pessoal embarcado, dispomos de perto de mil homens (oficiais incluídos) da Brigada Real de Marinha⁸⁰ em 1811, conforme indica a Lista da Armada daquele ano. Em 1837, o Batalhão Naval, que lhe sucede, dispõe apenas de 581 praças⁸¹ (menos 33% do que as 877 de 1811), mas em 1841 o efectivo aumenta para 1200 (contando, no entanto, com apenas 34 oficiais, uma redução de 17% em relação aos 41 de 1811). Finalmente, em 1851, com a criação do Corpo de Marinheiros e considerando-se que a Armada não tinha, já, dimensões para possuir um corpo de infantaria próprio, as praças são licenciadas, passando os oficiais para o Exército⁸².

Quanto às convulsões políticas que acompanharam a implantação do regime constitucional, as divisões na Marinha foram pouco expressivas, tendo-se registado

⁸⁰ Que incluía soldados, artilheiros e lastradores.

⁸¹ António da Costa Almeida, *op. cit.*, p. 111.

⁸² Ordem da Armada n.º 208, de 31 de Outubro de 1851, pp. 114-116. Refira-se que na altura as designações dos postos já eram equivalentes às do Exército

apenas quatro casos de rebelião contra o poder absolutista⁸³. Neste aspecto, há que ter, sobretudo, em conta que numa unidade naval, onde existe uma forte dependência entre os seus elementos, a divisão da guarnição poderia facilmente pôr em perigo as vidas de todos os que ali servem. É, particularmente, de referir que, independentemente da eventual existência de simpatias por uma ou por outra facção, a marinhagem não tinha, por norma, voz activa nestas manifestações, limitando-se a cumprir ordens superiores. De tal modo assim era que sucedeu frequentemente, no decurso da Guerra Civil, proceder-se à substituição dos oficiais dos navios inimigos capturados, mantendo, no entanto, a base das guarnições (até porque estas eram muito mais difíceis de substituir).

Além das revoltas pontuais, registaram-se, ainda, vários casos de oficiais que emigraram para o estrangeiro durante o período da “Usurpação”. Foram 34 os emigrados, dos quais três capitães-de-mar-e-guerra, quatro capitães-de-fragata, seis capitães-tenentes, seis primeiros-tenentes e quinze segundos-tenentes⁸⁴. No entanto, os casos de dissidência na Marinha, ao todo, não ultrapassaram os 10% do total de efectivos, talvez pelo facto de a Armada dispor de um corpo de oficiais de carreira bem consolidado e com uma formação de base dedicada, que os levava a servir com profissionalismo o partido legitimado pelo poder, qualquer que ele fosse. Entre os dissidentes salienta-se a predominância dos oficiais subalternos, mais jovens, aventureiros e idealistas, que, mais tarde, e após o afastamento de alguns oficiais de topo mais conotados com o Absolutismo⁸⁵, viriam a constituir uma elite nos quadros superiores da instituição.

Já durante a Guerra da Patuleia (1846-1847), viria a registar-se um único caso de rebelião a bordo de um navio de guerra (corveta *Oito de Julho*) contra o governo instituído, o qual envolveu três oficiais e 22 praças, para além de dois outros oficiais que desertaram para o lado da Junta Governativa do Porto. Os oficiais revoltosos acabam por ser amnistiados por força do Decreto de 9 de Junho de 1847⁸⁶, que concede o perdão a todos os implicados nas revoltas. São excluídas deste perdão as praças da

⁸³ António José Telo, *op. cit.*, p. 40

⁸⁴ BCM-AH, Comissões sobre assuntos de Marinha, documentação avulsa, cx. 114.

⁸⁵ Id., processos individuais dos oficiais da Armada, documentação avulsa, cxs. 716 e 721.

⁸⁶ *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, 1847, pp. 377-378.

corveta consideradas culpadas por crimes de sangue (a rebelião provocara quatro mortos e uma dúzia feridos), embora acabem por ser libertadas em 1857⁸⁷.

2.8 A profissionalização da marinhagem

Com frequentes atrasos nos pagamentos e duríssimas condições de vida a bordo, era natural que não abundassem os voluntários para servir na Armada. Durante a primeira metade do século XIX, o recrutamento de marinhagem era ainda feito pelos métodos forçados que a tradição imprimiu no imaginário colectivo. De acordo com uma portaria de 26 de Agosto de 1817⁸⁸, os mapas das guarnições eram entregues pelos comandantes à Brigada, que, com o apoio da Guarda Real, prendia e levava para o Arsenal da Marinha elementos “ligados à vida no mar”. Na prática, estes novos elementos vinham das prisões, tribunais, tabernas e ruas ribeirinhas⁸⁹. O resultado, claro, era a existência de guarnições desmotivadas e mal preparadas.

Uma portaria de 9 de Maio de 1843 ainda manda estabelecer a bordo de um navio do Estado, ou onde fosse mais conveniente, um depósito de marinhagem para fornecer e completar as guarnições dos navios do Estado, onde se formaria uma espécie de escola prática da sua profissão⁹⁰. No entanto, em 1851 a marinhagem ainda era composta “de homens arrancados às fezes da sociedade, e mui distantes, pelos seus hábitos normaes, da laboriosa e difficil vida do mar”⁹¹.

Com a situação política estabilizada em Portugal, o Ministro da Marinha e a sua equipa tinham, finalmente, condições para procurar implementar uma solução duradoura. Avançou-se, assim, para a criação de um corpo permanente destinado a guarnecer os navios de guerra: o Corpo de Marinheiros Militares (decreto de 22 de Outubro de 1851)⁹². Reunindo todas as classes de pessoal da Armada, acabando, nomeadamente, com a distinção entre “marinheiros” e “soldados” (Brigada/Batalhão Naval), esta unidade incluiu no seu seio os artilheiros, embora dispensando as tropas de

⁸⁷ Ordem da Armada nº 315, de 21 de Janeiro de 1857, pp. 130-133.

⁸⁸ António da Costa Almeida, *op. cit.*, p. 566.

⁸⁹ António José Telo, *op. cit.*, p. 24.

⁹⁰ António da Costa Almeida, *op. cit.*, p. 420.

⁹¹ Decreto de 22 de Outubro de 1851 (preâmbulo), *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, p. 377.

⁹² Decreto de 22 de Outubro de 1851 (preâmbulo), *ib.*, pp. 377-384.

infantaria, consideradas um luxo desnecessário face à realidade operacional da Armada Portuguesa (que já não levava a cabo grandes operações de desembarque, embora as guarnições continuassem a receber treino de infantaria).

Além de um estado-maior (10 oficiais) e de um estado-menor (7 oficiais e 120 oficiais de manobra), a base do Corpo – que, em 1855 alteraria a sua designação para Corpo de Marinheiros da Armada Real e, em 1868, para Corpo de Marinheiros da Armada – era constituída por 22 companhias de embarque (cada uma com 97 homens), contando ainda com uma companhia de depósito de 460 marinheiros e 95 artífices e serventes. Os navios do Estado seriam tripulados por companhias ou meias-companhias (dependendo das suas dimensões). Se necessário, as guarnições seriam complementadas com pessoal da Companhia de Depósito.

Enquanto se procurava pôr termo aos atrasos nos vencimentos, estabeleceu-se um método de recrutamento sistemático destinado a garantir a disponibilidade e a qualidade dos novos recrutados⁹³. Neste sistema o litoral era dividido em departamentos marítimos (Norte, Centro, Sul, Madeira e Açores) e estes em distritos⁹⁴. Os departamentos marítimos eram presididos por um intendente de marinha e os distritos pelos capitães de porto, tendo cada distrito a incumbência de proceder à matrícula de gente marítima. Os marítimos matriculados ficavam, então, por sorteio, sujeitos ao serviço da Armada por um tempo que podia ir dos 4 aos 6 anos, dependendo de serem voluntários ou não. As prioridades no preenchimento das vagas eram: 1º voluntários; 2º recrutados; 3º readmitidos.

Naturalmente, a grande maioria dos recrutados por este sistema provinha de povoações ribeirinhas, sendo um terço originário de Lisboa. Os outros dois grandes centros de recrutamento eram Setúbal e o Porto, cada um contribuindo com 20% das admissões⁹⁵. Embora a figura do alistamento obrigatório continuasse a existir, o recrutamento passava a ser feito de um modo mais planeado, privilegiando o voluntariado e a afinidade profissional, de modo a garantir uma maior motivação e adequação ao serviço.

⁹³ Decreto de 22 de Outubro de 1851, *ib.*, pp. 386-389.

⁹⁴ Estes departamentos e distritos/capitanias correspondem à actual divisão geográfica do sistema de Autoridade Marítima nacional.

⁹⁵ De acordo com as estatísticas de recrutamento dos anos 1862, 1863 e 1864 (José da Silva Basto, *Repertório das ordens da Armada desde 22 de Agosto de 1832 até 5 de Maio de 1866*, coord. por ordem do Ministério da Marinha, partes I e II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1866, pp. 430-432 [AGM 2045]).

2.9 A Instrução e o Ensino

Até finais do séc. XVIII, a instrução técnica do pessoal da Armada seria, basicamente, ministrada a bordo dos navios, de modo semelhante ao que hoje designamos por “formação *on-job*”. Refira-se que o treino de Manobra era, praticamente, a única necessidade em termos de formação, pois, conforme vimos, o pessoal artilheiro e de infantaria era oriundo do Exército até à criação da Brigada Real de Marinha, em 1797.

E foi, justamente, naquele ano que se estabeleceu a primeira escola técnica de Marinha quando, a 14 de Fevereiro, o Conselho do Almirantado deu ordem para que a fragata *Princesa do Brasil* fundeasse na enseada de S. José de Ribamar de modo a servir de escola ao pessoal artilheiro da Armada⁹⁶.

Em 1851, o Corpo de Marinheiros, que se assumiu como órgão central de gestão do pessoal, chamou, naturalmente, a si a responsabilidade da instrução militar e técnica, embora sem grandes desenvolvimentos no que se refere a infra-estruturas especializadas dedicadas à formação do pessoal. A instrução estava a cargo da Companhia de Depósito e o Capelão do Corpo dirigia uma escola para ensinar a ler, escrever e contar. Designava-se um navio para servir de escola da marinhagem (tentativa já feita em 1843, conforme atrás mencionado) e utilizavam-se embarcações no Tejo para treino prático de manobra⁹⁷. É aqui, na verdade, que encontramos a primeira sistematização da instrução e do treino de Marinha.

Em 1855, a instrução de Sinais, até então englobada na instrução geral de Manobra, ganha uma nova dinâmica com a entrada ao serviço do posto semafórico do Arsenal de Marinha⁹⁸. O pessoal sinaleiro passa, assim, a dispor de um espaço de formação e treino especialmente dedicado.

⁹⁶ J. Freire Cardoso e M. Leal Caneco, “Escola de Artilharia Naval no seu Bicentenário”, *VIII Colóquio Preparação e Formação Militar em Portugal*, Lisboa, Comissão Portuguesa de História Militar, 1999, pp. 209-227. A designação de “Escola Prática de Artilharia Naval” surgiria apenas em 1863, com a sua instalação a bordo da nau *Vasco da Gama*. Dois anos mais tarde, esta escola seria transferida para bordo da fragata *D. Fernando II e Glória*, onde se manteria até 1938.

⁹⁷ Decreto de 22 de Outubro de 1851 (preâmbulo), *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, 1851, pp 377-379.

⁹⁸ Moura da Fonseca, *As Comunicações Navais e a TSF na Armada – subsídios para a sua história (1900-1985)*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, Março de 1988, p. 30.

Mas o grande salto tecnológico só se dará no último quartel do século. António José Telo refere que o programa naval de Andrade Corvo (1875-1879), com a aquisição de um couraçado de defesa de costa, duas corvetas mistas, um transporte de vapor e três canhoneiras, obrigou a Armada Nacional a renovar os programas de formação e actualização de técnicos⁹⁹. No entanto, o esforço de formação incide especialmente sobre a nova especialidade de Torpedos, associada à introdução da energia eléctrica. A 3 de Maio de 1878, são criados em Paço de Arcos a Escola e o Serviço de Torpedos¹⁰⁰. Embora fosse, por uma questão de vocação, dirigida por oficiais da Armada, esta unidade estava sob a tutela do Ministério da Guerra, pois os torpedos eram considerados uma arma de defesa costeira. Outras especialidades associadas ao advento da energia eléctrica, como a Telegrafia, teriam de esperar pelo século seguinte para serem dotadas de espaços de formação próprios.

Quanto aos oficiais, eram, por norma, habilitados pela frequência da Academia dos Guardas-Marinhas, cuja admissão era, geralmente reservada a membros da nobreza, embora pudessem ser admitidos alunos de outras precedências¹⁰¹ (o que, devido à falta de alternativas, terá sido causa de vários problemas relacionados com a qualidade e a vocação de alguns oficiais).

Em 1822, no entanto, já se tornava por demais evidente o carácter excessivamente teórico do ensino ministrado, o que levou o Ministro da Marinha, Inácio da Costa Quintela a advogar, num relatório, um ensino mais prático¹⁰². A independência do Brasil veio, porém, dividir definitivamente a Academia – com a maior parte dos seus elementos a jurar fidelidade à Constituição do novo país –, fazendo, assim, gorar as intenções do Ministro.

⁹⁹ António José Telo, *op. cit.*, p. 150.

¹⁰⁰ *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, pp. 64-66.

¹⁰¹ Jovens fidalgos (14-18 anos), filhos de oficiais de Marinha de posto superior a capitão-tenente (14-18 anos), filhos de oficiais do Exército de patente superior a sargento-mor (14-18 anos) e discípulos da Academia Real de Marinha que tivessem sido premiados (dispensa de idade mediante concordância explícita da Rainha) – António Costa Canas e Carlos Valentim, “Entre a Prática e a Teoria. A Criação de um Ensino Naval para Oficiais da Marinha de Guerra em Portugal (uma Breve Nota)”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXVII, Julho-Setembro de 2007, p. 544.

¹⁰² José Silvestre Ribeiro, *História dos Estabelecimentos Científicos Litterários e Artísticos de Portugal nos Successivos Reinados da Monarchia*, tomo II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876, pp. 435-436.

Mas eis que, em 1836, a revolução setembrista coloca no poder Sá da Bandeira e Passos Manuel, que vão dar início a uma série de reformas no campo do ensino. Da legislação produzida, salientam-se os decretos que implantam os liceus e o ensino politécnico. No diploma fundador da Escola Politécnica de Lisboa, de 1837, fica em aberto a reorganização do ensino naval. O seu artigo 77º estabelece que enquanto não estivesse criada a futura Escola Naval (que deveria substituir a Academia dos Guardas-Marinhas), a cadeira de Trigonometria Esférica e Navegação teórica e prática, do 3º ano da Academia, ficaria anexa à Escola Politécnica, sendo os dois primeiros anos constituídos por disciplinas de base matemática¹⁰³. O estudo da Náutica fica, porém, esquecido. Nos anos seguintes regista-se intenso debate entre os defensores do ensino politécnico e os que estavam mais ligados ao mar e argumentavam que as matemáticas superiores e outras disciplinas académicas pouco serviam a quem tivesse o comando de um navio de guerra, além do aspecto nocivo que era para a disciplina militar um longo afastamento da estrutura hierárquica e das lides marítimas. Uma comissão foi, então, incumbida de elaborar um relatório no sentido de tornar o ensino naval independente¹⁰⁴.

O resultado foi a promulgação do Decreto de 23 de Abril de 1845, criando a Escola Naval, e o decreto de 19 de Maio do mesmo ano que regulamenta a nova instituição, a qual se instala no Terreiro do Paço, na antiga Ribeira das Naus¹⁰⁵. Regista-se, por fim, um compromisso entre as correntes “politécnica” e “marítima”¹⁰⁶: os aspirantes frequentam a Escola Politécnica durante dois anos, seguidos de outros dois na Escola Naval. Promovidos a Guardas-Marinhas, efectuam, então, três anos de embarque fora dos portos do Continente. Estava, deste modo, encontrado um modelo de ensino dos oficiais que iria vigorar até meados do século XX.

2.10 A Autoridade Marítima e a Administração Ultramarina

Os Capitães de porto vêm, no início do século XIX, suceder à figura seiscentista do Patrão-Mor, que, controlando o movimento dos navios e das respectivas cargas, representava a autoridade marítima do Estado nas áreas de jurisdição portuária.

¹⁰³ Tancredo de Moraes, “Esboço Histórico”, *Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval. 23-IV-1845 a 23-IV-1945*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1945, pp. 29-30

¹⁰⁴ António Costa Canas e Carlos Valentim, *op. cit.*, p. 547.

¹⁰⁵ Id., *ib.*, pp. 547-548.

¹⁰⁶ Id., *ib.*, p. 548.

Em 1809 encontramos, já, documentos referentes à capitania do porto de Leixões¹⁰⁷. A capitania de Lisboa terá, decerto, referências anteriores, embora o seu regulamento apenas tenha sido estabelecido por decreto de 7 de Junho de 1811¹⁰⁸. Entre 1821 e 1825 consolida-se a autoridade marítima nos restantes portos nacionais: Setúbal, Figueira da Foz, Viana e Porto (por esta ordem). A vez das ilhas chegará em 1838, com a capitania do Funchal, à qual se seguem, até 1840, as de Angra, Ponta Delgada e Horta. No Ultramar, a capitania da Praia estabelece-se em 1846 e a de Luanda em 1850, com a de Moçambique (Ilha) a surgir em 1854¹⁰⁹. A chefiar estas capitanias eram colocados oficiais de Marinha, que ficavam fora dos quadros da Armada.

O primeiro regulamento geral das capitanias é publicado em decreto de 30 de Agosto de 1830¹¹⁰. A criação de uma rede de autoridade marítima cobrindo a costa portuguesa permitiu controlar com maior eficácia o registo de navios/embarcações e a matrícula do pessoal marítimo, contribuindo, como atrás foi visto, para melhorar o sistema de recrutamento da Armada.

Outro campo não-militar em que os oficiais de Marinha se vão envolver empenhadamente é o da administração ultramarina, reformada na sequência da revolução setembrista de 1836. Conhecedores da realidade das colónias e adaptados aos climas tropicais, são, ainda, pela sua formação, garantia de rigor e de autoridade em funções administrativas, pelo que não é de admirar que a partir desta altura encontremos alguns deles empossados como governadores de província ou noutros cargos do funcionalismo ultramarino.

O desempenho deste tipo de funções torna-se de tal modo generalizado que a partir de 1836 as Listas da Armada passam a incluir uma relação de oficiais separados (adidos) do quadro efectivo da Armada. Nesse ano são apenas 5, mas em 1841, entre capitães de porto, governadores e alguns outros cargos de natureza política ou administrativa, chegamos aos 22 nomes, isto é, cerca de 10% dos efectivos de oficiais. Estes números acabam, indirectamente, por dar-nos uma ideia do envolvimento dos quadros superiores da Marinha na política colonial do Governo e, mais especificamente, na repressão do tráfico de escravos. Voltaremos a eles mais adiante.

¹⁰⁷ BCM-AH, Capitanias, documentação avulsa, cx. 94.

¹⁰⁸ António da Costa Almeida, *op. cit.*, p. 128.

¹⁰⁹ BCM-AH, Capitanias, cxs. 85-102.

¹¹⁰ António da Costa Almeida, *op. cit.*, p. 128.

SEGUNDA PARTE – ESCRAVATURA E ABOLICIONISMO

CAPÍTULO 3 – A ESCRAVATURA ATRAVÉS DOS TEMPOS

3.1 Sobre os conceitos de Escravatura e de Escravidão

Quando, no presente estudo, empregamos o termo “escravatura” para designar a prática da escravização de seres humanos, teremos, forçosamente, de o fazer com uma certa reserva, uma vez que, conforme refere João Pedro Marques¹, esta palavra é, na verdade, sinónimo de “escravaria”, que designa uma grande quantidade de escravos. No entanto, desde finais do século XIX, passou a ser comumente empregue como sinónimo de “escravidão”, como sucede na ratificação, por parte de Portugal, dos principais tratados internacionais para a sua abolição². Numa das principais fontes que consultámos, a *Memoria ácerca da extinção da escravidão e do tráfico de escravatura no territorio portuguez*³, publicada e difundida pelo Ministério da Marinha em 1889, fala-se não só de “tráfico de escravatura”, como também em “abolição da escravatura”, “extinção da escravatura” e “instituição da escravatura”. De resto, a maior parte dos estudos sobre o tema emprega genericamente o termo “escravatura”⁴.

Nesta lógica, optamos por empregar o termo “escravidão” não para designar o regime/organização social que permite a escravização – que pode ser instituído(a) ou

¹ “À volta da palavra (e do conceito) escravatura”, *Ciberdúvidas da Língua Portuguesa*, <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/artigos/rubricas/controversias/a-volta-da-palavra-e-do-conceito-escravatura/3536> - consultado em 8 de Abril de 2020.

² “...comprometem-se a [...] cooperar na supressão da escravatura...” (Art.º 6 da *Ata Geral da Conferência de Berlim de 26 de Fevereiro de 1885*, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Disciplina de História Contemporânea da Universidade Federal de Minas Gerais (Prof. Luiz Arnaut), Textos e documentos, <https://tinyurl.com/47yph24t>, consultado em Setembro de 2020); Convenção Relativa à Escravatura (Sociedade das Nações) de 25 de Setembro de 1926, aprovada pelo Decreto com força de lei n.º 14 046, de 21/06/1927, ratificada pela Carta de Confirmação e Ratificação publicada no *Diário do Govêrno*, n.º 1/1929, Série I de 2 de Janeiro de 1929, pp. 2-10; Convenção Suplementar Relativa à Abolição da Escravatura (ONU), do Tráfico de Escravos e das Instituições e Práticas Análogas à Escravatura, de 07/09/1956 (aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 42172, de 02/03/1959), *Diário da República*, I Série, n.º 47, 2 de Março de 1959, pp. 232-238.

³ Ministério da Marinha, Lisboa, Typ. Castro Irmão, 1889.

⁴ Veja-se, a título de exemplo as entradas correspondentes na *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira* (coord. António Sérgio, vol. 10, Lisboa/Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, 1935-1957, pp. 66-72), no *Dicionário de História de Portugal* (Rozendo Sampaio Garcia, “Escravatura”, 2.º vol., Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1965, pp. 77-84) e no *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses* (dir. Luís de Albuquerque e coord. Francisco Contento Domingues, vol. I, Lisboa, Caminho, Agosto de 1994, pp. 367-384).

abolido(a) – mas sim o estado ou condição de escravo⁵ – que pode ser infligido(a) ou retirado(a) (ou seja, onde vigora a escravatura existe escravidão). Por “escravo”⁶ entendemos alguém que, pela força ou pela lei, perdeu a propriedade da sua pessoa a favor de outrem⁷, ou, numa outra interpretação, aquele que está sob dependência absoluta de um senhor⁸, situação normalmente associada a trabalho compulsivo não remunerado. Mas, embora a expressão “dependência absoluta” sugira que o amo podia dispor livremente dos seus escravos – incluindo a possibilidade de lhes tirar a vida (como, de facto, sucedia frequentemente) –, isto não significa, como adiante veremos, que o escravo fosse totalmente destituído de direitos. Na verdade, o conceito de escravidão poderá abarcar vários graus de sujeição, alguns associados a condições verdadeiramente sub-humanas, outros contemplando situações mais confortáveis do que as dos servos ou mesmo de certos trabalhadores “livres”.

Outro conceito associado que poderemos empregar será o de “escravismo” ou “esclavagismo” para designar a defesa da escravatura/escravidão. E designaremos por “escravista” ou “esclavagista” quer os partidários do escravismo/esclavagismo quer os sistemas ou sociedades apoiados no trabalho escravo⁹.

3.2 Da génese e da natureza da Escravatura

Fenómeno tipicamente humano¹⁰, a escravatura é quase tão antiga como a História do Homem, supondo-se que poderá ter sido praticada já no Paleolítico Superior

⁵ Conforme consultado no *Dicionário da Língua Portuguesa*, 7.^a edição, Porto, Porto Editora, 1995, p. 733.

⁶ Hoje em dia tornou-se corrente o emprego da expressão “indivíduo escravizado” como forma de salientar o carácter compulsivo e contra-natura desta condição. Naturalmente, subscrevemos este racional, mas no presente estudo, de natureza mais académica do que política, privilegiaremos a simplicidade de linguagem por forma a não tornar o texto demasiado palavroso.

⁷ António de Moraes Silva, *Novo Dicionário Compacto da Língua Portuguesa*, 10.^a ed., I vol., Lisboa-Porto, Editorial Confluência, s.d., p. 952.

⁸ *Dicionário da Língua Portuguesa*, 7.^a edição, Porto Editora, p. 733.

⁹ António de Moraes, *op. cit.*, pp. 947, 952; *Dicionário da Língua Portuguesa*, 7.^a edição, Porto Editora, pp. 728-729, 733.

¹⁰ No Reino Animal foram identificadas algumas formas de parasitismo inter-espécie genericamente classificadas como “escravatura”, cuja especificidade – normalmente envolvendo a paralisação física ou o engodo dos espécimes subjugados – as dissocia do fenómeno analisado no presente estudo.

em grupos humanos com um certo grau de sedentarização¹¹, conforme observado pelos exploradores europeus nalgumas tribos índias da América do Norte e em vários povos da África subsaariana. No entanto, só com a estratificação social das primeiras sociedades agrícolas¹² ela se terá generalizado, ocupando os escravos a base da pirâmide social. No Código de Hamurábi (ca. 1772 a.C.) os escravos não são totalmente destituídos de personalidade jurídica – estando, nomeadamente, sujeitos a punições legais –, mas, de modo geral, são tratados como mera propriedade, sendo a sua mutilação ou assassinio reparáveis através de simples compensações materiais ao respectivo proprietário¹³. Pela mesma altura, no Extremo Oriente, as primeiras referências à prática da escravização surgem durante a dinastia chinesa dos Chang (séculos XVII-XI a.C.), cujos guerreiros reduziam ao cativeiro algumas populações “bárbaras”¹⁴, embora a progressiva “feudalização”¹⁵ do regime chinês, com a opressão e exploração das massas camponesas, tenha, eventualmente, diminuído a expressão (mais concretamente, a necessidade) daquela actividade.

Na Antiguidade, a escravidão era, de resto, um destino frequente dos prisioneiros de guerra ou das populações conquistadas, que ficavam totalmente à mercê do vencedor/conquistador. Mas mesmo em tempo de paz um homem livre podia ser reduzido à escravidão por motivo de dívidas, conforme descrito nalguns livros da Bíblia. Os outros motivos – também descritos na Bíblia – para a escravidão eram o nascimento (filhos de escravos) e a pobreza (escravidão voluntária para garantir o auto-sustento). Mas os escravos dos hebreus gozavam de alguns direitos, a começar logo pelo facto de a condição de escravo não poder durar mais do que sete anos – esta norma não se aplicava aos estrangeiros –, a não ser por escolha do próprio (*Êxodo* 21:2). Além disso, o seu antigo proprietário tornava-se responsável pelo seu sustento nos primeiros tempos de liberdade (*Deuteronómio* 15:12-14). A libertação era também

¹¹ Frank W. Marlowe, “Hunter-Gatherers and Human Evolution”, *Evolutionary Anthropology*, 14:54 – 67, Massachusetts, University of Massachusetts, MAR-ABR 2005, p. 57

¹² Onde a domesticação de animais poderá, de acordo com algumas correntes de opinião, ser considerada uma forma de escravização inter-espécies. Registada a curiosidade, limitar-nos-emos, no entanto, à parte que diz exclusivamente respeito aos seres humanos.

¹³ *The Code of Hammurabi*, L. W. King, © Paulo J. S. Pereira, s.l., 2011, pp. 25, 27.

¹⁴ Serge Cosseron (ed.), *História do Mundo*, [vol. 1], *Primeiras Civilizações (Das Origens a 970 a.C.)*, ed. Portuguesa, Lisboa, Reader’s Digest, 1998, p. 142.

¹⁵ Empregamos o termo com uma certa reserva, já que o feudalismo é, em bom rigor, um conceito europeu.

obrigatoriamente concedida como compensação por danos físicos e se um senhor matasse um dos seus escravos sem um motivo justo era sujeito a punição (*Êxodo* 21:26-27). Outros direitos incluíam a folga ao Sábado e durante as festas religiosas (*Deuterónimo* 5:14), a proibição de sujeitar as escravas à prostituição e, apenas para os escravos hebreus, a possibilidade de resgate financeiro pelo próprio ou pelos respectivos parentes. Merece especial interesse a proibição de raptar alguém para o vender como escravo, delito punível com a morte (*Êxodo* 21:16). Esta regra seria, mais tarde, utilizada como justificação moral para o combate ao tráfico de escravos.

Claro que a sociedade hebraica – um povo de pastores que teria sido, ele próprio, resgatado à escravidão (conforme descrito no livro do *Êxodo*) – não é um exemplo típico de economia esclavagista, pois o recurso à mão-de-obra escrava é mais comum nas civilizações onde imperam a agricultura em grande escala, a mineração intensiva e as grandes construções. É provável que nestas sociedades o tratamento dos escravos fosse bem menos benevolente, embora civilizações tidas como esclavagistas, como é o caso do Antigo Egipto, não o fossem tanto como habitualmente se julga. Basta ver que a força trabalhadora que ergueu as Pirâmides era essencialmente constituída por camponeses pagos com pão e cerveja¹⁶ – na altura, os escravos seriam raros –, se bem que a partir do século XV a.C. as campanhas militares dos faraós tenham produzido grande número de cativos, muitos dos quais foram oferecidos como escravos aos altos funcionários do império¹⁷.

Mesmo numa sociedade evoluída como a democracia ateniense a escravatura era considerada normal, não obstante o facto de algumas correntes filosóficas, como o cinismo ou o estoicismo, defenderem a igualdade entre seres humanos – e é, na verdade, algo irónico os escravos terem contribuído para o pensamento progressista dos gregos, graças à ociosidade de que gozavam os cidadãos de pleno direito (pelo menos os mais ilustres). Até Aristóteles, que não negava aos escravos o dom da humanidade, os colocava num grau inferior de desenvolvimento, justificando, assim, a chamada “escravização natural” – que coexistia com a escravização forçada dos bárbaros. E se em Atenas a vida dos escravos era relativamente pacífica – embora lhes fossem negados os direitos de cidadania (que, de resto, também o eram às mulheres) – e, de entre eles,

¹⁶ Serge Cosseron, *op. cit.*, p. 47; Carlos Moretón Abón, *op. cit.*, vol. III, *O Egipto e os Grandes Impérios*, p. 153.

¹⁷ Serge Cosseron, *op. cit.*, p. 107.

sobressaíssem figuras de alguma relevância social, como era o caso do Pedagogo, que se encarregava de acompanhar às lições os filhos dos seus senhores, o mesmo não sucedia na belicosa Esparta, onde os hilotas, um povo subjugado, era frequentemente alvo de razias e de massacres para dar treino militar aos jovens espartanos. Sendo uma espécie de “escravos do estado”, os hilotas não eram propriedade de privados nem eram comerciados, servindo perpetuamente a população da capital lacedemónia.

A civilização romana, com as suas conquistas e obras monumentais, foi, essa sim, um paradigma de sociedade escravagista, onde os escravos, na sua maior parte oriundos de terras conquistadas (embora também existisse a escravização punitiva para cidadãos romanos), eram frequentemente sujeitos a maus-tratos, o que originou várias revoltas – como a de Espártaco, em 73-71 a.C. –, as quais eram brutalmente reprimidas (a crucificação dos rebeldes era um dos castigos institucionalizados). Esta brutalidade explica o facto de algumas populações cercadas – como a guarnição da fortaleza judaica de Massada, em 73 d.C., ou os dácios de Sarmizegetusa, no ano 106 – terem preferido o suicídio em massa à escravização pelos romanos. Estima-se que os escravos constituíam 10% a 15% da população do império (cerca de 5 milhões), metade dos quais trabalhava no campo¹⁸. Os escravos domésticos tinham, habitualmente, melhor tratamento (naturalmente, havia excepções, como era o caso dos escravos do patrício Públio Védio Pólio que, segundo a tradição, quando incorriam no desagrado do seu amo, podiam ser lançados num tanque de lampreias – ou moreias –, onde eram comidos vivos¹⁹), podendo, muitas vezes conquistar a confiança e o afecto dos seus amos e até ser libertos ao fim de algum tempo – com alguns deles a ganharem uma certa relevância social –, o que raramente sucedia com os que trabalhavam nos campos ou nas minas, em condições bem mais penosas. Era, no entanto, normal (como, de resto, o tinha sido em Atenas ou até na Babilónia) atribuir aos escravos ofícios perfeitamente corriqueiros – ou permitir-lhes exercê-los como forma de auto-sustento –, alguns até com um certo grau de responsabilidade, como os de médico, professor, contabilista ou supervisor/capataz²⁰. Os jogos circenses, nomeadamente os combates de gladiadores, eram outro dos

¹⁸ Kyle Harper, *Slavery in the Late Roman World, AD 275 - 425*, Cambridge, Cambridge University Press, Agosto de 2011, pp. 58-60.

¹⁹ Dião Cássio, *Dio Cassius Roman History*, vol. VI (books 51-55), Loeb Classical Library, Harvard, Harvard University Press, 1917, pp. 341-342.

²⁰ Junius P. Rodriguez (Ed.), *The Historical Encyclopedia of World Slavery*, vol. I (A-K), Santa Barbara-Denver-Oxford, ABC Clio, 1997, p. 50.

empregos possíveis, embora aqui também se recorresse a lutadores profissionais. Com campanhas militares permanentemente em curso – em que a venda de prisioneiros garantia parte da paga dos soldados e dos proveitos dos generais – e uma rede comercial consolidada por todo o Mediterrâneo – onde bandos de piratas (como os cilícios) e certos mercadores se especializaram no tráfico de seres humanos – o fluxo de escravos, por terra ou por mar, era regularmente mantido em toda a extensão do império. Os números do tráfico eram extremamente elevados, estimando-se que, no tempo de Augusto, atingissem as 250.000 vendas anuais, com grande proveito para os cofres imperiais²¹.

Nem a implantação do Cristianismo pôs cobro a este regime, com o qual foi relativamente complacente, tendo-se limitado a introduzir uma certa humanização de procedimentos. Um exemplo desta tolerância foi a carta de S. Paulo a Filémon, a respeito de um escravo fugitivo deste, Onésimo, que, entretanto, fora convertido pelo apóstolo à nova fé (Filémon 1:10-21). Nessa epístola, Paulo salienta que Onésimo e Filémon eram irmãos em Cristo, exortando o seu amigo a perdoar o seu escravo – a quem, supostamente, teria recomendado que voltasse para o seu amo – e a recebê-lo como um companheiro, sem, no entanto, sugerir explicitamente a sua libertação. Neste ponto, há que referir que o Cristianismo, na sua pureza original, nunca procurou subverter – pelo menos funcionalmente – as instituições mundanas (patente na máxima de Cristo “Dai a César o que é de César”²²), procurando, antes, a conversão individual. Isto não quer dizer que a escravização de seres humanos não fosse moralmente condenável, conforme refere Santo Agostinho, ao considerá-la fruto do pecado e contrária aos desígnios de Deus²³, embora constituísse, por outro lado, uma punição pelas faltas da Humanidade.

Naturalmente, os escrúpulos eram menores – embora não fossem restritivos – em relação aos representantes de outras culturas ou crenças, em que “o outro” é, muitas vezes, inferiorizado ou desumanizado, como sucedeu, na Idade Média, durante os raides dos Vikings (que chegaram a traficar escravos com bizantinos e árabes), nas invasões mongóis ou nas guerras entre cristãos e muçulmanos. Nestas últimas, foi, sobretudo, o

²¹ William V. Harris, “Trade”, *The Cambridge Ancient History: The High Empire A.D. 70–192*, (vol. 11), 2ª ed., Cambridge, Cambridge University Press, Outubro de 2000, p. 721.

²² Marcos 12:13-17, Mateus 22:15-22 e Lucas 20:20-26.

²³ Santo Agostinho, *The City of God*, vol. II, Nicene & Post-Nicene Fathers (reimp.), Eerdmans, Grand Rapids, Michigan, 1986, cap. 15, p. 411.

lado islâmico a reduzir à escravidão os seguidores de outras fés, situação prolongada por acção do corso magrebino, que, no Mediterrâneo e no Atlântico oriental, flagelaria as costas europeias e a navegação cristã – naturalmente, com retaliações – até ao início do século XIX. No caso particular da Península Ibérica, permanece aberta a questão debatida entre Alexandre Herculano e o historiador espanhol Tomás Muñoz y Romero sobre se na monarquia visigótica e nos reinos da Reconquista haveria escravos cristãos (hipótese que o primeiro negava e o segundo defendia) ou se essa condição estaria apenas reservada aos muçulmanos²⁴. Já Henrique da Gama Barros refere a tendência para a melhoria da condição dos escravos cristãos nos séculos X e XI, relativamente à dos muçulmanos, e a sua aproximação da dos servos da gleba²⁵.

Do outro lado do Mediterrâneo, as populações eslavas foram, por muito tempo, presa fácil não só dos muçulmanos, mas também – antes da sua conversão ao Cristianismo – de povos cristãos, como os bizantinos, os franco-carolíngios ou os venezianos. Estes dois últimos povos não tinham, aliás, quaisquer escrúpulos em vendê-los aos egípcios e aos turcos²⁶. O próprio termo “escravo” – tal como, no Francês, “*esclave*”, ou, no Inglês, “*slave*” – terá, segundo alguns autores (como Charles Verlinden), derivado do termo latino medieval – pois na antiguidade romana usavam-se a palavra “*servus*”, “*ancilla*” ou “*mancipium*”²⁷ – para “eslavo” (“*sclavus*”), equivalência que outros (como Alice Rio) contestam²⁸.

Entretanto, a queda do Império Romano do Ocidente, com a respectiva desagregação política e territorial, associada à moral cristã, trouxera algumas alterações ao conceito de escravidão, as quais se foram impondo gradualmente²⁹. Mesmo numa entidade macroterritorial e herdeira da civilização romana como o Império Bizantino, a

²⁴ Jorge Fonseca, “A Historiografia Sobre os Escravos em Portugal”, *Cultura – Revista de História e Teoria das Ideias*, vol. 33, Centro de História da Cultura / CHAM – Centro de Humanidades [Universidade Nova de Lisboa], 1 de Dezembro de 2014, p. 4. No caso específico da sociedade visigótica, há que ter em conta que esta adoptou, genericamente, as práticas romanas (António de Jesus Bispo, “A Escravatura: alguns elementos históricos”, *Revista Militar*, n.º 2626, Lisboa, Europress, Novembro de 2020, p. 930).

²⁵ Jorge Fonseca, *op. cit.*, p. 4.

²⁶ Tidiane n’Diaye, *O Genocídio Ocultado – Investigação Histórica sobre o Tráfico Negroiro Árabe-Muçulmano*, Trad. Tiago Marques, colecção Trajectos, 2.ª edição, s.l., Gradiva, Junho de 2019, pp. 170-171.

²⁷ Alice Rio, *Slavery after Rome, 500-1100*, Oxford, Oxford University Press, 2017, p. 6.

²⁸ Id., *ib.*, pp. 166-167.

²⁹ Id., *ib.*, p. 2.

escravatura tornou-se rara a partir do século VII (altura em que se vai impondo uma sociedade semifeudal)³⁰. Na Europa feudal, a escravidão foi substituída pela servidão, onde o servo já não era propriedade de um particular, mas permanecia ligado à terra que trabalhava, sendo ainda obrigado a prestar alguns serviços ao seu senhor. E é, quanto a nós, o conceito de propriedade e de transacção (tráfico) que acaba, verdadeiramente, por distinguir a escravidão de outras condições servis, em que, independentemente das condições de vida/trabalho e do tratamento recebido (que, conforme vimos, podem ter diferentes graus), o escravo deixa de ser um bem transaccionável para adquirir personalidade própria perante a Lei, ou seja, adquire o que poderemos, eventualmente, designar por proto-cidadania. Seja como for, esta ligação permanente à terra acabará por desaparecer na Península Ibérica na primeira metade do século XIII, com os servos a serem substituídos por colonos³¹, embora persista nalguns países europeus até meados do século XIX.

A escravatura era, também, praticada pelos povos nativos das Américas e de África. No continente americano era, sobretudo, apanágio das grandes civilizações índias do Centro e do Sul, conhecidas pelas grandes infra-estruturas e pelas elaboradas estruturas sociais³², embora existisse, em menor grau, nas tribos do Norte, onde os prisioneiros de guerra eram empenhados em trabalhos de pequena escala³³.

Já o sistema “escravista” existente na África subsaariana é, geralmente, considerado um regime relativamente benévolo de servidão, em que os cativos eram bem tratados e, muitas vezes integrados na estrutura familiar dos captores³⁴. Este

³⁰ Aleksandr Petrovich Kazhdan e Ann Wharton Epstein, *Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries*, Berkeley-Los Angeles-Londres, University of California Press, 1985, p. 10.

³¹ Cf. Gama Barros (Jorge Fonseca, *op. cit.*, p. 4).

³² A escravatura era, nomeadamente, praticada pelos Olmecas e Toltecas. No caso dos Incas existia uma forma de servidão em que os servos podiam, inclusive, ser detentores de terras. Nas civilizações guerreiras dos Maias e dos Aztecas, os cativos eram, sobretudo, destinados aos sacrifícios humanos – Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 2], *No Tempo da Grécia Antiga (970 - 277 a.C.)*, p. 24; [vol. 5], *No Tempo de Carlos Magno (de 731 a 1096)*, p. 79, e [vol. 7], *Rumo a um Mundo Novo (de 1329 a 1500)*, p. 53.

³³ Almon Wheeler Lauber, *Indian Slavery in Colonial Times Within the Present Limits of the United States*, [Studies in History, Economics, and Public Law], Faculty of Political Science of Columbia University, vol. LIV, n.º 3, Nova Iorque, Columbia University Press, 1913, pp. 25-48.

³⁴ Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, pp. 22-25; Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], *No Tempo do Iluminismo (de 1691 a 1774)*, p. 10.

sistema viria, porém, a sofrer grandes alterações com a chegada dos árabes e dos europeus.

3.3 A moderna escravatura e o tráfico transatlântico

Independentemente do tipo de escravatura existente entre as tribos nativas, o continente africano já era, desde a antiguidade, uma fonte de escravos para as civilizações mediterrânicas. Egípcios e cartagineses conduziam frequentes razias para angariação de escravos na África subsaariana e na Atenas do século IV a.C. os africanos constituíam, entre a população escrava, uma minoria (tal como o eram no império romano) muito apreciada³⁵.

Com o início da exploração do Atlântico, no século XIV, os europeus descobriram nas Canárias uma nova fonte de mão-de-obra, tendo as ilhas passado a ser regularmente visitadas por catalães e maiorquinos em busca de escravos para as plantações e moagens de cana do açúcar³⁶. Na segunda metade do século, Portugal, cuja coroa patrocinara as primeiras expedições de (re)descoberta daquele arquipélago, sofria os efeitos da crise desencadeada pela Peste Negra, com o despovoamento dos campos e o encarecimento dos salários³⁷, mas só a partir de 1400, após a introdução da cultura da cana sacarina no Algarve e nos campos do Mondego, o país se voltaria para a procura de escravos além-mar³⁸. A extensão desta cultura – e da respectiva moagem – à Madeira, em 1425, incentivou a guerra de corso contra os mouros (apoiada na recém-conquistada praça de Ceuta) e, pouco depois, as incursões às Canárias para a obtenção de cativos³⁹. Mas o papa Eugénio IV, através da bula *Sicut Dudum* (13 de Janeiro de 1435), viria a exigir a libertação dos escravos canarinos convertidos. Por outro lado, o despovoamento das ilhas, levou os seus senhores cristãos a voltarem-se para as costas do continente africano, sobretudo a partir de 1490, quando a cultura e a moagem da cana do açúcar se estabeleceu neste arquipélago⁴⁰.

³⁵ Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, pp. 12, 14-16.

³⁶ Vitorino Magalhães Godinho, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, 2ª ed., Lisboa, Publicações D. Quixote, 2008, pp. 96, 301.

³⁷ Id. *Ib.*, p. 65.

³⁸ Id. *Ib.*, p. 122.

³⁹ Id. *Ib.*, p. 309.

⁴⁰ Id. *Ib.*, p. 301.

O açúcar foi, assim, a primeira grande motivação para a escravização dos povos da costa ocidental africana (viria a empregar cerca de 53% da mão-de-obra total⁴¹). Assumindo a liderança deste comércio, e numa aproximação ainda algo incipiente, os portugueses obtêm os primeiros cativos nas costas saarianas em 1441. Jaime Cortesão salienta o tratamento benévolo dado a estes primeiros escravos africanos, acolhidos por famílias portuguesas e doutrinados na fé cristã, que não os teria feito lamentar o afastamento do ambiente selvagem e cruel de onde eram originários⁴². Mas o piedoso desejo de salvar almas cedo daria lugar – embora se mantivesse como pretexto e justificação – aos mais vis interesses económicos. Em 1444, uma expedição comandada por Lançarote de Freitas obtém na costa de Arguim 235 escravos, cuja venda no mercado de Lagos é descrita com tristes pormenores – nomeadamente a parte da separação das famílias – por Gomes Eanes de Zurara⁴³. Refere o cronista que, no período compreendido entre 1441 e 1448, terão chegado a Portugal 927 cativos⁴⁴. Com o estabelecimento da feitoria de Arguim (por volta de 1450), os carregamentos tornaram-se mais regulares, chegando, segundo Cadamosto, a uma média anual de 750⁴⁵.

No Benim, encontraram os portugueses uma região de guerras frequentes onde a venda de prisioneiros constituía a principal actividade económica, sendo, por isso, designada como Costa dos Escravos⁴⁶. Os carregamentos a partir da Guiné tornaram-se massivos entre 1470 e 1485 (ano em que a cultura sacarina é introduzida em São Tomé, sendo, também, por esta altura – 1482 –, iniciada a construção do castelo de S. Jorge da Mina). No *Esmeraldo de Situ Orbis* (1506), Duarte Pacheco Pereira refere que, neste período, eram carregados, na Serra Leoa, pelo menos, 3.500 cativos por ano (a somar

⁴¹ A distribuição da restante mão-de-obra foi a seguinte: plantações de café – 21%; minas – 11%; trabalho doméstico – 5%; plantações de algodão – 5%; plantações de cacau – 3%; construção – 3% (Hugh Thomas, *The Slave Trade: the History of the Atlantic Slave Trade*, Londres, Papermac, 1998, p. 805).

⁴² Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses*, vol. IV, edição exclusiva do *Expresso*, Lisboa, Alêtheia Editores, Março de 2016, pp. 15-16.

⁴³ Gomes Eanes de Zurara, *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, introd. e notas pelo Visconde de Santarém, Paris, J. P. Aillaud, 1841, pp. 132-135.

⁴⁴ Id., *ib.*, p. 454.

⁴⁵ Magalhães Godinho, *op. cit.*, pp. 334-335.

⁴⁶ Jaime Cortesão, *op. cit.*, vol. I, p. 35.

aos que eram obtidos em Arguim)⁴⁷. Entre 1450 e 1505, a Guiné terá exportado por mar cerca de 140.000 escravos⁴⁸.

Neste processo, Portugal limitou-se, numa primeira fase, a tirar partido das guerras entre tribos africanas, onde eram frequentes a escravização e o comércio dos cativos (sendo também uma oportunidade para os chefes locais se desembaraçarem de elementos indesejáveis) e que, de resto, já era explorada, no interior, pelos mercadores muçulmanos. Hoje em dia, porém, é praticamente consensual a percepção de que a chegada dos navegadores portugueses – e dos que se lhes seguiram –, aumentando a procura e desviando para os entrepostos costeiros este tráfico – processo facilitado pelas redes comerciais de alguns reinos africanos –, o terá incentivado a níveis até então inimagináveis⁴⁹ (naturalmente, sem desculpar os cúmplices locais deste lucrativo negócio).

Tal comércio não parece ter causado grande repugnância na Europa cristã, e mesmo a Igreja se mostra tolerante, conforme demonstra a bula *Dum Diversas*, pelo papa Nicolau V ao rei Afonso V de Portugal em 18 de Junho de 1452, na qual autoriza o monarca português a conquistar territórios não cristianizados e sujeitar a escravatura perpétua os sarracenos e pagãos que capturasse. Note-se que, na altura, Constantinopla estava prestes a cair nas mãos dos turcos, pelo que Roma estaria, acima de tudo, preocupada com o combate aos infiéis, no qual Portugal constituía um poderoso aliado. As bulas seguintes seriam menos tolerantes para com aquela actividade, embora não tenham tido força suficiente para a interromper.

Nos primeiros tempos, o comércio português de escravos passava, em boa parte, pela Metrópole, onde muitos acabavam por ficar, contribuindo para a miscigenação da população⁵⁰. A larga presença de africanos em Lisboa é documentada em quadros do século XVI, onde estes figuram, sobretudo, como criados domésticos e vendedores de

⁴⁷ Magalhães Godinho, *op. cit.*, pp. 340, 350.

⁴⁸ Id., *ib.*, p. 351.

⁴⁹ Id., *ib.*, p. 351; Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, pp. 22-25, 186; M. Malowist, “A luta pelo comércio internacional e suas implicações para a África”, *História Geral de África*, 2ª ed. revista (em Português), Brasil, Brasília, Comité Científico Internacional da UNESCO para Redação da História Geral da África, 2010, vol. V, p. 8.

⁵⁰ V., sobre este assunto, José Ramos Tinhorão, *Os Negros em Portugal – Uma presença silenciosa*, Lisboa, Caminho, 1988, e Isabel Castro Henriques, *A Herança Africana em Portugal*, Lisboa, CTT, 2008.

rua, muitas vezes em plena confraternização com europeus⁵¹. Também no Sul do país esta presença se fazia notar, podendo ver-se nas ruas de Évora muitos sarracenos e negros⁵².

Tendo afastado os castelhanos das costas da Guiné na década de 1470, os portugueses garantiram temporariamente o monopólio do tráfico. Este declinou um pouco a partir de 1520⁵³, devido à dificuldade em obter ouro em S. Jorge da Mina, a que se somou a concorrência de ingleses, franceses e, mais tarde, holandeses, que tinham maior capacidade de oferta de produtos manufacturados – oferecidos a mais baixo preço – para as trocas comerciais, assim como uma maior capacidade financeira⁵⁴. Esta concorrência, não se fez, porém, sentir imediatamente no comércio de escravos, pois estes povos ainda não dispunham de mercado próprio para este tipo de mão-de-obra, embora isso não impedisse que se fossem estabelecendo ao longo da costa ocidental africana.

Não foi apenas em África que Portugal sentiu a concorrência de outras potências europeias, tendo-se esta estendido até ao proveitoso comércio do Oriente, que dependia mais da obtenção de especiarias do que no tráfico de escravos. Claro que também naquelas paragens se procedeu à escravização dos povos subjugados, embora a uma escala muito menor e sem as deportações maciças e penosas a que foram sujeitos os nativos africanos.

Entretanto, terão sido os espanhóis os primeiros a transportar escravos através do Atlântico, em 1501, de Sevilha para as Antilhas⁵⁵, mas a primeira travessia directa entre

⁵¹ Apresentamos como exemplo, o *Chafariz d'El-Rey*, óleo sobre castanho, pintor holandês anónimo, final do séc. XVI, Lisboa (Colecção Berardo) e a *Rua Nova dos Mercadores*, em Lisboa [?], óleo sobre tela [2 quadros], autor anónimo, ca. 1570-1590, Londres, Society of Antiquaries of London (Kelmscott Mannor Collection). O primeiro tem a curiosa particularidade de mostrar, em primeiro plano, um africano a cavalo envergando o hábito da Ordem de Cristo e um outro, a pé, usando espada, sugerindo que a ascensão social não lhes estaria vedada. Apesar do facto de alguns historiadores porem em causa a autenticidade destes quadros (alegação que as autoridades museológicas – nomeadamente a direcção do MNAA – contradizem), a sua simples existência, independentemente da época em que foram pintados, mostra que, pelo menos, a miscigenação da população na capital portuguesa está fortemente enraizada no imaginário internacional.

⁵² Conforme refere, numa carta, o Pe. De Witte, núncio apostólico em Lisboa (Jaime Cortesão, *op. cit.*, vol. VI, p. 602).

⁵³ Magalhães Godinho, *op. cit.*, p. 340.

⁵⁴ M. Malowist, *op. cit.*, p. 7.

⁵⁵ António de Almeida Mendes, “The Foundations of the System: A Reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries,” in David Eltis e

África e a América (neste caso, o Brasil) foi oficialmente levada a cabo em 1526 por um navio português⁵⁶ (poderão, eventualmente, ter ocorrido viagens anteriores, a partir de 1519, conduzidas por portugueses e espanhóis⁵⁷). Em meados do século XVI, a introdução do cultivo e da moagem da cana do açúcar no Brasil (com o primeiro engenho instalado em 1533) tornou-se o grande motor do tráfico transatlântico de escravos, regularizando-se a partir de 1560. Esta cultura foi também praticada nas Caraíbas pelos espanhóis (teria sido Colombo o primeiro a transportar canas para aquelas paragens)⁵⁸.

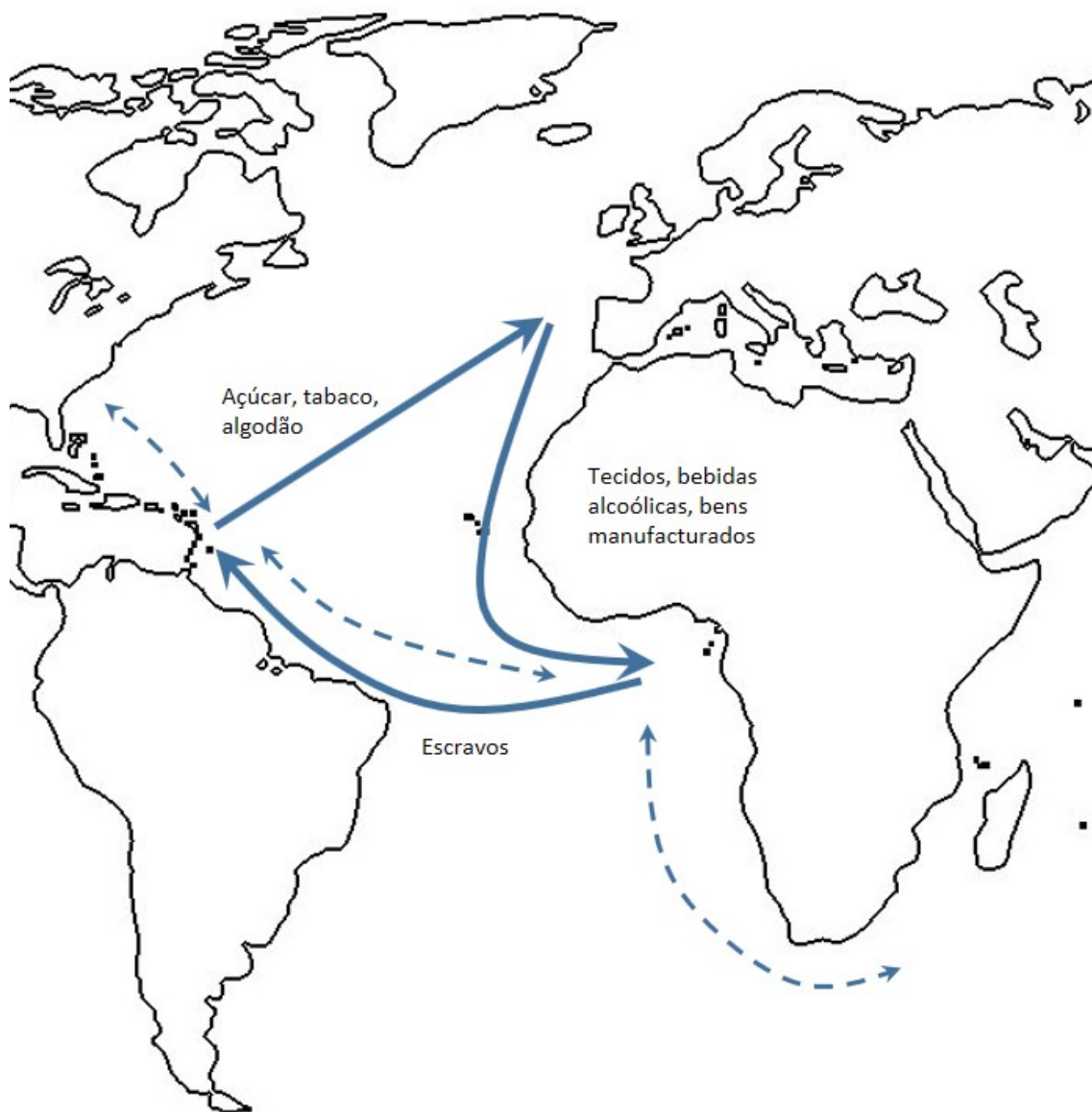
Em finais do século, estava já plenamente estabelecido o chamado “comércio triangular”, em que tecidos, bebidas alcoólicas e bens manufacturados eram trocados na costa africana por escravos, que, por sua vez, eram embarcados para as Américas, de onde os navios regressavam carregados de açúcar e, mais tarde, de tabaco e algodão. Este circuito tinha, naturalmente, algumas variações/derivações, como era o caso das extensões pontuais ao comércio oriental; do retorno comercial a África – aos fornecedores locais de escravos – de bens originários da América (com o tráfico negreiro a ser, nalguns casos, conduzido directamente das colónias); ou do estabelecimento de ramificações internas dentro de cada continente (de que é exemplo o fornecimento de escravos à América do Norte a partir das Caraíbas, de que falaremos adiante).

David Richardson, *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven, Connecticut, Yale University Press, 2008, pp. 63–94.

⁵⁶ Greta Weber, "Shipwreck Shines Light on Historic Shift in Slave Trade", *National Geographic Society*, 5 de Junho de 2015 (<https://news.nationalgeographic.com/2015/06/150605-shipwreck-slave-trade-south-africa-18th-century-brazil/>).

⁵⁷ David Keys, "Details of horrific first voyages in transatlantic slave trade revealed", *Independent*, [2019], <https://tinyurl.com/sau8rfhu> (consultado em Junho de 2020).

⁵⁸ O desvio para o continente americano explica-se pelos seguintes factos: a fraca densidade populacional nativa (J. E. Inikori, "A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem económica no Atlântico", *História Geral de África*, 2ª ed., vol. V, p. 114) e a inexistência de grandes reinos pré-estabelecidos (com excepção das civilizações azteca e inca – onde existiam as maiores concentrações populacionais [id., *ib.*, p. 114] –, que acabaram por ser subjugadas e destruídas num curto espaço de tempo [no México, p. ex., a população caiu de cerca de 20 milhões para menos de 2 milhões em pouco mais de 60 anos – id., *ib.*, p. 114]), a ausência do inimigo muçulmano e de populações abertamente hostis, a inexistência de doenças tropicais e a presença de culturas nativas (que incentivou a introdução de outros produtos agrícolas).



Mapa 2 – Comércio triangular

Holandeses, britânicos e franceses não tardaram a entrar neste circuito. Tendo falhado a ocupação do Brasil, onde mantiveram – e reforçaram – o fluxo de escravos, os holandeses levaram para as Caraíbas as suas técnicas de refinação do açúcar. Também os ingleses e os franceses desenvolveram a produção de açúcar no Caribe, sobretudo, e respectivamente, na Jamaica (conquistada aos espanhóis em 1655) e em Saint Domingue (Haiti, cedido em 1697). O tráfico atlântico de escravos conhece, assim, um notável incremento a partir de meados do século XVII, com as Caraíbas a absorver cerca de 48% desse comércio (ficando o Brasil com 41%) – v. gráfico 11. Foi também no século XVII que os britânicos iniciaram a colonização da Virgínia, introduzindo o cultivo de tabaco. No entanto, os escravos destinados a estas plantações, assim como

aos arrozais do Maryland, não provinham directamente de África, mas sim das Caraíbas, que estabeleciam, deste modo, o seu próprio circuito comercial com as colónias da América do Norte⁵⁹.

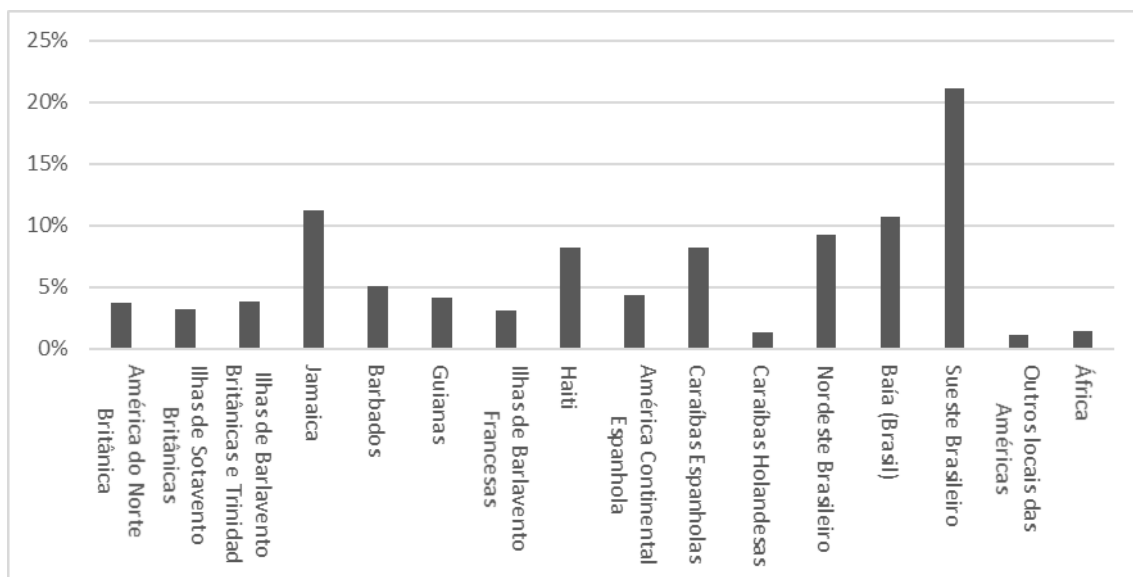


Gráfico 11 - Distribuição dos escravos africanos por destino (1519-1866) ⁶⁰

As longas viagens em navios sobrelotados (em média, 500 a 600 cativos por navio⁶¹), com alojamento em espaços exíguos e mal ventilados, sob o intenso calor tropical e sem acesso às mais elementares condições de higiene (o cheiro nauseabundo entranhado tornou-se uma marca característica dos navios negreiros⁶²), constituíam uma cruel provação para os cativos africanos, cuja taxa de mortalidade, durante a travessia, rondava os 20% (30% na primeira metade do século XVI, com tendência para baixar

⁵⁹ M. Malowist, *op. cit.*, p. 22.

⁶⁰ De acordo com a distribuição apresentada por Stephen Behrendt, “Transatlantic Slave Trade”, *Africana: The Encyclopedia of the African and African American Experience*, 2ª ed., vol. 5, Oxford, Oxford University Press. 2005, p. 199. Os números da *Trans-Atlantic Slave Database*, da Universidade de Emory (*Slave Voyages*, Emory Center for Digital Scholarship, [Atlanta], Emory University, 2019, <https://slavevoyages.org/>, consultado em Maio de 2020) não andam muito longe destes valores, com ligeiras discrepâncias: 45% para o Brasil e 44% para as Caraíbas.

⁶¹ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], p. 15.

⁶² BBC World Service, *The Story of Africa*, “Slavery – The Middle Passage”, https://www.bbc.co.uk/worldservice/specials/1624_story_of_africa/page53.shtml#:~:text=After%20forty%20or%20fifty%20days,before%20they%20could%20see%20it.&text=Women%20were%20allowed%20more%20freedom,and%20helped%20with%20the%20cooking (consultado em Junho de 2022).

gradualmente até aos 11% em finais do século XVIII)⁶³. Nestas estatísticas terão pesado dois factores tendencialmente contraditórios: a rentabilização do transporte (embarcando o maior número possível de escravos) e a minimização das perdas durante o trajecto – os cativos eram, por regra, bem alimentados e levados regularmente a apanhar ar no convés⁶⁴. Neste ponto, há que referir que as mortes não ocorriam apenas por motivo de doença, havendo também que incluir os naufrágios, as execuções a bordo (pontuais, para não causar prejuízo significativo, mas extremamente cruéis, por forma a servir de exemplo a prisioneiros rebeldes ou mais turbulentos) e o lançamento ao mar dos elementos mais debilitados, uma vez que o seu preço de venda não compensaria as taxas de desembarque⁶⁵. Algumas das perdas poderão ser devidas a ataques de corsários ou piratas, o que seria, no entanto, extremamente raro, já que estes visavam, sobretudo, as cargas preciosas que rumavam à Europa. Havia, contudo, excepções, das quais tanto poderia resultar a captura da “carga” como a libertação dos cativos⁶⁶.

A melhoria das condições de higiene e de habitabilidade (eventualmente com pouco impacto para a carga humana, a julgar pelos desenhos esquemáticos de navios negreiros divulgados no início do século XIX) e, sobretudo, os progressos na ciência náutica, na segurança e nas técnicas de navegação (com o encurtamento dos tempos de travessia) terão reduzido significativamente as mortes ocorridas. No entanto, se observarmos a variação das perdas ao longo do tempo (gráfico 12), verificamos que a tendência decrescente se inverteu, com um ligeiro acréscimo na terceira década do século XIX, variação que se deveu, muito provavelmente, ao facto de, nesse período, o tráfico se ter tornado maioritariamente clandestino, como veremos mais adiante, o que,

⁶³ Emory Center for Digital Scholarship, *op. cit.*. É de referir que, como o número de escravos traficados foi aumentando ao longo dos anos, a média global de mortes ficou nos 15%.

⁶⁴ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], p. 15; João Pedro Marques, “Tráfico e Supressão no Século XIX: o Caso do Brigue Veloz”, *Africana Studia*, n.º 5, [Porto], Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002, p. 179. Naturalmente, havia excepções e, mais importante do que isso, truques para contornar as regras, como sucedia quando alguns espaços reservados ao transporte de alimentos eram utilizados para acomodar mais cativos (Inês Marinho Osório, *O Transporte de Escravos no Atlântico: a Arqueação dos Navios Negreiros*, dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em História Moderna e dos Descobrimentos, s.l., Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Julho de 2016, pp. 61, 62, 65, 80).

⁶⁵ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], p. 15.

⁶⁶ Jaime Rodrigues, “Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c. 1760 – c. 1825”, *Almanack*, Guarulhos [SP], 1.º semestre de 2013, pp. 165-166.

se, por um lado, poderá ter piorado as condições de habitabilidade nalguns navios negreiros, terá, por outro, reflectido alguns apresamentos conduzidos pelas autoridades fiscalizadoras.

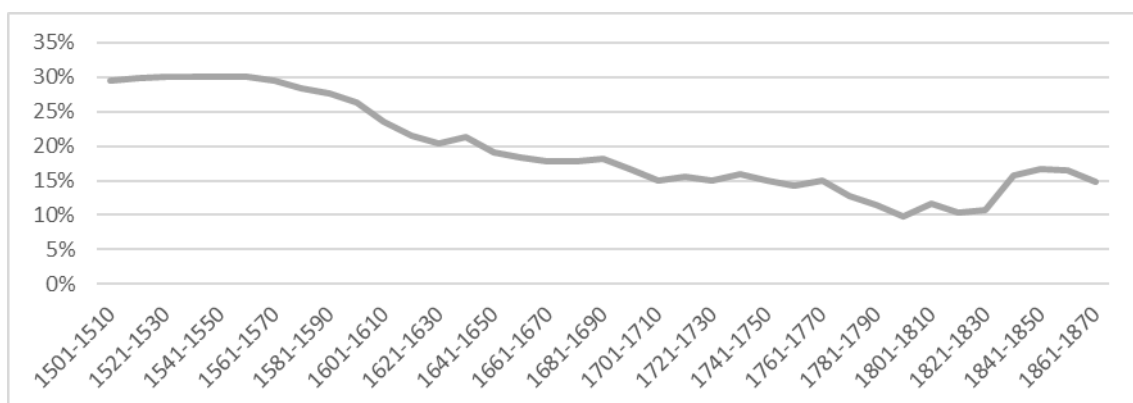


Gráfico 12 – Perdas durante o transporte (por décadas)⁶⁷

As perspectivas de sobrevivência não melhoravam muito após a chegada às plantações americanas, onde o trabalho árduo, os maus-tratos e a inclemência do clima diminuía consideravelmente a esperança de vida dos escravos.

Também os índios americanos se viram, muitas vezes, escravizados, mas este processo encontrou forte oposição por parte dos Jesuítas a partir de 1549 (sem esquecer o trabalho pioneiro que o frade dominicano Bartolomé de Las Casas desenvolveu na América Central a partir de 1514), luta de que o padre António Vieira foi, no Brasil, um exemplo paradigmático. É curioso, no entanto, notar que a Ordem nunca pôs explicitamente em causa a escravatura como instituição, sobretudo a sua componente negreira (De Las Casas chegou mesmo a propor a substituição dos índios por africanos, afirmação de que, mais tarde se arrependeria⁶⁸), embora sempre se tivesse batido pela defesa da dignidade humana em geral. Nesta aparente discriminação reside um importante aspecto de ordem humanitária (e prática): é que, ao contrário do africano, o índio não resistia ao cativeiro, sucumbindo facilmente às doenças dos brancos (fruto de séculos de isolamento geográfico) e à depressão causada pela privação de liberdade. Só mesmo na exploração das minas dos Andes os índios mostraram ter uma mais elevada capacidade de sobrevivência, tendo aí fracassado o emprego de africanos⁶⁹. Por outro lado, é natural que a protecção das comunidades indígenas fizesse parte do processo da

⁶⁷ Emory Center for Digital Scholarship, *op. cit.*.

⁶⁸ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], p. 11.

⁶⁹ M. Malowist, *op. cit.*, pp. 9-10.

respectiva evangelização, preocupação que, na altura, não existia em relação aos povos de África. Outro aspecto que, na nossa opinião, deve ser referido é o da possibilidade de evasão, já que os índios teriam mais facilidade de escapar para a selva e de reencontrar o acolhimento das suas tribos, o que já não sucederia tanto com os africanos (embora na América do Norte alguns tenham encontrado refúgio junto dos índios⁷⁰).

Para estes, as colónias americanas, isoladas entre si, constituiriam, sem dúvida, uma prisão natural – mais ainda nas ilhas caribenhas (como o eram, de resto, as ilhas ao largo da costa de África) – o que não impediu que alguns fugitivos estabelecessem nas florestas núcleos de resistência (de que são exemplo os quilombos no Brasil), de onde, por vezes, se desencadeavam movimentos de revolta. O receio destas rebeliões, habitualmente sangrentas, levava as minorias brancas residentes a manter vergadas pelo terror – apenas ocasional e pouco efectivamente limitado por leis como o *Code Noir* francês de 1685 – as populações escravas.

Entretanto, a tomada de Arguim e da Mina pelos holandeses (respectivamente, em 1633 e 1637) levou os portugueses a procurar escravos mais para Sul. Quando aqueles ocuparam temporariamente Angola (1641-1648), o tráfico estendeu-se a Moçambique⁷¹ – ali se instalou, por essa altura, o chamado sistema de “prazos”, um regime semifeudal em que os senhores das terras arregimentavam verdadeiros exércitos privados, em boa parte constituídos por escravos, e procediam a conquistas territoriais por conta própria. Mas, para além da fraca reputação que os escravos moçambicanos tinham no Brasil⁷², a viagem marítima para as Américas, contornando o extremo meridional de África, era particularmente longa e penosa, pelo que só no princípio do século XVIII esta região entrou, efectivamente, nos circuitos do tráfico marítimo⁷³ (de início quase limitada às ilhas do Índico, entrando nas rotas atlânticas praticamente só no século seguinte⁷⁴).

⁷⁰ J. E. Harris, “A diáspora africana no Antigo e no Novo Mundo”, *História Geral de África*, 2ª ed., vol. V, p. 144.

⁷¹ Surgiu, nesse período, um projecto de Gaspar Pacheco para o estabelecimento de uma rota directa da Índia ao Brasil com passagem pela costa oriental africana, que acabou por não ter seguimento (Edmundo Correia Lopes, *A Escravatura: Subsídios para a sua História*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1944, p. 77).

⁷² Id., *ib.*, p. 77.

⁷³ M. Malowist, *op. cit.*, p. 24.

⁷⁴ J. E. Inikori, *op. cit.*, p. 126.

Angola tornou-se, assim – desde finais do século XVII e durante todo o século XVIII –, o principal fornecedor de escravos para as colónias portuguesas, sobretudo para o Brasil (que nesse período absorve cerca de 35% do total⁷⁵), onde, em 1695, são descobertas minas de ouro – e quando este começa a escassear, a partir da 2ª metade do século XVIII, o comércio português encontrou outro produto rentável: o algodão, cuja procura aumentou consideravelmente por volta de 1770, associado à Revolução Industrial na Grã-Bretanha⁷⁶. O século XVIII é, de resto, aquele em que se atingem os valores mais elevados – cerca de 6 milhões, de acordo com a estimativa de Philip D. Curtin⁷⁷ – 2 milhões dos quais são enviados para o Brasil.

Neste período, é, porém, a Grã-Bretanha a assumir a liderança dos números do tráfico. Tendo derrotado os seus rivais holandeses em três guerras sucessivas, entre 1652 e 1674, obtém novos territórios na África Ocidental e assume-se como a primeira potência marítima mundial, entrando, pouco tempo depois, em intensa competição com a França. Entretanto, promulgara, em 1651, o *Navigation Act* – um dos motivos da primeira guerra contra a Holanda –, pelo qual dá aos seus navios o exclusivo do transporte de mercadorias para portos sob controlo britânico, o que inclui, naturalmente, o tráfico de escravos (chega, mesmo, a transportar escravos para os franceses, espanhóis e holandeses⁷⁸). Por outro lado, a consolidação do sistema bancário ajuda a financiar este comércio, que conhece, por essa altura, uma significativa expansão, com o monopólio da *Royal African Company* a ser revogado em 1726⁷⁹ (já em Portugal, as tentativas de estabelecimento de monopólios nunca tiveram grande sucesso, existindo sempre um comércio paralelo significativo⁸⁰). A estes factores acresce o aumento da produção de açúcar nas Caraíbas, tendo, em 1740, nascido o *West India Interest*, em que

⁷⁵ Emory Center for Digital Scholarship, *op. cit.*.

⁷⁶ Madalena Schedel, *Em Defesa do Império Ameaçado – A Ação Política e Diplomática de D. João de Almeida de Melo e Castro, 5º Conde das Galveias (1792-1814)*, Cascais, Tribuna da História, Príncipia Editora, Lda., 1.ª edição, Abril de 2016, p. 55.

⁷⁷ M. Malowist, *op. cit.*, p. 17. Estes números são confirmados nos estudos publicados pela Universidade de Emory.

⁷⁸ J. E. Inikori, “The Volume of the British Slave Trade”, *Cahiers d’Études Africaines*, vol. 32, n.º 128, 1992, pp. 658, 659, 668).

⁷⁹ Id., *ib.*, p. 646.

⁸⁰ Inês Osório, *op. cit.*, pp. 12, 71. É de referir que as companhias pombalinas – Pernambuco, Paraíba, Grão-Pará e Maranhão –, as únicas que chegaram a ter verdadeira importância, surgem já numa época tardia (conforme salienta Edmundo Correia Lopes, *op. cit.*, p. 123), tendo a sua duração no tempo sido bastante limitada.

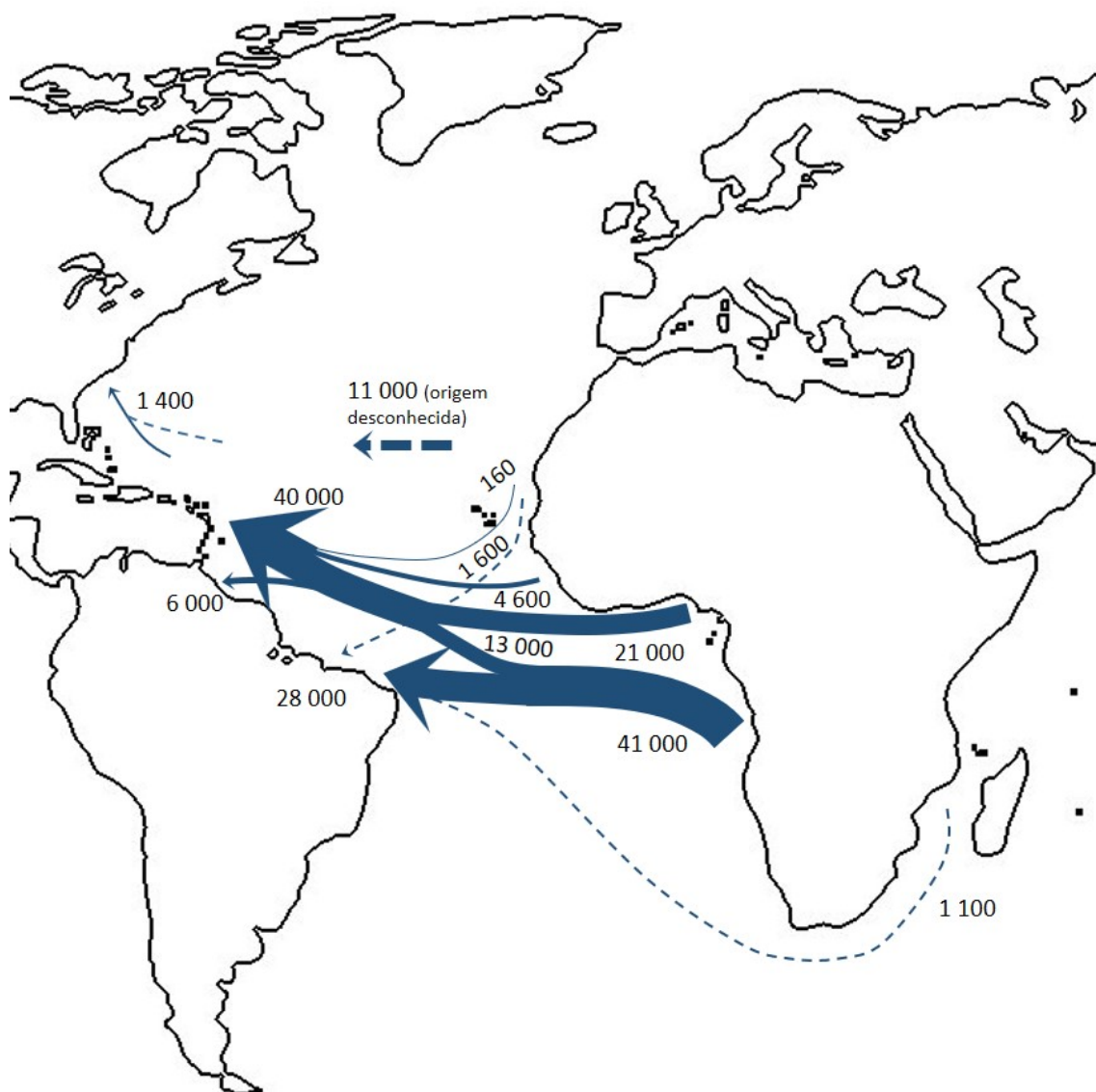
se associam os principais produtores (nesse mesmo ano os franceses concebem um novo sistema de irrigação para as plantações). Dos cerca de dois milhões e meio de escravos transportados pelos britânicos durante o século XVIII, 1.400.000 (56%) são destinados às Caraíbas⁸¹. Estes, tal como os que se destinam às colónias francesas e holandesas, provêm maioritariamente do troço costeiro entre a Senegâmbia e o Biafra, embora cerca de 22% provenham da região do Congo-Angola (e 24% de origem desconhecida)⁸².

Com base nas estimativas disponíveis, podemos esboçar um mapa genérico das rotas do tráfico negreiro transatlântico em finais do século XVIII (mapa 3), apresentando, grosseiramente, os números de escravos anualmente embarcados (dos quais, cerca de 11.000 são de origem desconhecida) e desembarcados nas principais regiões de origem e de destino. Entre 1791 e 1800, as Caraíbas absorvem cerca de 52% das importações (com 39% destinados às possessões britânicas), enquanto o Brasil recebe 37%. Em termos de proveniências, 49% dos embarcados são originários da região do Congo-Angola, enquanto 36% provêm da costa Norte do Golfo da Guiné. A Senegâmbia e a África Oriental têm, por esta altura, pouca expressão como fornecedores de mão-de-obra escrava, o mesmo se aplicando à América do Norte como destino.

A este auge do tráfico transatlântico seguir-se-ia, pouco depois, a sua queda (que não foi imediata). A Revolução Industrial, a Revolução Francesa, a revolta no Haiti (1791-1804) – que levaria à independência do primeiro estado fundado por escravos – e, sobretudo, o processo abolicionista e de repressão do comércio de escravos conduzido pela Grã-Bretanha a partir de 1808 – que abordaremos de forma mais pormenorizada no capítulo seguinte – conduziriam à sua progressiva extinção.

⁸¹ Segundo P. D. Curtin (M. Malowist e J. E. Inikori, “A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico”, pp. 17, 99). Alguns autores, como J. E. Inikori, atribuem aos britânicos o transporte de um total de três milhões e meio de escravos no mesmo período (*ib.*, p. 99). A universidade de Emory dá-nos 2.667.926, dois milhões dos quais atribui, anacronicamente, aos E.U.A. antes da respectiva independência (e que, como vimos antes, passariam, maioritariamente, pelas Caraíbas, num circuito de distribuição intracontinental americano).

⁸² H. S. Klein (1978), citado por J. E. Inikori, “A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico”, p. 125.



Mapa 3 – Esquema simplificado das principais rotas do tráfico transatlântico em finais do séc. XVIII (número de escravos por ano)⁸³

Paradoxalmente, é por esta altura que se expande o cultivo e o comércio de algodão nos Estados Unidos, nele assentando a economia escravagista dos estados do Sul. No entanto, o número de escravos trazidos para território americano entre 1790 e 1860 pouco excede os 160.000 ⁸⁴, o que constitui cerca de 5% da população escrava do

⁸³ Salvo indicação em contrário as infografias contidas no presente estudo são elaboradas pelo autor com base nos dados compilados, mesmo que possam, eventualmente, ser semelhantes a mapas/esquemas existentes noutras obras.

⁸⁴ Emory Center for Digital Scholarship, *op. cit.*.

Sul dos E.U.A.⁸⁵ e 3,5% de todo o tráfico negreiro ocorrido no mesmo período. Apesar do simbolismo que o imaginário popular associa à questão da escravidão nos Estados Unidos, estes números não surpreenderão tanto se tivermos em conta o clima temperado de boa parte do Sul deste país, que seria menos mortal para os escravos do que o ambiente tropical das Caraíbas⁸⁶ – onde, durante o século XVIII, a importação de cativos foi entre 170% e 190% das existências⁸⁷ – e do Brasil⁸⁸, além de favorecer mais a reprodução e de diminuir a mortalidade infantil, facilitando, assim, a regeneração da força laboral. Não podemos, porém, esquecer que era, justamente, das Caraíbas que provinha boa parte dos escravos importados para a América do Norte, daí resultando um contributo indirecto – conquanto pouco significativo – para o tráfico atlântico.

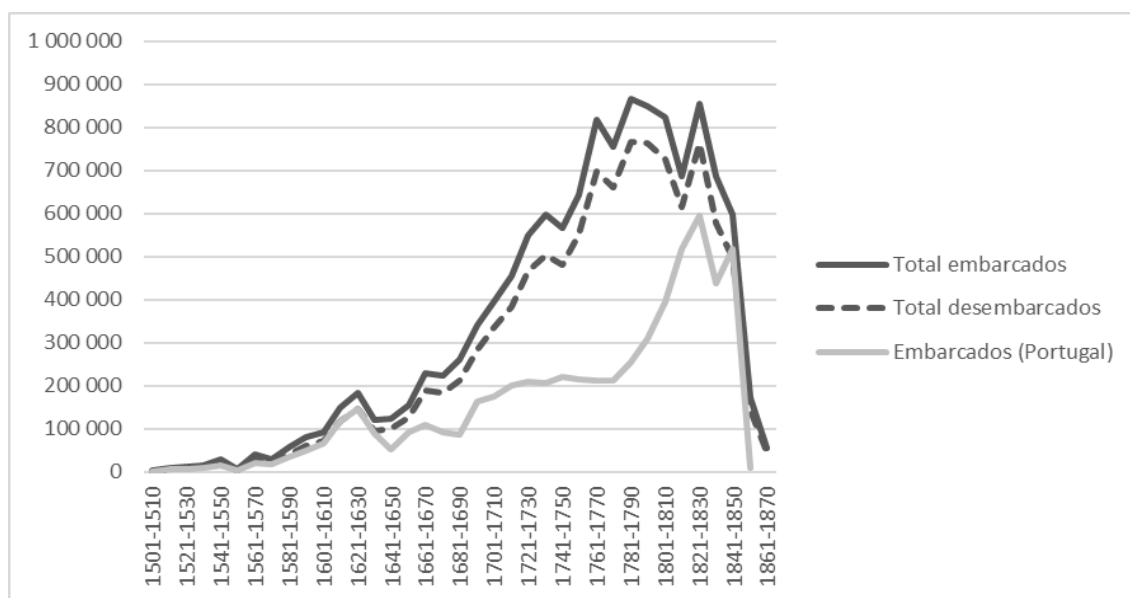


Gráfico 13- Tráfico transatlântico 1501-1866 (por décadas)⁸⁹

⁸⁵ Que em 1850 era da ordem dos 3.117.000, constituindo 34,7% da população (J. E. Inikori, “A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico”, p. 111).

⁸⁶ Kenneth F. Kiple, *The Caribbean Slave: A Biological History*, Cambridge University Press, 1985.

⁸⁷ M. Malowist, *op. cit.*, p. 17, complementado com dados estatísticos do Emory Center for Digital Scholarship, *op. cit.*.

⁸⁸ Boris Fausto aponta dados segundo os quais a população escrava no Brasil, em meados do século XIX, declinava ao ritmo de 5%-8% ao ano, sendo a respectiva esperança de vida cerca de metade da dos escravos nos E.U.A. (Boris Fausto, *História do Brasil*, s.l., Edusp, 1996, p. 31).

⁸⁹ Emory Center for Digital Scholarship, *op. cit.*.

3.4 Balanço global

	P. D. Curtin (1969) ⁹⁰		Hugh Thomas (1997) ⁹¹		Emory (2019)	
Portugal (incluindo Brasil)	3 715 475	38,8%	4 650 000	42,3%	5 099 816	47,7%
Grã-Bretanha	1 695 450	17,7%	2 600 000	23,6%	2 733 324	25,5%
Espanha	1 580 450	16,5%	1 600 000	14,5%	884 923	8,3%
França	1 629 425	17,0%	1 250 000	11,4%	1 164 968	10,9%
Holanda	509 100	5,3%	500 000	4,5%	475 240	4,4%
América do Norte/E.U.A.	406 350	4,2%	300 000	2,7%	252 652	2,4%
Dinamarca	28 525	0,3%	50 000	0,5%	91 733	0,9%
Outros			50 000	0,5%		
TOTAL	9 568 100		11 000 000		10 702 656	

Tabela 1 – Distribuição do tráfico atlântico de escravos (importações)

De acordo com estimativas recentes – e apesar da pouca informação referente aos séculos XVI e XVII ⁹² –, o tráfico de seres humanos (exportados) entre as duas margens do Atlântico oscilará, no total, entre os cerca de 11.000.000 de Philip D. Curtin (1969)⁹³ e os 15.400.000 de Joseph E. Inikori (1976)⁹⁴. Este último mostrou-se bastante crítico em relação ao trabalho do primeiro – embora aquele nunca tenha declarado os seus números como definitivos⁹⁵ –, por não ter, aparentemente, contado com o tráfico clandestino, como aquele que teve como ponto de partida as colónias americanas (que terá beneficiado de dispensa de registo oficial), ou com as adulterações de registos (deflacionados para minimizar as taxas alfandegárias)⁹⁶. Grande parte dos historiadores

⁹⁰ Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: a Census*, Madison-Milwaukee-Londres, University of Wisconsin Press, 1969, p. 261 (com adaptações).

⁹¹ Hugh Thomas, *Op. cit.*, p. 805.

⁹² J. E. Inikori, “A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico”, p. 100.

⁹³ Deduzido dos números apresentados por este autor.

⁹⁴ J. E. Inikori, “A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico”, p. 100.

⁹⁵ Inês Osório, *op. cit.*, p. 22.

⁹⁶ J. E. Inikori, “The Volume of the British Slave Trade”, pp. 643-688. Registe-se, a título de curiosidade, o facto de Inikori, que apresenta os números mais elevados (embora haja autores que avançam estimativas entre os 20 e os 100 milhões – Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], p. 15), ser oriundo do continente africano (mais concretamente da Nigéria). Na transição do século XIX para o século XX, o académico americano William Du Bois, que tinha antepassados

contemporâneos, como é o caso de Hugh Thomas (1997), tendem a apresentar números da ordem dos 12-13 milhões de embarcados⁹⁷, reflectidos no total de 12.521.337 da base de dados da Universidade de Emory (actualização de 2019)⁹⁸.

A tabela 1 dá-nos uma ideia da distribuição do tráfico pelos países nele envolvidos, comparando as estatísticas de Curtin, Thomas e Emory (por conveniência e harmonização dos dados apresentados nos diversos estudos foram consideradas apenas as importações, que, em geral, e como vimos, correspondem a 80% das capturas). Nos números apresentados, vemos que ao tráfico luso-brasileiro cabe entre 40% e 48% do transporte de escravos através do Atlântico – e é curioso verificar que, em boa parte dos estudos consultados, os números de Portugal e do Brasil são frequentemente amalgamados, enquanto o tráfico norte-americano se apresenta separado do comércio britânico desde o século XVII. Mas mesmo descontando a parte que caberia exclusivamente ao Brasil⁹⁹, Portugal terá sido directamente responsável pela deportação de, pelo menos, 3.088.431 africanos¹⁰⁰ (cerca de 30% do total), valor que atinge os 5 milhões (40%) se adaptarmos (com alguma reserva) os números da Universidade de Emory¹⁰¹. Assim sendo, a liderança portuguesa neste processo é indesmentível, sendo,

oriundos de África, estimara que o tráfico atlântico levara 15 a 20 milhões de indivíduos (Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, p. 195).

⁹⁷ Thomas aponta, especificamente, para cerca de 13 milhões de escravos embarcados, dos quais terão sido desembarcados 11 milhões (*op. cit.*).

⁹⁸ Emory Center for Digital Scholarship, *op. cit.*. De acordo com esta base de dados, só 10.702.656 terão chegado ao fim da viagem.

⁹⁹ Esta destrição não é fácil, começando logo pelo facto de a maior parte do tráfico transatlântico português ter sido conduzido directamente a partir do Brasil (Madalena Schedel, *Em Defesa do Império Ameaçado – A Ação Política e Diplomática de D. João de Almeida de Melo e Castro, 5º Conde das Galveias (1792-1814)*, Cascais, Tribuna da História, Príncipe Editora, Lda., 1.^a edição, Abril de 2016, p. 24). Depois da respectiva independência – o critério mais objectivo de que dispomos para separar o tráfico português do brasileiro –, aquele território importou perto de um milhão e meio de africanos, que são frequentemente imputados a Portugal. Na verdade, as responsabilidades relativas a este último período devem ser partilhadas, pois, não obstante a separação do Brasil, muitos traficantes portugueses continuaram a participar activamente neste comércio, com grande proveito não só para si, mas também para as autoridades coloniais nacionais.

¹⁰⁰ Segundo António Carreira (1978), citado por Ferreira do Amaral, “A Abolição da Escravatura”, *A Monarquia Portuguesa – Reis e Rainhas na História de um Povo*, 1.^a edição, Lisboa, Selecções do Reader’s Digest, Abril de 1999, p. 182.

¹⁰¹ Que estão genericamente de acordo com os estudos de Edmundo Correia Lopes (*op. cit.*, pp. 149-150) e, mais recentemente, de Arlindo Caldeira (*Escravos e Traficantes no Império Português*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2013, pp. 28-29), reflectindo, de resto, o contributo deste último para aquela base de dados (cf. Inês Osório, *op. cit.*, p. 23). Nestes estudos, verificamos

ainda, agravada pela desproporcionalidade em relação ao território e à população do país¹⁰².

Para além da tragédia humana associada à escravidão e às condições insalubres do transporte por mar, o tráfico negreiro terá sido responsável por um grave dano demográfico nas populações africanas, que não se terá limitado ao litoral, pois a intensa procura dos traficantes, sobretudo, a partir do século XVIII, levou à penetração mais para o interior¹⁰³, com razias a aldeias inteiras, onde os elementos válidos eram arrebanhados e as crianças e os velhos, simplesmente, eliminados¹⁰⁴. Se tivermos em conta que a população de África no início do século XIX se estima em cerca de cem milhões de indivíduos¹⁰⁵, verificamos que o tráfico transatlântico terá arrebatado, nos trezentos anos anteriores, o correspondente a 12% desse valor, metade do qual durante o século precedente. A percentagem aumenta para 16% se nos basearmos nas estimativas populacionais da Universidade de Groningen (74 milhões)¹⁰⁶. O impacto torna-se ainda mais significativo se considerarmos o potencial de crescimento interrompido – os indivíduos embarcados (quase todos na força da idade) correspondem a cerca de 30% do aumento da população no continente ocorrida entre 1500 e 1800 ¹⁰⁷ –, até porque os traficantes de escravos levaram com eles muitas mulheres em idade maternal (constituindo 30% a 40% do total embarcado)¹⁰⁸. Não nos esqueçamos, porém, que, no período em apreço, a população se reproduziu repetidamente ao longo de 12 gerações. Considerando uma média populacional de 50 milhões de pessoas (80% do total do continente), e fazendo incidir sobre ela uma taxa de natalidade (anual) da ordem dos 48

que só as importações destinadas ao Brasil (cerca de 95% do total) oscilam, respectivamente, entre os 4.500.000 e os 4.800.000.

¹⁰² Ferreira do Amaral, *op. cit.*, p. 182.

¹⁰³ M. Malowist, *op. cit.*, p. 23.

¹⁰⁴ Serge Cosserson, *op. cit.*, [vol. 10], p. 15.

¹⁰⁵ J. F. Ade Ajayi, “África no início do século XIX: problemas e perspectivas”, *História Geral de África*, 2ª ed., vol. VI, p. 3.

¹⁰⁶ Angus Maddison, *The World Economy: Historical Statistics*, Statistical Appendix, University of Groningen, 2007, ggdc.net, consultado em Junho de 2020.

¹⁰⁷ De acordo com as estimativas apresentadas por J. E. Inikori (“A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem econômica no Atlântico”, p. 120). Se seguirmos os números da Universidade de Groningen, a percentagem sobe para 44%.

¹⁰⁸ Id., *ib.*, pp. 123-125.

nados-vivos por mil habitantes¹⁰⁹, vemos que, nesses trezentos anos, terão nascido na África subsaariana cerca de 720 milhões de indivíduos, um terço dos quais estimamos terem chegado à idade adulta¹¹⁰. Desses 240 milhões, e tendo em conta as estimativas mais negativas, os traficantes de escravos ocidentais não terão arrebanhado mais do que 6% do total (valor que sobe para 8% se considerarmos apenas os dados referentes ao século XVIII¹¹¹), um número que não deixa de ter algum peso, mas que se afigura menos dramático do que aquilo que somos habitualmente levados a crer, embora o impacto possa ter sido consideravelmente mais significativo nas regiões onde o tráfico incidiu com maior intensidade (na África Ocidental, onde se concentraria um terço da população do continente¹¹² – e cerca de metade da população a Sul do Saara –, o abalo poderá ter atingido os 12%). O problema, porém, poderá não estar tanto no decréscimo populacional – compensado pela fertilidade das mulheres africanas –, mas sim nos desequilíbrios demográficos introduzidos, que, conjugados com períodos de secas/fomes, suscitaram abalos apreciáveis na população¹¹³.

Noutra perspectiva, observamos que, entre 1750 e 1800, a população de África, cresceu cerca de 1% (v. gráfico 14). Entre 1800 e 1850, o crescimento foi de 4% e, entre 1850 e 1900, de 20%, o que, de certa forma, corresponde à variação dos números do tráfico atlântico nesse período (decréscimo ligeiro – da ordem dos 2% – na primeira metade do século XIX em relação à segunda metade do século XVIII e o seu quase desaparecimento – queda de 98% - na segunda metade do século XIX). Comparando com a evolução da população europeia em igual período, verificamos, de facto, uma notável estagnação até 1850. O grande crescimento ocorrerá a partir daí, sobretudo durante o século XX (66% na primeira metade e perto de 250% na segunda), ao qual

¹⁰⁹ Valor extrapolado dos dados do The World Bank <https://tinyurl.com/2ttxktyh> e de Macrotrends, <https://www.macrotrends.net/countries/AFR/africa/birth-rate> (ambos consultados em Julho de 2020), referentes à África subsaariana no período 1950-2018.

¹¹⁰ Extrapolado das mesmas fontes, tendo como referência a relação de 58% entre as taxas de mortalidade e de natalidade em meados do séc. XX.

¹¹¹ Os estudos de Joseph. C. Miller, que aponta para 8,6% de população escravizada em Angola em finais do século XVIII, não andam muito longe desta estimativa (Joseph C. Miller, *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade 1730–1830*, Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1988, p. 160).

¹¹² Cerca de 20 milhões por volta de 1500, com base nos cálculos de vários autores citados por J. E. Inikori (“A África na história do mundo: o tráfico de escravos a partir da África e a emergência de uma ordem económica no Atlântico”, p. 120).

¹¹³ Joseph C. Miller, *op. cit.*, pp. 167-169.

decerto não serão estranhos os progressos introduzidos pelos europeus, nomeadamente no campo da Medicina.

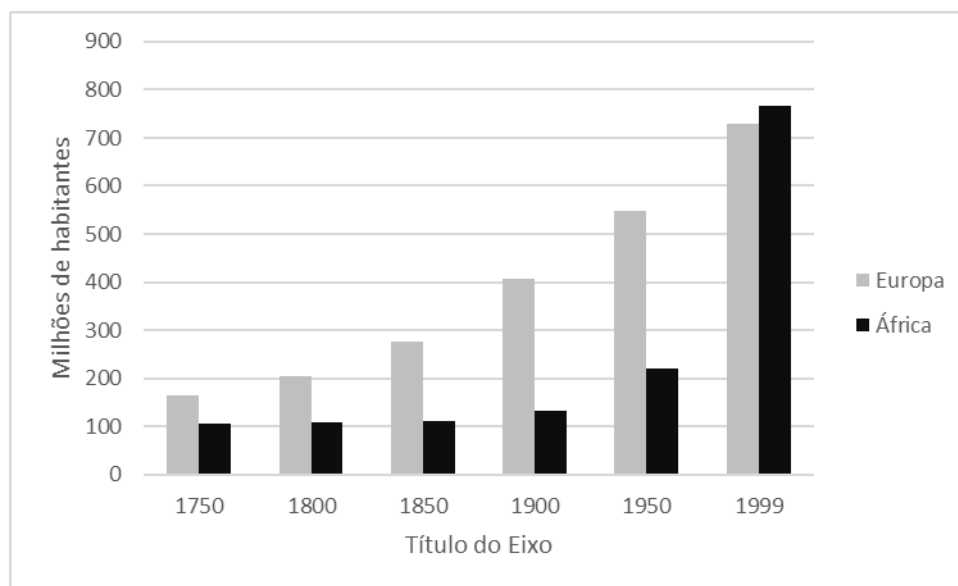


Gráfico 14- Evolução da população em África e na Europa (1750-1999) ¹¹⁴

Os efeitos negativos poderão, ainda, ter-se feito sentir por outras vias. Herbert S. Klein refere, por exemplo, as doenças trazidas pelos europeus e o abandono de terras na sequência das depredações dos negreiros¹¹⁵. Afirmam alguns autores que no século XV o desenvolvimento económico e social em África teria um nível semelhante ao da Europa¹¹⁶, sendo que, quatro séculos depois, o continente estava em acentuado declínio, tornando-se presa fácil para o colonialismo ocidental. No entanto, os números atrás apresentados – sobretudo quando comparados com as avassaladoras perdas humanas que a Europa sofreu em certos períodos da sua História – levam-nos a crer que o tráfico de escravos – do qual algumas estruturas locais tiraram grande proveito – não foi o maior (ou, pelo menos, o único) responsável por esta decadência (ou ausência de

¹¹⁴ ONU, *The World at Six Billion* (relatório), 01JAN 2016, <https://tinyurl.com/n36syp49>.

¹¹⁵ Herbert S. Klein, “Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade”, *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World 1350-1750*, ed. James D. Tracy, Nova Iorque, Cambridge University Press, 1990, p. 298. Estas afirmações merecem-nos algumas reservas, já que parecem ter sido, sobretudo, os europeus a sucumbir às doenças africanas. Por outro lado, o eventual contágio das populações teria sido um efeito genérico do contacto entre povos, que não tem directamente a ver com a natureza da actividade que o provocou. Joseph C. Miller refere particularmente a varíola, trazida para a África Ocidental pelos europeus, mas limita os seus efeitos aos cativos amontoados para embarque (Joseph C. Miller, *op. cit.*, p. 156).

¹¹⁶ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], p. 15. O mesmo não podemos, naturalmente, dizer em termos de desenvolvimento cultural e tecnológico [comentário do autor].

progresso?¹¹⁷). Para o comprovar, basta ter em conta que também o Magrebe e o Médio Oriente sofreram a colonização europeia, apesar de não terem tido as suas populações escravizadas. Claro que, com isto, não queremos, de modo algum, negar o profundo drama humano que o tráfico de escravos constituiu para milhões de africanos.

Veremos, por outro lado, que os traficantes ocidentais não foram os únicos grandes predadores a lançar-se sobre os povos da África subsaariana, o que, naturalmente, agrava os números atrás apresentados.

3.5 Um “parente” negligenciado: o tráfico árabo-muçulmano

Das guerras desencadeadas pela expansão inicial da religião muçulmana resultaram centenas de milhares de cativos. Nessa altura, os escravos constituíam a maioria dos escravos do mundo muçulmano¹¹⁸. No entanto, em 652 o emir árabe Abdallah Ben Saïd impôs aos sudaneses a entrega anual de 360 escravos¹¹⁹, marcando o início da escravização dos povos africanos pelos invasores islâmicos.

Estes voltariam a concentrar a sua atenção em África depois de completarem a conquista da Península Ibérica (embora o curso entre o Mediterrâneo e o Atlântico, com a tomada de cativos cristãos se mantivesse até ao século XIX). Após algumas tentativas de penetração a partir do Magrebe recém-islamizado, serão os Almorávidas (séc. XI), a partir de Marrocos e da Mauritânia, a levar o seu poder militar ao interior de África (na região do Gana). No entanto, já os egípcios (islamizados) tinham, entre os séculos VIII e IX, tornado o Sudão um entreposto comercial com ligação ao Gana, de onde provinham remessas de ouro¹²⁰. Estabeleciam-se, deste modo, as rotas caravaneiras que, nos mil anos seguintes, iriam sangrar o continente africano da sua seiva humana. Neste comércio, os traficantes muçulmanos – tal como, mais tarde, os europeus – contaram

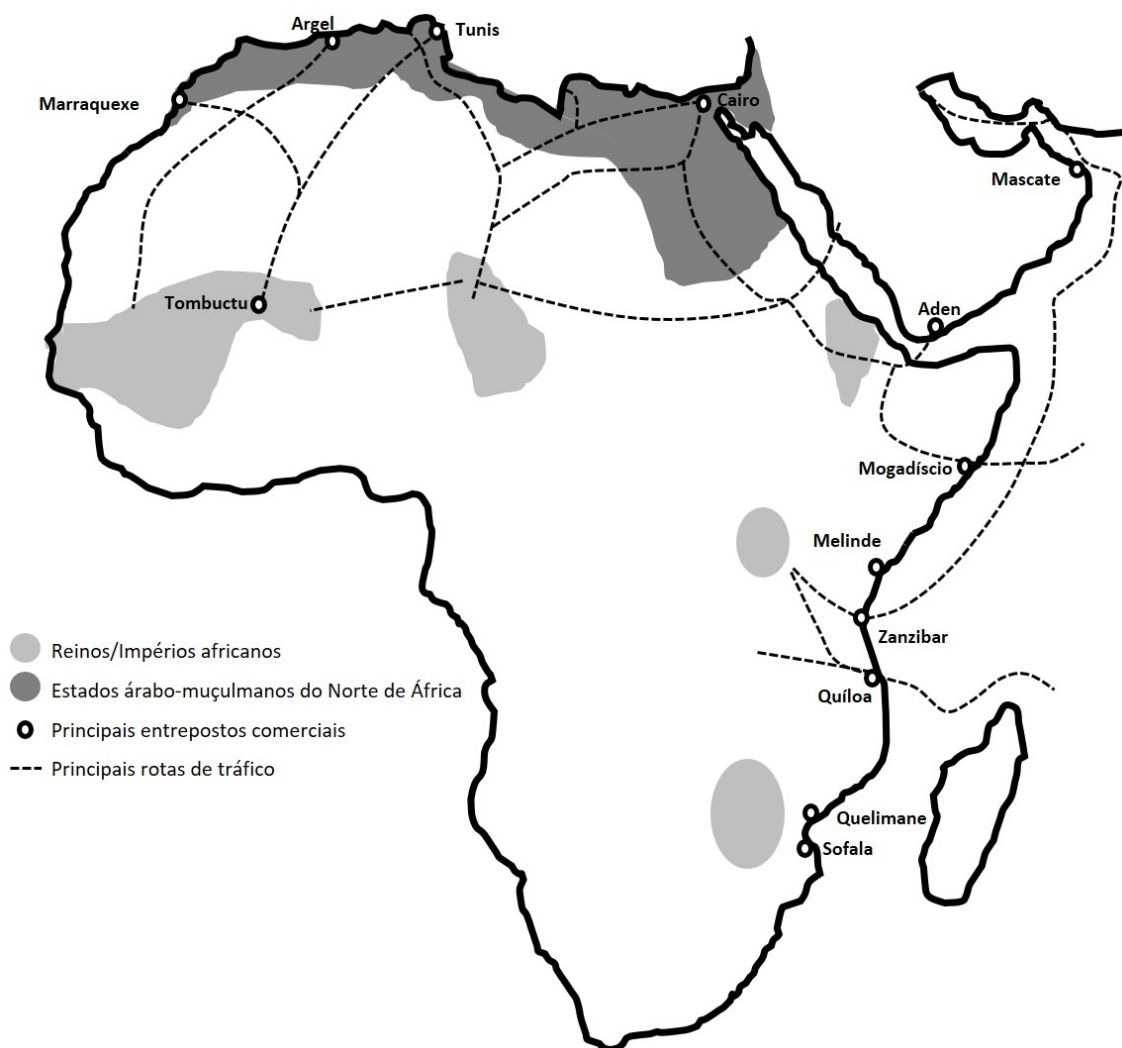
¹¹⁷ Tenhamos, naturalmente, em consideração o facto de o progresso não ter, necessariamente, de ser medido pelos padrões ocidentais, como refere Lévi-Strauss no ensaio *Raça e História* (de que consultámos a versão *online*, trad. e notas René Decol, s.l., © UNESCO 1960, © René Decol 2012, <https://docs.google.com/document/d/1SF1O845z6Z5jxswPPMm9ZV8ob7854VLA-5uZzh01N84/edit>, consultado em Janeiro 2021). Neste caso, referimo-nos, especificamente, ao progresso tecnológico, quer como fonte de bem-estar quer como factor de poder na cena internacional.

¹¹⁸ Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, pp. 12-13.

¹¹⁹ Id., *ib.*, pp. 8, 20.

¹²⁰ Id. *Ib.*, pp. 69-72.

com a cumplicidade de alguns chefes locais, o que contribuiu para a sua sistematização¹²¹.



Mapa 4 – Principais rotas do tráfico árabo-muçulmano¹²²

E se, de início, se honrava o princípio da não-escravização dos povos convertidos (que os cristãos também deviam observar), essa proibição começou a ser desrespeitada na África subsaariana logo no século VIII¹²³, sob pretexto da falibilidade das conversões recentes e do carácter deformado dos negros – propensos à idolatria –, cuja purificação religiosa motivou várias razias durante o século XI¹²⁴. Por outro lado, a

¹²¹ Id., *ib.*, pp. 86-88, 98-99.

¹²² Adaptado de id., *ib.*, pp. 128, 129.

¹²³ Id., *ib.*, pp. 51-53.

¹²⁴ Id., *ib.*, pp. 73-74, 9-97.

inferioridade civilizacional dos negros torná-los-ia mais inclinados a aceitar a escravidão, como afirmava, no século XIV, o cronista tunisino Ibn Khaldun¹²⁵. Terão sido, aliás, os muçulmanos árabes a desenvolver os primeiros preconceitos em relação aos negros – inexistentes na Europa até ao século XII mas que os europeus viriam, mais tarde, a adoptar –, cujos descendentes no mundo árabe passaram a ser discriminados negativamente em relação aos descendentes de cativos persas ou mesmo eslavos¹²⁶. Esta discriminação, juntamente com as duras condições de trabalho (não tão suaves como alguns autores defendem) originaram, entre 869 e 883, uma rebelião de grandes dimensões no Médio Oriente – na região onde se situa o actual Iraque – que envolveu cerca de 500.000 escravos e homens livres de origem africana.

Entretanto, em África, soberanos locais convertidos passaram a atacar tribos vizinhas “infiéis” ou a escravizar alguns dos seus súbditos para os venderem aos traficantes árabes. Alguns dos cúmplices mais gananciosos, como os reis do Daomé, nem sequer eram islamizados¹²⁷. O excedente de cativos obtidos fez mesmo com que, mais tarde, estes chefes vissem com bons olhos a chegada dos navegadores europeus¹²⁸ – o que, obviamente, não justifica nem desculpa a acção destes.

No Norte de África a escravatura nunca se terá desenvolvido em grande escala por falta de capacidade de alimentar (e dar de beber a) grandes populações¹²⁹ – a que se soma o declínio da Espanha muçulmana por efeito da Reconquista Cristã¹³⁰. No entanto, na Arábia, cuja população residente (8 milhões) era manifestamente insuficiente para arar a terra fértil¹³¹, tornava-se necessário recorrer extensivamente a mão-de-obra escrava. A esta necessidade somava-se o reforço do exército, a aquisição de cozinheiras e serviçais e até a obtenção de serviços de índole sexual¹³². Os escravos eram expedidos

¹²⁵ Id. *Ib.*, p. 141.

¹²⁶ Id., *ib.*, pp 44-45, 49.

¹²⁷ Id., *ib.*, pp. 98-103.

¹²⁸ Id. *Ib.*, p. 102.

¹²⁹ Id., *ib.*, p. 146.

¹³⁰ António de Jesus Bispo, *op. cit.*, pp. 926-927.

¹³¹ Tidiane n’Diaye, *op. cit.*, p. 157. Segundo o autor, seriam necessários 50 milhões de trabalhadores para o efeito, o que nos parece algo exagerado tendo em conta os números globais do tráfico de escravos para esta região (v. adiante).

¹³² Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], p. 11.

quer por via terrestre, pelo interior do continente africano, quer por via marítima, através das rotas do Índico e Mar Vermelho.

Nas caravanas de escravos, cujo trajecto podia levar meses, a taxa de mortalidade era da ordem dos 20% ¹³³ (o que não fica muito longe das perdas humanas associadas ao transporte marítimo europeu). As condições eram terríveis, com fome, frio, calor extremo, maus-tratos (coleiras de ferro e emparelhamento com forquilhas de madeira) e violência física, a que se juntava a eliminação dos doentes e dos mais fracos. Os relatos de Livingstone e de Stanley sobre este sistema de transporte serviram de pretexto a Leopoldo II da Bélgica para organizar, entre 12 e 19 de Setembro de 1876, em Bruxelas, uma Conferência Internacional de Geografia, na qual foi criada a Associação Internacional para a Exploração e Civilização da África Central e se delimitou uma zona de acção no interior do continente africano (cujos efeitos se revelariam mais perversos do que aquilo que as suas nobres intenções anunciavam).

À mortalidade associada ao transporte por terra somavam-se os massacres perpetrados durante as razias – na descrição de uma delas, Stanley refere a morte de 33.000 pessoas para uma captura de 10.000 escravos¹³⁴ –, tragédias cuja culpa é repartida com os traficantes europeus (embora na segunda a acção destes fosse, geralmente, indirecta). No entanto, o tráfico árabo-muçulmano revelou-se mais mortífero devido à prática generalizada da castração, que mataria, pelo menos, dois terços dos que a ela eram submetidos¹³⁵. Relatos do mercador árabe Al-Hajj Faraj Al-Funi (séc. XIV) e do geógrafo/explorador alemão Philipp Paulitsche (finais do séc. XIX) confirmam a elevada mortalidade associada à castração¹³⁶, embora, pontualmente, alguns autores, como o suíço arabizado Johann Ludwig Burkhardt (1784-1817) defendam a prática como segura (mortalidade de apenas 2%)¹³⁷. A castração visaria, sobretudo, impedir a reprodução dos escravos, embora pudesse também dever-se a eventuais receios dos muçulmanos de verem seus haréns “pilhados sexualmente” pelos africanos¹³⁸ (receio que, provavelmente, se estendeu aos escravos brancos, já que estes

¹³³ Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, p. 123.

¹³⁴ *Id.*, *ib.*, p. 199.

¹³⁵ *Id.*, *ib.*, pp. 167-170.

¹³⁶ *Id.*, *ib.*, p. 175.

¹³⁷ *Id.*, *ib.*, pp. 175-176.

¹³⁸ *Id.*, *ib.*, pp. 170-173.

também eram, muitas vezes, submetidos a este processo). Admitindo que a maior parte dos rapazes africanos cativos era castrada¹³⁹ e tendo em conta os números totais deste tráfico (de que falaremos mais adiante), facilmente chegamos a cerca de dois milhões de mortos em consequência desta prática. Se a isto somarmos a impossibilidade de reprodução dos homens submetidos a castração e o facto de os filhos das escravas negras serem frequentemente mortos após o nascimento, podemos falar de um verdadeiro genocídio, com uma geração inteira de escravos a desaparecer após meia dúzia de anos¹⁴⁰ e a exigir, continuamente, novas remessas (todos os anos era necessário renovar 20 a 30 por cento dos escravos)¹⁴¹.

As exportações de escravos da África Oriental para a Arábia através do sultanato de Omã aumentaram consideravelmente em meados do século XVIII. Mas foi no século XIX, quando Zanzibar se assumiu como o principal mercado esclavagista da região – viria a tornar-se independente em 1864 com o apoio da Grã-Bretanha (com quem negociava marfim e ajudava a controlar as rotas do Índico¹⁴²) –, que os efeitos depredatórios sobre as populações do Leste e do Centro se tornaram verdadeiramente trágicos¹⁴³. Fontes britânicas referem que só naquele mercado passaram, entre 1830 e 1873 (ano em que o tráfico foi ali proibido), 600.000 cativos¹⁴⁴.

¹³⁹ Id., *ib.*, p. 178.

¹⁴⁰ Id., *ib.*, pp. 180-182.

¹⁴¹ Id., *ib.*, p. 162.

¹⁴² Tidiane n'Diaye acusa os britânicos de fecharem os olhos ao tráfico zanzibariano (*op. cit.*, pp. 78-79), o que nos parece algo injusto. Apesar de não dispormos de muita Informação sobre a acção da *Royal Navy* na África Oriental, temos alguns números indicativos, como os de Christopher Lloyd, que atribui à marinha britânica a captura de 43 navios com 250 escravos a bordo no período entre 1862 e 1863 (João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negreiro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013, p. 167). Já G. L. Sullivan, um oficial britânico que serviu no Índico, afirma que, entre 1868 e 1869, terá participado na libertação de 2.179 escravos (G. L. Sullivan, *Dhow Chasing in Zanzibar Waters and on the Eastern Coast of Africa: Narrative of Five Year's Experience in the Suppression of the Slave Trade*, 3.^a ed., Londres, Sampson Low, 1873, p. 5), o que, correspondendo a cerca de 10% do volume anual estimado, não anda muito longe dos resultados obtidos na costa ocidental. A esta acção fiscalizadora soma-se a pressão que as autoridades britânicas vinham exercendo sobre o governo de Zanzibar desde 1841, da qual resultou a promulgação de leis e tratados tendentes à proibição do comércio de escravos.

¹⁴³ Pathé Diagne, “As estruturas políticas, económicas e sociais africanas durante o período considerado”, *História Geral de África*, 2.^a ed., vol. V, p. 48.

¹⁴⁴ Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, p. 200. Este número poderá, eventualmente, pecar ligeiramente por defeito, se tivermos em conta uma média anual de 20.000 cativos. G. L. Sullivan, por exemplo, refere que em 1850 Zanzibar terá traficado 20.000 escravos, sendo que vinte anos depois os

O tráfico oriental – tal como o transaariano – terá, aliás, crescido exponencialmente após as proibições no Ocidente¹⁴⁵, não só pelo fim da concorrência como também pelo facto de, no processo de colonização subsequente, as rivalidades entre potências colonizadoras as terem levado a adoptar uma postura tolerante em relação ao tráfico nos territórios que controlavam¹⁴⁶. Por fim, as explorações europeias no interior de África acabaram por abrir o caminho aos traficantes muçulmanos a partir do Leste¹⁴⁷. Em meados do século XIX, o mercado egípcio processava 40.000 a 50.000 escravos por ano e em 1870 foram transaccionados em Cartum (Sudão) 30.000 cativos, aos quais se junta a renovação dos 9.000 a 12.000 escravos que morriam anualmente em Zanzibar¹⁴⁸ (mais os que eram traficados para outros locais, sendo que alguns autores apontam um total anual da ordem dos 50.000¹⁴⁹). Raymond Mauny dá-nos uma estimativa média de 20.000 escravos por ano só nas rotas transarianas a que se somariam outros tantos na costa oriental e outros tantos através do Mar Vermelho¹⁵⁰. Chegamos, assim, a números da ordem dos dois milhões de escravos traficados só no período de 25 anos situado entre 1864 e 1890, ou seja, um quinto de todo o tráfico conduzido pelos árabes entre os séculos VII e XVI (cerca de 10 milhões¹⁵¹).

O tráfico de escravos no Império Otomano só seria proibido em 1871 e a escravatura apenas em 1924 (já na nova república turca). Em 1873, Zanzibar acordou com a Grã-Bretanha a abolição do tráfico, mas manteve-o, encapotadamente, até à última década do século – Tippu Tip, um dos maiores traficantes daquele sultanato, retirou-se por volta de 1891 –, tendo a escravatura sido ali oficialmente abolida em 1897. O último mercado de escravos terá ocorrido em Marrocos em 1920¹⁵².

números anuais teriam triplicado (*op. cit.*, pp. 4, 18). Outras fontes, citadas por João Freire, apontam para 20.000 em 1867/1868 e 40.000 em 1858, com um total de dois milhões no conjunto dos séculos XVIII e XIX (*op. cit.*, pp. 80, 166, 170).

¹⁴⁵ Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, p. 166.

¹⁴⁶ Id., *ib.*, pp. 128-131.

¹⁴⁷ Id., *ib.*, p. 67.

¹⁴⁸ Id., *ib.*, pp. 133, 154, 162.

¹⁴⁹ Robert Caputo, “Swahili Coast”, *National Geographic*, 6 de Dezembro de 2007, <https://tinyurl.com/mr433yw5>, consultado em Julho de 2020.

¹⁵⁰ Tidiane n'Diaye, *op. cit.*, p. 200.

¹⁵¹ Id., *ib.*, p. 198.

¹⁵² Id., *ib.*, p. 202.

É extremamente difícil calcular os números totais do tráfico árabo-muçulmano, já que não nos ficaram registos escritos desta actividade, a não ser relatos dispersos de viajantes, complementados por algumas fontes orais¹⁵³. Ralph Austin dá-nos uma estimativa de 7.400.000 no tráfico transaariano e mais 8 milhões na costa oriental e Mar Vermelho¹⁵⁴, o que perfaz um total da ordem dos 17 milhões (outros autores apresentam valores mais modestos, entre os 9 e os 12 milhões). Em geral, considera-se que este tráfico teve menor impacto na população africana do que o escravagismo ocidental¹⁵⁵, possivelmente pelo facto de se ter desenrolado ao longo de mil duzentos e cinquenta anos, enquanto o tráfico europeu e americano se concentrou num período de quatro séculos. Também é verdade que o mundo árabe não conheceu a industrialização nem o sistema capitalista que potenciaram, entre os séculos XVII e XVIII, o sistema escravagista europeu. No entanto, em meados do século XIX, atingiu – se não mesmo ultrapassou – os valores do tráfico ocidental da segunda metade do século XVIII (ambos na ordem dos 80.000 escravos por ano). A estes números somam-se os massacres, os saques, as destruições e as epidemias (cujas vítimas andarão à volta de algumas dezenas de milhares), que, por sua vez, se juntam às baixas ocorridas durante as viagens (que estimamos em cerca de três milhões) e às mortes provocadas pela castração (dois ou três milhões).

Pelo meio ficam, ainda, mais de um milhão de europeus escravizados pelos piratas barbarescos¹⁵⁶, cuja actividade se manteve até às primeiras décadas do século XIX, tendo-se extinguido completamente apenas em 1830, com a conquista francesa da Argélia. São, também, de referir os escravos russos (em número desconhecido, mas que facilmente estimamos em vários milhares) que, entre os séculos XVII e XIX, terão passado pelo famigerado mercado de Khiva (no actual Uzbequistão), sendo, porém, largamente suplantados pelos prisioneiros persas que ali terão sido vendidos (um milhão só na primeira metade do século XIX)¹⁵⁷, sem qualquer contemplação pelo facto de grande parte deles perfilhar a religião islâmica dominante naquele khanato. Registem-

¹⁵³ Id, *ib.*, pp. 198-199.

¹⁵⁴ Id. *Ib.*, p. 200

¹⁵⁵ Serge Cosseron, *op. cit.*, [vol. 10], p. 11.

¹⁵⁶ Robert Davis, *Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500-1800*, Nova Iorque, Palgrave Macmillan, 2003.

¹⁵⁷ “Khiva, Uzbekistan”, *Encyclopaedia Britannica*, <https://www.britannica.com/place/Khiva>, consultado em Julho de 2020.

se, por fim, cerca de dois milhões e meio de escravos importados da região do Mar Negro pelos otomanos¹⁵⁸, situação a que só os compromissos decorrentes da Conferência de Bruxelas (1890) e, mais tarde, a revolução dos “Jovens Turcos” puseram definitivamente cobro, apesar de o império ter oficialmente abolido a “escravatura branca” em 1830.

Alguns intelectuais europeus, como Basil Davidson e Henri Brunschwig, minimizam o tráfico árabo-muçulmano em relação ao tráfico marítimo europeu. Antes deles, outros, como John Fryer Keane, que visitou a Arábia em 1881, afirmavam que no mundo muçulmano os escravos negros conheciam uma dignidade e um grau de civilização que não tinham nas suas terras de origem¹⁵⁹. Mas é, sobretudo, do lado dos povos africanos que parece haver uma memória selectiva que poupa os árabo-muçulmanos, seja por solidariedade religiosa ou por reacção ao colonialismo ocidental (que também veio a atingir o Médio Oriente e o Norte de África)¹⁶⁰. De facto, a colonização europeia que se seguiu ao tráfico transatlântico ajudou a cimentar a culpa do Ocidente, mas, conforme refere Tidiane n’Diaye¹⁶¹, enquanto a Europa fez a autocritica durante e após o processo abolicionista, o mundo muçulmano, onde nunca houve movimentos abolicionistas significativos (talvez por receio de contestar a religião dominante), manteve o silêncio.

É inegável que a sociedade ocidental assumiu uma postura violenta e depredatória em relação a África, que nem a sua contraparte árabo-muçulmana desculpa ou relativiza. Foi ela, porém, como adiante veremos, quem veio a adoptar medidas concretas no sentido de acabar com o tráfico de escravos naquele continente – e no Mundo, em geral.

¹⁵⁸ *The Cambridge World History of Slavery*, Volume 3, AD 1420–AD 1804, Cambridge University Press, 2011

¹⁵⁹ Tidiane n’Diaye, *op. cit.*, pp. 136-139.

¹⁶⁰ *Id.*, *ib.*, p. 201.

¹⁶¹ *Id.*, *ib.*, pp. 187, 189.

CAPÍTULO 4 – O PROCESSO ABOLICIONISTA

4.1 O despertar do abolicionismo

Dado o seu carácter opressivo – e independentemente da legitimidade que as várias sociedades humanas lhe foram conferindo ao longo dos tempos –, é natural que a Escravatura tenha tido sempre os seus opositores, a começar, desde logo, pelos que a ela foram sujeitos (e mesmo os que o fizeram por escolha própria terão estado sujeitos a outros constrangimentos, nomeadamente os de natureza financeira) – o que não impediu vários antigos escravos de virem a tornar-se proprietários e/ou traficantes¹. Vimos que algumas correntes filosóficas libertárias, assim como algumas religiões (sobretudo o Cristianismo e o Islão), se opuseram, de forma genérica, ao conceito que lhe estava associado, sem, contudo, a contestarem abertamente e acabando, até, por tolerá-la.

O tráfico atlântico foi alvo de várias bulas papais que, se, por um lado, condenavam a escravização dos convertidos, autorizavam, por outro, a conquista de novas terras para a cristandade e a submissão dos pagãos (como foi o caso da atrás citada bula *Dum Diversas*, do papa Nicolau V ao rei Afonso V de Portugal em 1452). Especial atenção mereceram os indígenas do continente americano (em boa parte graças aos esforços dos jesuítas), que viram o seu direito à liberdade defendido nas bulas *Sublimis Deus*, de Paulo III (1537) e *Commissum Nobis*, de Urbano VIII (1639). Já o tráfico de africanos nunca foi alvo de uma verdadeira e definitiva condenação da parte da Igreja Católica, que, sob a capa da caridade e do espírito humanitário – de que foi exemplo a acção do jesuíta Pedro Claver (1580-1654), que se dedicava ao acolhimento e à integração dos escravos desembarcados em Cartagena² –, foi compactuando com o sistema.

As correntes abolicionistas – surgidas, sobretudo, no seio de comunidades protestantes não-governamentalizadas, onde o trabalho individual é valorizado e a

¹ V., p. ex., os estudos de Carlos Eugénio Líbano Soares (“Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia, Bahia. 1700-1751”, *Revista de História Comparada*, 7-2, Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Comparada do Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013, pp. 56-57) ou de João José Reis (“De escravo a rico liberto”: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista”, *Revista História*, n.º 174, São Paulo, Universidade Estadual Paulista, jan.-jun., 2016, pp. 15-68).

² João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo em Meados do Século XIX”, *Análise Social*, Vol. XLI (180), 2006, p. 671.

frugalidade encorajada³ – só começaram verdadeiramente a fazer-se sentir em finais do século XVII. O primeiro grande marco desta luta terá sido a petição contra a escravatura promovida em 1688, na Pensilvânia, por Francis Pastorius. É de referir que esta colónia americana tinha sido fundada sete anos antes pelos Quakers – de cuja doutrina Pastorius seria simpatizante –, um grupo religioso que, promovendo a igualdade e a vida simples (modelo característico das comunidades religiosas dissidentes), se virá a distinguir na luta contra a escravatura. A costa setentrional do futuro território dos Estados Unidos, para onde convergem, por essa altura, as comunidades religiosas perseguidas na Grã-Bretanha (processo iniciado em 1620 com a migração dos Puritanos para o Massachusetts), acaba, assim, por tornar-se um paradigma de sociedade não-esclavagista, ao contrário do que sucede nas grandes plantações do Sul.

Claro que por detrás da ideologia abolicionista não estavam apenas motivações religiosas e morais, estando também em causa os modelos económicos baseados na livre iniciativa que a mentalidade protestante fez vingar⁴, sobretudo no Norte da Europa. Diga-se, aliás, que muitos dos primeiros abolicionistas prosperaram nas áreas da Indústria, dos Transportes, da Banca e dos Seguros, assim como do sector mineiro, sendo os Quakers, pioneiros da Revolução Industrial e do Capitalismo, um exemplo ilustrativo destas correntes⁵.

Pouco depois, o Iluminismo e as ideias progressistas surgidas na segunda metade do século XVIII, consolidadas pela Revolução Francesa, começaram a generalizar, entre as principais potências ocidentais, o sentimento anti-esclavagista. De facto, os ideais de Liberdade, Igualdade e Fraternidade eram, de todo, incompatíveis com a escravização de seres humanos, com a qual o Antigo Regime estava comprometido. Paralelamente, alguns notáveis teóricos como David Hume ou Benjamin Franklin⁶ salientavam os efeitos nefastos da instituição esclavagista sobre a educação dos jovens mais privilegiados. Ironicamente, muitas das ideias abolicionistas deste período foram

³ Dietrich Schwanitz, *Cultura – Tudo o que é Preciso Saber* [ed. portuguesa – 6 vols.], Alfragide, Publicações D. Quixote, 2016, vol. 2, pp. 31-41, 63-64.

⁴ O Calvinismo – de onde derivou, entre outras confissões religiosas, o Puritanismo –, com a sua doutrina da Predestinação, que levou muitos dos seus adeptos a procurar na prosperidade económica um sinal divino da sua futura salvação, constituiu uma das bases da sociedade capitalista (Schwanitz, *op. cit.*, vol. 2, pp. 39-41).

⁵ João Pedro Marques, *op. cit.*, pp. 673-674.

⁶ Citados por Margarida Seixas, “O trabalho escravo e o trabalho forçado na colonização portuguesa oitocentista: uma análise histórico-jurídica”, *Revista Portuguesa de História*, t. XLVI, Coimbra, 2015, pp. 217-236

discutidas em cafés ou em salões onde se tomavam bebidas feitas e adoçadas com produtos oriundos de plantações onde se recorria ao trabalho escravo.

Em 1776, a Declaração de Independência dos Estados Unidos proclama a igualdade dos homens e o seu inalienável direito à Vida e à Liberdade. Em 1780, a Assembleia-Geral da Pensilvânia aprovou uma lei para a abolição gradual da escravatura (*An Act for the Gradual Abolition of Slavery*), proibindo a importação de escravos para aquele estado e declarando livres todas as crianças ali nascidas (mantendo, porém, o estatuto dos escravos existentes). A Nova Hampshire seguiu-lhe o exemplo em 1783 e, em 1784, foi a vez do Connecticut e de Rhode Island. Já o Massachusetts decretou a total ilegalidade da escravatura em 1783. Em 1804 praticamente todos os estados do Norte tinham abolido a escravatura ou tinham implementado medidas para a sua extinção gradual. Mas, apesar de alguns progressos ulteriores, o país – com especial incidência nos estados do Sul – manter-se-ia oficialmente esclavagista até meados do século seguinte.

Durante a guerra de independência dos E.U.A. (1775-1783), muitos escravos americanos combateram do lado britânico, que lhes ofereceu a liberdade (na verdade, também se verificaram alguns alistamentos nas forças independentistas, esperando igual benesse). A coroa britânica ofereceu terras na província da Nova Escócia (Canadá) a 3.000 destes lealistas, mas a maior parte – por inadaptação ao clima e à atitude discriminatória dos colonos brancos – acabou por preferir a reinstalação na colónia africana da Serra Leoa, criada em 1787 para acolher escravos libertados.

Em 1792, a França revolucionária – onde, em 1789, a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, proclamara que todos os homens nascem livres e iguais em direitos – declarou livre quem quer que entrasse em território francês e, em 1794, proclamou a emancipação dos escravos em todos os seus territórios e possessões. O império napoleónico faria, em breve, reverter estas leis, mas o triunfo da revolução haitiana, em 1804, vibrou um rude golpe no escravagismo francês, que se manteria, porém, oficialmente, por mais quatro décadas.

4.2 O combate ao tráfico

Não obstante o pioneirismo americano e francês, será a Grã-Bretanha – onde sobressai o activismo dos grupos evangélicos – a assumir o protagonismo da campanha

abolicionista global. Esta causa começa a ganhar espaço na opinião pública britânica aquando dos julgamentos de dois famosos casos: o Caso Somerset (1772) e o Caso *Zong* (1783). O primeiro dizia respeito a um escravo – James Somerset – que, tendo sido comprado em Boston, fugira e fora recapturado em território inglês. Após uma acção judicial interposta pelos seus padrinhos de baptismo, foi libertado por ordem do tribunal, cuja decisão, baseada em argumentos legais, não se coibiu de proclamar a imoralidade da escravatura⁷. Já o segundo caso teve a ver com a matança de 130 escravos africanos, que, em 1781, durante a travessia atlântica para a Jamaica e perante a escassez de água potável a bordo do navio que os transportava – o *Zong* –, foram lançados borda fora antes da chegada ao seu destino⁸. Na altura, não só a companhia seguradora se recusou a dar aos proprietários a indemnização que reclamaram pela sua “perda” como o caso foi denunciado às autoridades britânicas, tendo os membros da tripulação do navio sido julgados por assassínio em Londres. Apesar de nenhum dos acusados ter sido condenado, este caso horrorizou a sociedade britânica e mobilizou a facção abolicionista, tendo estado na base da promulgação do *Slave Trade Act* de 1788, que limitou a lotação dos navios negreiros. Em 1789 era criada a *Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade* e no mesmo ano começaram a ser divulgados planos esquemáticos de navios negreiros⁹ salientando o modo cruel como neles se amontoava a respectiva carga humana. Nesta altura, como se vê, ainda não era a escravatura a ser abertamente posta em causa, mas, sobretudo, as chocantes características do tráfico humano que lhe estavam associadas.

Em 1807, os abolicionistas já tinham ganho um peso considerável no parlamento britânico, fruto, sem dúvida, da influência que a sua propaganda exercera no respectivo eleitorado. Nesse ano, os esforços do deputado William Wilberforce são coroados de êxito com a promulgação de novo *Slave Trade Act* (passando esta expressão a designar, por defeito, a lei de 1807), que proibiu, definitivamente, o comércio de escravos em

⁷ William M. Wiecek, “Somerset: Lord Mansfield and the Legitimacy of Slavery in the Anglo-American World”, *University of Chicago Law Review*, Vol. 42, Iss. 1, Article 4, Chicago, Universidade de Chicago, 1974, pp. 86-146.

⁸ James Walvin, *The Zong: A Massacre, the Law and the End of Slavery*, New Haven/Londres, Yale University Press, 2011.

⁹ De que destacamos *Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the Proportion of only One to a Ton*, de William Elford (1789, Bristol, Bristol Record Office) e “Plan and Sections of a Slave Ship”, in Carl Bernhard Wadström, *An Essay on Colonization (1794-1795)*, Londres, Darton and Harvey, 1794-95.

todo o império britânico. Em 1811, esta medida foi endurecida com o estabelecimento da pena de morte ou de deportação para os capitães de navios negreiros britânicos apanhados em flagrante. Afigura-se lógico que para além das motivações ideológicas – que nos parecem inquestionáveis – também houvesse, nesta legislação, razões de ordem prática. Um dos motivos habitualmente invocados é o da industrialização da economia britânica, que, teoricamente, dispensaria a mão-de-obra escrava. A realidade é, porém, algo mais complexa, pois, na altura, o progresso industrial – tendencialmente de natureza fabril – ainda não substituíra o trabalho humano nas grandes plantações (embora aplicável, por exemplo, aos engenhos de moagem). E a verdade é que, como vimos, ainda não era a escravatura, como instituição, que estava em discussão, embora o fim da importação de escravos pudesse prejudicá-la nos locais em que a sua renovação fosse mais premente, como sucedia nas Caraíbas. Seja como for, as plantações das Índias Ocidentais não pesariam mais do que 5% na economia britânica da época¹⁰, enquanto o tráfico de escravos teria, por si só, um peso inferior a 1%¹¹, o que não é de estranhar num comércio global diversificado que incluía a exportação de artigos manufacturados e o acesso aos lucrativos mercados asiáticos (que competiam ferozmente com os das Índias Ocidentais¹²). Outros países, como Portugal e – mais tarde –, o Brasil, não possuíam esta diversidade económica, o que viria a criar consideráveis entraves ao processo abolicionista, embora também a sociedade britânica não fosse imune a tais problemas, conforme adiante veremos. Há, ainda, que referir que a abertura dos portos brasileiros às nações amigas decretada pelo Príncipe Regente de Portugal em 1808, assim como os tratados de amizade e de comércio celebrados com Grã-Bretanha em 1810, dando-lhe um acesso privilegiado ao comércio com o Brasil – nomeadamente ao açúcar e ao algodão ali produzido –, como se de uma colónia britânica se tratasse, constituíram uma forte mitigação a eventuais efeitos adversos do *Slave Trade Act* de 1807. Adicionalmente, o comércio britânico terá continuado, durante

¹⁰ Stanley L. Engerman, “The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century”, *The Business History Review*, Universidade de Harvard/Cambridge University Press, vol. 46, iss. 4, Winter 1972, pp. 430–443.

¹¹ David Richardson, “The British Empire and the Atlantic Slave Trade, 1660–1807”, *The Oxford History of the British Empire*, vol. II (*The Eighteenth Century*), Oxford, Oxford University Press, 1998, pp. 440–464.

¹² Tâmis Peixoto Parron, *A Política da Escravidão no Império do Brasil 1826-1865*, (dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, Universidade de São Paulo, 2009, p. 260.

algum tempo, a beneficiar indirectamente (mantendo as “mãos limpas”) do tráfico de escravos conduzido por outros países, fornecendo-lhes produtos transaccionáveis – sobretudo fazendas – para a aquisição de cativos nas costas africanas¹³.

Por outro lado, no decurso das guerras contra o império napoleónico, com quem disputava a primazia global, aquela lei constituía uma oportunidade soberana para a Grã-Bretanha se afirmar como a grande campeã da Civilização e do Progresso, desejo que se terá acentuado após a derrota da França, quando se iniciou o período conhecido como a *Pax Britannica*. Nessa altura, tratou de convencer as outras potências a seguir o seu exemplo. Aparentemente, a tarefa não se afigurava difícil, com os Estados Unidos a proibirem o tráfico de escravos logo em 1808, a Suécia em 1813, a Holanda em 1814, Portugal – apenas a Norte do Equador – em 1815, a Espanha em 1817 (com aplicação a partir de 1820) e a França em 1818 (para vigorar a partir de 1826). Em 1815, o Congresso de Viena, declarara a sua oposição à escravatura e decretara a extinção do tráfico de escravos, mas não impusera qualquer prazo às potências signatárias, pelo que a Grã-Bretanha, mais impaciente, opta por promover tratados bilaterais com os outros países. Assim o faz, logo em 1818, com a Holanda, Portugal e Espanha (algo contrariada, mas cedendo – pelo menos oficialmente – perante o poderio britânico¹⁴).

No ano seguinte cria uma força naval permanente na costa ocidental africana (*West Coast of Africa Station*) – com base em Freetown, na Serra Leoa (excepto entre 1832 e 1841, em que passou à cidade do Cabo) – para combater o tráfico escravagista. Na verdade, já o fazia, em parte, desde 1808, com o envio periódico de alguns – dois a seis – navios de guerra de pequeno/médio porte (divisão naval conhecida como *West Africa Squadron*). Começando por actuar entre o Senegal e o Golfo da Guiné, foi estendendo, gradualmente, a sua acção, para Sul, embora os seus principais focos se localizassem na zona de Lagos, na foz do Níger e, mais tarde, no Ambriz, em Benguela e em Luanda¹⁵, chegando a prolongar as patrulhas à costa brasileira. Ao longo de cerca de sessenta anos, esta força naval chegou a empenhar, no seu auge (décadas de 1840-

¹³ Sá da Bandeira, *O tráfico da Escravatura, e o Bill de Lord Palmerston*, Lisboa, Typ. de José Baptista Morando, 1840, pp. 53-55.

¹⁴ Rafael de Bivar Marquese, “1808 e o impacto do Brasil na construção do escravismo cubano”, *Revista USP*, n.º 79, São Paulo, Universidade de São Paulo; Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas; Departamento de História, Setembro/Novembro 2008, pp. 125-126.

¹⁵ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013, p. 161.

1850), trinta navios e 2.000 homens (1/6 da *Royal Navy* e *Royal Marines*), assim como cerca de 1.000 pescadores e marinheiros da costa da Libéria¹⁶, tendo sido responsável pela captura de 1.600 navios e pela libertação de 150.000 escravos, números que, correspondendo, grosso modo, a apenas 10% do tráfico ilegal¹⁷, terão tido um grande efeito dissuasor.

Em 1820, ultrapassadas as agruras da guerra anglo-americana de 1812-1815, os Estados Unidos juntam-se a este esforço britânico com um pequeno número de navios de guerra. É de referir que, naquele ano, o governo dos E.U.A. equiparou o tráfico de escravos à pirataria¹⁸, estabelecendo duras penas para os traficantes – apesar de a pena capital ter sido aplicada apenas uma vez (em 1862). Esta postura vigorosa terá, em boa parte, sido incentivada pelos estados do Norte. No entanto, a proibição do tráfico, valorizando o mercado interno – até porque, como vimos, os Estados Unidos nunca tiveram um peso significativo no transporte transatlântico de escravos –, não terá tido grande oposição nos estados esclavagistas do Sul. É também no início da década de 1820 que a *American Colonization Society* (fundada em 1816) começa a promover a instalação de escravos libertos e de negros livres no território que virá a ser a Libéria. Há que dizer que por detrás desta iniciativa aparentemente nobre, que visava afastar os negros livres dos preconceitos e da discriminação social de que eram alvo nos E.U.A.¹⁹, estavam as reservas de alguns sectores da sociedade americana relativamente à sua integração social e o receio de que a sua presença pudesse conduzir a revoltas de escravos.

¹⁶ Huw Lewis-Jones, *The Royal Navy and the Battle to End Slavery*, BBC, https://www.bbc.co.uk/history/british/abolition/royal_navy_article_01.shtml, consultado em Janeiro de 2021.

¹⁷ Janey Doyle, *From slave trade to humanitarian aid*, BBC News, Hampshire, http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/hampshire/6430401.stm, consultado em Janeiro de 2021.

¹⁸ A classificação do tráfico como “pirataria” permitia, teoricamente, que os infractores pudessem ser julgados por qualquer país captor. Mas, tirando os efeitos de ordem interna, esta equiparação acabava, no fundo, por ser uma medida de ordem psicológica, já que até a Grã-Bretanha terá tido reservas em valer-se deste argumento, por temer retaliações contra a sua própria navegação (João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, pp. 221-222). Veremos, de resto, que os E.U.A. sempre se mostraram reticentes em conceder o direito de vistoria a outros países, nomeadamente à Grã-Bretanha.

¹⁹ Howard Brotz (ed.), *African American Social & Political Thought 1850–1920*, New Brunswick, Transaction Publishers, 1996, pp. 38–39 e Maggie Montesinos Sale, *The Slumbering Volcano: American Slave Ship Revolts and the Production of Rebellious Masculinity*, Durham, Duke University Press, 1997, p. 264.

Mas a cooperação entre as marinhas britânica e americana acabou por revelar-se pouco profícua, tendo esta última retirado os seus navios em 1824. Um sinal da má vontade dos E.U.A. – eventualmente motivada por alguns ressentimentos para com o antigo colonizador e, possivelmente, pela presença de oficiais pró-esclavagistas²⁰ – seria o facto de os cinco ou seis navios de guerra americanos se terem recusado a usar a base de Freetown, preferindo estacionar em Cabo Verde²¹, o que terá dificultado a coordenação de esforços. Face ao reduzido peso do tráfico americano, podemos ter algumas dúvidas sobre o real impacto das simpatias esclavagistas dos oficiais da marinha dos E.U.A.²² – tal como na suposta motivação dos britânicos em reprimir os embarques de escravos para a sua antiga colónia²³ –, mas a verdade é que, na década de 1820, os E.U.A. eram ainda o quarto maior importador de escravos africanos (não obstante a sua quota não ultrapassar os 0,26% do total), sendo que, na ausência de outros tratados, a sua marinha apenas tinha jurisdição sobre os navios arvorando a sua bandeira²⁴. Um factor importante para o insucesso desta colaboração terá sido a recusa do governo americano em conceder aos britânicos o direito de visita aos seus navios²⁵, mesmo em condições de reciprocidade e num quadro de equiparação do tráfico de escravos à pirataria. Após solicitação da Grã-Bretanha, o cruzeiro anti-tráfico americano viria a ser reactivado em 1842, passando a actuar com meia dúzia de navios na costa de África, mas fez poucas capturas, empenhando-se mais em proteger o seu comércio e a

²⁰ W. E. F. Ward, *The Royal Navy and the Slavers: the Suppression of the Atlantic Slave Trade*, Londres, George Allen and Unwin, 1969, p. 115.

²¹ Id., *ib.*, p. 161.

²² Apesar de, já em 1853, o comandante da Divisão do Sul da *West Coast of Africa Station*, se queixar do facto de os oficiais escolhidos para comandarem os cruzeiros americanos serem [maioritariamente?] homens dos Estados do Sul e, portanto, não adversos à escravidão (Sá da Bandeira, *Factos e considerações relativas aos direitos de Portugal sobre os territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz e mais logares da costa ocidental d' África situada entre o 5.º grau 12 minutos e o 8.º grau de latitude austral*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1855, p. 32).

²³ Referida por João Freire, *op. cit.*, p. 55.

²⁴ Roquinaldo Ferreira, “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, [s.l.], *História Unisinos*, 15(1):3-13, Janeiro/Abril 2011, p. 10.

²⁵ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 301; Leonardo Marques, “Os Estados Unidos no Tráfico Ilegal de Escravos para o Brasil”, *6º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Universidade Federal de Santa Catarina, 15-18 de Maio de 2013, <https://labhstc.ufsc.br/files/2013/04/Leonardo-Marques-texto.pdf> (consultado em Junho de 2021), p. 5.

propriedade dos seus cidadãos²⁶. Ali se manteria, oficialmente, até ao início da Guerra Civil americana, em 1861.

Para além dos E.U.A., as forças navais britânicas contaram também com o apoio nominal do Brasil, através da sua Divisão Naval do Leste²⁷, que, entre 1826 e 1827, na sequência de um acordo entre os dois países, destacou para a costa ocidental africana, por períodos variáveis (por norma, dois navios de cada vez), uma fragata, uma corveta, um brigue e dois brigues-escunas. Este apoio foi, no entanto, pouco mais do que simbólico, pois, motivado pelo interesse do Brasil em garantir a ajuda britânica no bloqueio do Rio da Prata durante a Guerra da Cisplatina (1825-1828), tratou, essencialmente de proteger do curso argentino o comércio brasileiro com África, tendo, inclusive, dado protecção a navios negreiros destinados ao Brasil. Basta ter em conta que no período em que esta divisão naval esteve activa, o porto de Cabinda, no qual estava sedeada, foi o principal fornecedor de escravos para o Rio de Janeiro²⁸.

Poder-se-ia considerar que, de certa forma, o jovem império brasileiro herdara os tratados assinados pela antiga potência colonizadora, nomeadamente no que se refere à proibição (de 1815) de traficar escravos a Norte do Equador, mas o novo governo terá rejeitado este vínculo, acabando, assim, por encetar novas negociações²⁹. Em 1826, o país assinou com a Grã-Bretanha um acordo de repressão do tráfico, sendo esta concessão eventualmente enquadrável no desejo de ver a sua independência plenamente reconhecida por aquele poderoso parceiro³⁰ (que já o fizera formalmente no ano anterior). O governo brasileiro decretou a proibição de traficar escravos em 1831, o que terá tido como efeito imediato uma redução das importações em cerca de 18.000

²⁶ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 301.

²⁷ Marcelo Rodrigues de Oliveira, “Divisão Naval do Leste: a Marinha Imperial na Costa de África.”, *Navigator*, vol. 3, n.º 11, Rio de Janeiro, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2007, pp. 102-117

²⁸ Id. Ib., p. 106.

²⁹ João Marques Mesquita, “Da proibição ao contrabando: a lei de 1831 e a atuação de Manoel Pinto da Fonseca (1831 – 1851)”, *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Niterói/Rio de Janeiro, Faculdade de Economia da Universidade Federal Fluminense, 28 a 30 de Agosto de 2017, p. 3, <https://tinyurl.com/3nt5yeyd>, consultado em Março de 2021.

³⁰ Leonardo Bruno da Silva, *O Tráfico de Escravos nas Relações Externas de Brasil e de Portugal - 1822 a 1850*, tese apresentada para a obtenção do título de Doutor em História (Área de Conhecimento: História e Sociedade), Faculdade de Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista, Assis, 2014, pp. 13, 49, 99, 196.

escravos³¹ (correspondendo a 36% da média anual³²). No entanto, com a expansão da cultura cafeeira naquela década (em que, beneficiando de uma certa quebra da concorrência interna³³, atingiu os 43,8% das exportações – em contraste com os 19,6% da década anterior³⁴), sobretudo a partir de 1835, o tráfico foi imediatamente retomado na sua plenitude, embora de forma clandestina. Desse incumprimento terá resultado a expressão “lei para inglês ver”³⁵, que se afigura algo injusta tendo em conta a sua eficácia inicial e o empenho das autoridades brasileiras em implementá-la³⁶ – naturalmente, no meio de grandes discussões relativas à soberania e ao sustento da economia nacional. E a verdade é que muitos dos traficantes tradicionais – como foi o caso de Joaquim Ferreira dos Santos (1.º Conde de Ferreira) – se retiram de cena³⁷, dando lugar a outros mais aventureiros, buscando os substanciais lucros associados às actividades de risco. Certo é que no início da década de 1840 as autoridades britânicas, que até aí se tinham mostrado relativamente tolerantes – fruto das suas próprias divisões internas (e de uma certa cumplicidade dos investidores britânicos no Brasil com o

³¹ Renato Jorge Paranhos Restier Júnior, “O Combate ao Tráfico de Escravos e a Renovação da Esquadra no Segundo Reinado”, *Transversos*, Rio de Janeiro, vol. 2, n.º 2, março-setembro 2014, pp. 122-123.

³² Por defeito, e salvo indicação em contrário, as estatísticas que apresentamos referem-se aos dados constantes na *Trans-Atlantic Slave Trade Database* da Universidade de Emory (*Slave Voyages*, Emory Center for Digital Scholarship, [Atlanta], Emory University, 2019, <https://slavevoyages.org/>, consultado em Maio de 2020).

³³ Na altura, a produção algodoeira do Maranhão já se ressentia da concorrência do Sul dos E.U.A., enquanto o açúcar da Baía e de Pernambuco (este último ressentindo-se da repressão dos levantamentos de 1817 e de 1824) encontrava dificuldades para acompanhar a produção caribenha daquele produto (João Marques Mesquita, *op. cit.*, “Da proibição ao contrabando: a lei de 1831 e a atuação de Manoel Pinto da Fonseca (1831 – 1851)”, pp. 6-7).

³⁴ Jurandir Malerba, *O Brasil Imperial (1808-1889): Panorama da história do Brasil no século XIX*, Maringá, Editora da Universidade Estadual de Maringá, 1999, p. 32.

³⁵ João do Lago Carvalho, *op. cit.*, p. 106. V. também João Marques Mesquita, *Uma lei “para inglês ver”? O processo de construção de uma lei nacional sobre o tráfico de escravos (1822 - 1831)*, trabalho de conclusão de curso apresentado à Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel/Licenciatura em História, Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2017.

³⁶ João Marques Mesquita, “Da proibição ao contrabando: a lei de 1831 e a atuação de Manoel Pinto da Fonseca (1831 – 1851)”, p. 5.

³⁷ Id., *ib.*, p. 8 e Aline Emanuelle De Biase Albuquerque, “De traficante de escravos a visconde de Loures: a trajetória atlântica de Angelo Francisco Carneiro”, *7.º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 13 a 16 de Maio de 2015, p. 6, <https://tinyurl.com/yajn2uba>, consultado em Março de 2021.

tráfico de escravos³⁸) –, começaram a impacientar-se com a atitude dúbia do governo brasileiro e aumentaram a pressão (o mesmo tendo acontecido com Portugal, como adiante veremos mais em detalhe), dali resultando o apresamento de vários navios com bandeira brasileira³⁹ e o natural avolumar de tensões diplomáticas⁴⁰. A actuação da *Royal Navy* – suportada pelo *Slave Trade Suppression Act* de 8 de Agosto de 1845 (também conhecido como *Bill Aberdeen*), que autorizava os navios de guerra britânicos a apresar quaisquer navios suspeitos de traficar escravos no Atlântico – terá, de resto, criado alguma simpatia da opinião pública brasileira para com os traficantes (fenómeno também ocorrido em Portugal). Em 1850, fruto do cansaço causado por este confronto, com evidentes prejuízos nas relações económicas entre os dois países, sem falar no perigo de escalada, é aprovada a Lei Eusébio de Queirós (à qual foi dada o nome do seu principal promotor), que proíbe definitivamente o tráfico de escravos no Brasil e – muito importante – introduz um verdadeiro mecanismo de repressão, atribuindo à Armada Imperial a respectiva fiscalização⁴¹. Mais do que à pressão britânica, alguns autores brasileiros, como Werneck da Silva, atribuem este volte-face a uma reacção interna contra a influência dos mercadores de escravos nos meios capitalistas brasileiros (da ordem dos 60%), o que prejudicaria o financiamento dos agricultores⁴².

Entretanto, em 1841, fora assinado um tratado multilateral entre a Grã-Bretanha, a França, a Rússia, a Prússia e a Áustria, garantindo o direito de inspecção mútua e de visita aos navios das respectivas bandeiras, que a França acabaria por não ratificar. Adoptaria idêntica atitude num tratado bilateral com a Grã-Bretanha quatro anos mais tarde (29 de Maio de 1845), no qual ambas as potências se comprometiam, cada uma, a manter uma força de vinte e seis navios ao largo das costas africanas no combate ao tráfico de escravos, assim como a garantir o direito de visita/inspecção aos respectivos navios, embora a França se reservasse o direito de apresar os navios navegando sob a sua bandeira (eco da indignação sentida na sequência do apresamento de navios

³⁸ Joseph Martin Mulhern, *After 1833: British Entanglement with Brazilian Slavery*, tese de doutoramento em Filosofia, Durham, Departamento de História da Universidade de Durham, Setembro de 2018, <http://etheses.dur.ac.uk/13071/>.

³⁹ Os navios da *Royal Navy* chegaram mesmo a violar águas territoriais e a invadir portos brasileiros (Jurandir Malerba, *op. cit.*, p. 34).

⁴⁰ Restier Júnior, “*op. cit.*”, p. 123.

⁴¹ Id., *ib.*, pp. 125-126.

⁴² Id., *ib.*, p. 125.

franceses pelos britânicos na década de 1830)⁴³. Sendo verdade que o compromisso em termos de esforço de fiscalização se revelava algo desproporcionado em relação aos objectivos⁴⁴, esta postura dúbia da França, feita mais de intenções do que de acções não é de estranhar, tendo em conta não só o sentimento de independência em relação à sua antiga rival – apesar de se mostrar oficialmente cooperante – mas também uma necessidade de garantir mão-de-obra para as suas colónias, contornando as normas acordadas, como sucedeu com o engajamento de “trabalhadores livres”, em que, numa forma encapotada de tráfico negreiro – e não sem polémica, como adiante veremos –, promoveu a “emigração voluntária” de africanos para as plantações das ilhas de Mascarenhas/Maurícias e Comores, especialmente no período que se seguiu à sua abolição formal da escravatura, em 1848. A ascensão de Napoleão III deu novo impulso ao colonialismo francês e ao engajamento de africanos para as colónias do Índico, tendo a costa moçambicana, após 1854, passado a constituir um dos seus principais alvos⁴⁵. Isto não quer dizer que a França fosse totalmente avessa à presença da sua marinha na costa ocidental africana. Um exemplo desse interesse foi a fundação, em 1849, da cidade de Libreville por escravos libertados pela marinha francesa, abrindo as portas à colonização francesa no Gabão.

Mas a Grã-Bretanha não parece ter-se preocupado muito com os ardis do governo francês, até porque ela própria recorria ao expediente de desviar para as suas plantações os escravos libertados pela sua marinha – naturalmente, sob contrato (ou, muitas vezes, com a designação de “aprendizes”) –, sendo que só os escravos desviados do Brasil para as colónias britânicas das Caraíbas terão chegado a um total de 10.000 ⁴⁶ (número equivalente a um quarto dos escravos para ali traficados durante a primeira década do século XIX). Já do lado do Índico, Richard Allen (2008) estima que entre 1808 e 1816 haveria na colónia do Cabo 2.100 trabalhadores oriundos de Moçambique

⁴³ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 302.

⁴⁴ Id., *ib.*, p. 302.

⁴⁵ João Freire, *op. Cit.*, p. 63.

⁴⁶ Beatriz Mamigonian, “Em nome da liberdade: abolição do tráfico de escravos, o direito e o ramo brasileiro do recrutamento de africanos (Brasil – Caribe britânico, 1830-1850), *Mundos do Trabalho*, v. 3, n.º 6, Campinas, Associação Nacional de História do Trabalho, 2011, p. 82. V. também, da mesma autora, “José Majojo e Francisco Moçambique, marinheiros das rotas atlânticas: notas sobre a reconstituição de trajectórias da era da abolição”, *Topoi*, vol. 11, n.º 20, Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Jan-Jul 2010, pp. 80-81.

e de Madagáscar, aos quais se somariam outros 3.000 entre 1817 e 1840 ⁴⁷. E os franceses, naturalmente, não perderam a oportunidade de utilizar os “aprendizes” britânicos como justificação para os seus *engagés*⁴⁸.

Por outro lado, é verdade que o governo britânico, na altura, não mostrou especial empenho em impor o abolicionismo nos territórios de outros países – no império britânico apenas ocorreu em 1833 –, limitando-se a reprimir o tráfico por via marítima. Certo é que o combate ao tráfico negreiro se revelou um excelente pretexto para a grande potência marítima mundial exercer o controlo da navegação no Atlântico (mantendo a costa africana aberta ao seu próprio comércio⁴⁹ e fechando alguns troços à concorrência⁵⁰) – e, pouco depois (1840), no Índico, através do *Royal Navy East Command*, sediado no Cabo (e, por isso, também designado como *Cape of Good Hope Station*), que, em 1867, uma vez extinto o tráfico atlântico, viria a absorver os meios atribuídos à *West Coast of Africa Station*. Esse controlo exerceu-se, como vimos, não só através de forças navais, mas também por via de acordos com as outras potências ocidentais, aos quais se somaram tratados celebrados com cerca de meia centena de soberanos locais⁵¹, que contribuíram para consolidar a presença britânica em África e multiplicar os pontos de apoio nas costas africanas.

Quanto à presença naval propriamente dita, assistimos a um acréscimo notório da actividade da *Royal Navy* na costa ocidental africana a partir de 1833 (ano da abolição da escravatura em todo o império britânico), com um ligeiro abrandamento entre 1840 e 1843 (correspondendo, grosso modo, ao período da Primeira Guerra do Ópio – 1839/1842 –, assim como à activação do *Royal Navy East Command*) e um pico

⁴⁷ João Freire, *op. cit.*, p. 167.

⁴⁸ Id., *ib.*, pp. 167-168.

⁴⁹ Conforme refere J. P. Marques “A ocupação do Ambriz (1855): geografia e diplomacia de uma derrota inglesa”, *Africana Studia*, n.º 9, [Porto], Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2006, p. 146.

⁵⁰ Em 1846, num ofício a Sá da Bandeira, Pedro Alexandrino da Cunha, governador-geral de Angola denuncia a postura agressiva dos navios britânicos relativamente à presença estrangeira em zonas ricas em guano [combustível que, na altura era alvo de grande procura], atitude que chegara a levar a França a enviar meios militares [?] para proteger o seu comércio marítimo naquela área [situada na actual Namíbia] - AHM, Arquivo Particular de Sá da Bandeira, cx. 8 (PT/AHM/DIV/3/18/01/08/511).

⁵¹ Huw Lewis-Jones, *op. cit.*. É de referir que na década de 1840, fruto de alguma contestação à actuação da Marinha (conforme adiante veremos), começou a ganhar vulto na Grã-Bretanha, a ideia de que o combate ao tráfico seria mais eficaz através do empenho (conversão) das populações locais (J. P. Marques “A ocupação do Ambriz”, p. 155).

em 1846 (v. gráfico 15). É de referir que em 1832 ali chegou o primeiro vapor, embora a sua acção fosse severamente limitada pelo facto de apenas haver depósitos de carvão em Freetown, Fernando Pó e Luanda⁵². A esta intensificação do esforço não terão sido estranhos, por um lado, o retomar do tráfico pelo Brasil a partir de meados da década de 1830 ⁵³ e, por outro, a aprovação do *Sugar Duties Act* (ou *Sugar Bill*) pelo parlamento britânico em 1846, o qual, reduzindo progressivamente as taxas impostas ao açúcar estrangeiro – por forma a compensar as perdas de produção nas plantações britânicas na sequência da abolição da escravatura –, beneficiou a economia dos países escravagistas, que viram consideravelmente aumentadas as suas exportações de açúcar para a Grã-Bretanha⁵⁴. E terá sido, justamente, para reduzir essa concorrência desleal que a Grã-Bretanha aumentou a sua pressão sobre esses países.

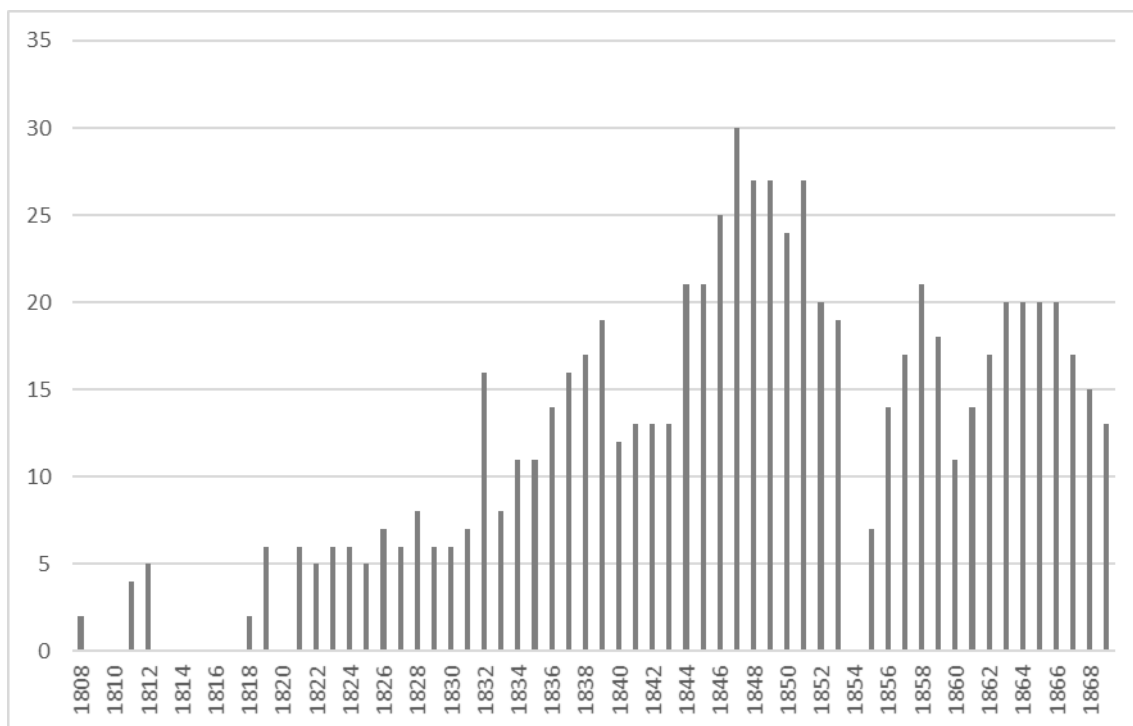


Gráfico 15 – Número de navios empenhados anualmente na *West Africa Station*⁵⁵

⁵² João, Freire, *op. cit.*, p. 161.

⁵³ Tâmis Parron, *op. cit.*, p. 263.

⁵⁴ João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo”, p. 682.

⁵⁵ Segundo Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade: the suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth century*, Longmans, Green and Co, 1949 (dados apresentados na página “On the West African Station, 1808-1870”, *The Victorian Royal Navy*, <https://www.pdavis.nl/WestAfr.htm>, consultado em Janeiro de 2021).

No Índico, a presença naval britânica andaria à volta dos 20 navios. Em 1848, 10 deles estariam especificamente empenhados na supressão do tráfico negreiro, número que em 1870 já teria descido para metade ⁵⁶.

Há que referir que na década de 1840 começou a surgir na Grã-Bretanha alguma oposição interna às – manifestamente dispendiosas face aos resultados obtidos⁵⁷ – acções anti-tráfico. Esta oposição terá começado na sequência de uma fracassada expedição ao Níger, em 1841-42, mas também se terá devido, em parte, a alguns exageros na actuação da marinha britânica, que desde a década de 1830 começara também a reprimir o tráfico em terra, conduzindo bloqueios e destruindo barracões de armazenamento de escravos junto à costa. As incursões em territórios sob tutela de outras potências – somando-se ao apresamento dos respectivos navios – e a destruição de propriedade privada originaram, naturalmente, fortes protestos diplomáticos, o que levou o governo de Londres, após a saída de Lord Palmerston – um dos mais ferozes defensores de uma actuação musculada – do cargo de Secretário dos Negócios Estrangeiros, em 1841, a refrear um pouco a sua acção repressiva, por forma a evitar ilegalidades e afrontas à soberania de outras nações, assim como os efeitos destrutivos no comércio dos seus parceiros (e até no seu próprio comércio)⁵⁸. Isto não impediu, no entanto, que a *Royal Navy* mantivesse uma forte presença e uma intensa actividade nas costas africanas, apesar de alguns analistas considerarem que os entraves colocados pelo poder político prejudicaram decisivamente a luta contra os traficantes⁵⁹.

Por essa altura, os importadores de escravos africanos eram, sobretudo, Cuba – principal produtor de açúcar do império espanhol⁶⁰ – e o Brasil (cuja maior proximidade com África o tornava um dos principais fornecedores do mercado cubano⁶¹, desde que

⁵⁶ Segundo Raymond Howell (João Freire, *op. cit.*, p. 162). É de referir que, ao contrário do que sucede no Atlântico, há pouca informação sobre a presença da Royal Navy na África Oriental.

⁵⁷ Segundo Bernard Edwards, em 1840 o tráfico anual de escravos a partir de África tinha-se reduzido, graças à *Royal Navy*, de 100.000 para 65.000 escravos, mas com custos elevados, da ordem das 750.000 libras anuais. Em 1838, de 885 homens, 118 tinham morrido de doença, acidente ou combate (João Freire, *op. cit.*, p. 161).

⁵⁸ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, pp. 303, 304, 306.

⁵⁹ W. E. F. Ward, *op. cit.*, p. 227.

⁶⁰ Que, ao longo da História, absorveu mais de metade dos escravos transportados para as possessões espanholas do Novo Mundo (Rafael de Bivar Marquese, “*op. cit.*”, p. 119).

⁶¹ Thiago Campos Pessoa, *A “Delação Alcoforado” e o Comércio Ilegal de Africanos no Vale do Café: Notas de Pesquisa*, s.l., s.n., s.d., <https://tinyurl.com/3j3nv4tb>, consultado em Janeiro de 2021.

os traficantes britânicos tinham deixado de o fazer em 1807 ⁶²). A proibição do tráfico de escravos pelo governo brasileiro em 1850 – e a sua implementação efectiva – causou uma quebra considerável no número de escravos traficados (da ordem dos 80%) e permitiu um abrandamento na vigilância por parte do *West Africa Squadron* – coincidindo com a necessidade de desviar meios navais para a guerra na Crimeia (1853-1856). No entanto, a importação de africanos para as plantações cubanas, que, em meados da década de 1850, recrudescera até à sua definitiva proibição pela coroa espanhola, em 1862 (em 1867 seria promulgada uma lei de repressão e castigo do tráfico negreiro), justificou novo aumento da vigilância naval britânica.

Claro que o tráfico clandestino se manteve, embora já a níveis residuais, tendo a última viagem transatlântica documentada de um navio negreiro – para Cuba – ocorrido em 1866 ⁶³. Estava, então, praticamente circunscrito à costa oriental africana, conduzido, sobretudo, por mercadores árabes. Em meados do século XIX o comércio nesta zona atingia números consideráveis. Só em Zanzibar passavam anualmente cerca de 50.000 escravos – segundo certas fontes, e conforme anteriormente referido, o total de cativos ali traficado, entre 1830 e 1873, poderá chegado aos 600.000 ⁶⁴ –, dois terços dos quais era exportado para a Pérsia, Arábia, Turquia e Egipto ⁶⁵. Na verdade, a Grã-Bretanha tinha estabelecido, em 1822 e em 1848 (um ano depois de o Império Otomano ter proibido a importação de escravos africanos), tratados bilaterais com o sultanato de Omã, o primeiro para a limitação do tráfico de escravos e o segundo para a respectiva abolição. Mas este prosseguiu, sobretudo em Zanzibar, que por volta de 1832 se tornou a capital do sultanato e em 1864 atingiu a independência, com o apoio da Grã-Bretanha (que ali obtinha importantes carregamentos de marfim). Apesar da protecção, os

⁶² Rafael de Bivar Marquese, *op. cit.*, p. 122.

⁶³ Universidade de Emory, *op. cit.*. Em Junho de 1869, numa carta dirigida a Lord Clarendon, secretário britânico dos Negócios Estrangeiros, Sá da Bandeira, menciona os relatórios do comandante da estação naval britânica da costa ocidental de África (DEZ1867) e do comissário britânico em Havana (JAN1868), ambos referindo o sucesso das medidas anti-tráfico tomadas em Cuba e a ausência de tentativas de importação de escravos para aquela colónia – AHM, Arquivo Particular de Sá da Bandeira, cx. 13.

⁶⁴ Tidiane n'Diaye, *O Genocídio Ocultado – Investigação Histórica sobre o Tráfico Ngreiro Árabo-Muçulmano*, Trad. Tiago Marques, colecção Trajectos, 2.^a edição, s.l., Gradiva, Junho de 2019, p. 200.

⁶⁵ Donald Petterson, *Revolution in Zanzibar: An American's Cold War Tale*, Nova Iorque, Westview, 2002, p. 24.

britânicos mantiveram a pressão – e exerceram repressão⁶⁶ – sobre o novo sultanato para que este abolisse o tráfico de escravos, o que veio oficialmente a suceder em 1873⁶⁷. O comércio clandestino persistiu, no entanto, quase até ao fim do século, só tendo efectivamente desaparecido quando, em 1897, o sultão, com a autoridade profundamente minada face à presença britânica⁶⁸, decretou o fim da escravatura.

É de referir que, pouco tempo antes, mais concretamente em 1890, o sultanato se fizera representar na Conferência de Bruxelas, onde as principais potências europeias, os Estados Unidos, o Império Otomano e a Pérsia acordaram várias medidas tendentes a acabar com os resquícios do tráfico de escravos marítimo e terrestre, sobretudo na bacia do Congo, na costa oriental de África e no Império Otomano.

No entanto, em 1926, a Sociedade das Nações ainda se preocupava em “chegar o mais rapidamente possível ao desaparecimento total daquele tráfico”⁶⁹. Nos dias de hoje, e desde 1958, o comércio de escravos é, juntamente com a pirataria, uma das poucas excepções que, em alto mar, dão aos navios de guerra o direito de visita/inspecção a navios de bandeira diferente da sua⁷⁰. Mas, em pleno século XXI, o tráfico de seres humanos – embora num registo mais discreto – mantém-se consideravelmente activo em várias partes do Globo – sobretudo em África e em partes da Ásia –, tendo sido identificados cerca de 21.400 casos em 2006, na sua maioria mulheres (66%) e crianças/jovens (22%)⁷¹.

⁶⁶ Segundo Tidiane n'Diaye terá existido alguma tolerância por parte do governo britânico (*op. cit.*, pp. 78-79).

⁶⁷ Pouco tempo antes, em Abril de 1872, um ciclone devastara Zanzibar, destruindo a maior parte das plantações e afundando 150 pangaios no porto (João Freire, *op. cit.*, p. 169).

⁶⁸ Em 1890, os britânicos impuseram um protectorado ao sultão e, em Agosto de 1896, as suas forças intervieram numa questão sucessória (naquela que foi considerada “a guerra mais curta da História”), bombardeando o palácio do Sultão e causando 500 baixas aos locais (*id.*, *ib.*, p. 170).

⁶⁹ Art.º 3.º da Convenção Relativa à Escravatura (Sociedade das Nações) de 25 de Setembro de 1926, aprovada pelo Decreto com força de lei n.º 14 046, de 21/06/1927, ratificada pela Carta de Confirmação e Ratificação, *Diário do Govêrno*, n.º 1/1929, Série I, Lisboa, Imprensa Nacional, 2 de Janeiro de 1929, p. 6.

⁷⁰ Art.º 22º da Convenção sobre o Alto Mar, Genebra, 1958 (vertido no Decreto-Lei n.º 44490 de 3 de Agosto de 1962, *Diário do Governo*, I Série, n.º 177, Lisboa, Imprensa Nacional, 03AGO1962, pp. 1048, 1052) e art.º 110º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Mondego Bay, 1982 (Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de Outubro, *Diário da República*, I Série-A, n.º 238, Lisboa, Imprensa Nacional, 14OUT1997, pp. 5486-(22), 5486-(115)).

⁷¹ UNODC, *Global Report on Trafficking in Persons*, s.l., Fevereiro 2009, p. 48.

Quanto à abolição da escravatura no terreno, teria um progresso ainda mais lento e tortuoso.

4.3 A abolição da escravatura

Vimos que a crueldade do sistema escravagista e a desumanidade do tráfico de seres humanos indignou muitos dos grandes pensadores ocidentais. No entanto, não faltava quem lhes apontasse algumas vantagens em termos de civilização (e de cristianização) dos africanos, naturalmente indolentes e entregues à barbárie nas suas terras de origem⁷² (corrente designada por “escravismo”). Mesmo humanistas do final do séc. XVIII, como Montesquieu, que condenavam moralmente a escravatura, acabavam por admitir a necessidade da manutenção de um regime de trabalho forçado nos trópicos⁷³.

É certo que segundo grande parte das correntes abolicionistas o trabalho livre seria muito mais produtivo – e não seria, supostamente, muito mais caro, tendo em conta os custos de aquisição de escravos e a necessidade de lhes dar alimentação e abrigo –, esperando-se que, com a abolição da escravatura, toda a África se abrisse a um lucrativo comércio⁷⁴. Mas mesmo o vanguardista processo abolicionista britânico – que na década de 1820 conheceu novas campanhas motivadas pela ausência de melhorias na vida dos escravos após a abolição do tráfico⁷⁵ – esbarrou em questões de ordem prática relacionadas com a necessidade de mão-de-obra nas colónias. Assim, só em 1833, após aceso debate com o *lobby* parlamentar que representava os interesses dos donos das grandes plantações (convém lembrar que, na altura, só era elegível para o Parlamento quem possuísse um certo nível de rendimentos), o governo decretou formalmente a abolição da escravatura em todo o Império no prazo de um ano, embora prevendo um período de transição (“aprendizagem”) de quatro a seis anos. No meio de grande contestação, a abolição total e completa acabou por se impor em 1838, mediante o pagamento de indemnizações aos plantadores.

⁷² João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo”, p. 673.

⁷³ Id., *ib.*, p. 673.

⁷⁴ Id., *ib.*, pp. 673-674.

⁷⁵ Id., *ib.*, p. 678.

A legislação anti-esclavagista britânica foi seguida pela Dinamarca e pela França, após um período de observação. Em 1847, nas Índias Dinamarquesas, foram decretados livres os filhos das escravas, tendo sido estabelecido um prazo de 12 anos para a completa abolição da escravatura. Contudo, o medo de uma revolta precipitou os acontecimentos, tendo sido declarada a total emancipação dos escravos logo no ano seguinte. 1848 foi também o ano em que a França, pouco depois da revolução de Fevereiro, emancipou os escravos das suas colónias, embora, como vimos, prosseguisse, por outros meios, o recrutamento – nem sempre livre – de africanos.

Em relação à experiência britânica (conhecida como *Grand Experiment*), os resultados pareciam, ao princípio, bastante promissores do ponto de vista económico, mas passados alguns anos começaram a surgir alguns problemas relacionados com a queda na produção de açúcar e de outros produtos nas colónias com menor densidade populacional⁷⁶ – o que motivou a necessidade de fomentar a importação de açúcar, através do atrás mencionado *Sugar Bill* de 1846.

Um modo de colmatar a falta de mão-de-obra consistiu em atrair imigrantes pouco qualificados para fomentar a competição em termos de emprego e baixar o nível salarial⁷⁷. Assim foi feito, durante a década de 1850, no Sul de Moçambique, por forma a obter trabalhadores para as plantações do Cabo e do Natal, e na China (incluindo Macau), onde se promoveu a migração de trabalhadores chineses para África e para as Américas⁷⁸. Esta prática, feita em moldes que – não obstante a sua suposta legalidade – a equiparava praticamente ao tráfico de escravos (tal como sucedia com o engajamento semi-forçado feito, na mesma altura, pelos franceses), levou à tomada de várias medidas por parte das autoridades portuguesas por forma a estancar a saída de trabalhadores e a proteger a população das suas colónias. Na verdade, já nas décadas de 1830/1840, Sá da Bandeira procurara regular a emigração de açorianos para o Brasil, num sistema de recrutamento cujas deploráveis condições de transporte, alojamento e pagamento – sem falar nos maus-tratos, que incluíam a violência física – lhe mereceram a designação de “tráfico de escravatura branca”⁷⁹.

⁷⁶ Id., *ib.*, pp. 881-682.

⁷⁷ Id., *ib.*, p. 682.

⁷⁸ Margarida Seixas, *op. cit.*, pp. 226-227.

⁷⁹ Marina Simões Galvanese, “Criação e fracasso de um projecto: Sá da Bandeira e a tentativa de regulamentar a emigração portuguesa para o Brasil (1835-1843)”, *Varia Historia*, vol. 35, n.º

A política de fomento da imigração teve algum sucesso na Guiana Britânica durante a década de 1860, mas na Jamaica – onde residia quase metade dos antigos escravos e se instalara uma crise moral e de costumes (favorecendo os preconceitos raciais dos opositores da abolição) – a estagnação económica manteve-se⁸⁰. A situação na Jamaica agravou-se em 1865, por ocasião da revolta de Morant Bay, que em nada ajudou a causa abolicionista na Grã-Bretanha. Pelo contrário, sobretudo desde 1857, ia crescendo, na opinião pública, uma posição cada vez mais crítica em relação àquele movimento, na qual os negros voltavam a ser olhados como seres inferiores⁸¹.

Por outro lado, os maus resultados económicos da experiência britânica (e também da francesa) serviram de argumento aos escravocratas cubanos, brasileiros e americanos. Tendo crescido consideravelmente durante a primeira metade do século XIX, o abolicionismo sofreu, no meio século seguinte, uma considerável regressão, embora já nada pudesse deter a sua marcha.

O confronto mais aceso – e mais sangrento – entre abolicionistas e escravagistas acabaria por acontecer em solo norte-americano, durante a guerra civil que, durante cinco anos (1861-1864), dividiu os E.U.A., embora a questão da escravatura não tivesse sido a única causa do conflito. As grandes divergências entre os estados surgiram aquando da votação da eventual introdução da escravatura nos territórios recém-explorados do Colorado, Utah, Novo-México, Nevada, Nebraska, Dakota e Washington, apoiada pelos estados escravagistas do Sul e contrariada pelos estados do Norte, onde as correntes abolicionistas proliferavam. O que estava em causa era, no fundo, a confrontação de dois tipos de economia: uma virada essencialmente para a agricultura – a do Sul – e, como tal, dependente da mão-de-obra escrava; outra orientada para a indústria e para a liberalização do mercado de trabalho – a do Norte. Na verdade, o próprio presidente Lincoln hesitou em condenar o sistema escravagista (teria mesmo afirmado que se a escravatura contribuisse para a união do País, então era a favor) e só em 1862 viria a proferir a sua célebre Proclamação de Emancipação – declarando livres todos os escravos em solo americano –, de modo a dar à guerra o carácter de uma cruzada contra a escravatura e, assim, encorajar os países europeus a não reconhecer a

69, Belo Horizonte, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, set/dez 2019, pp. 825-856.

⁸⁰ João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo”, pp. 682-683.

⁸¹ Id., *ib.*, pp. 684-685.

Confederação⁸². De facto, embora nenhuma nação europeia se tenha envolvido directamente no conflito, são muitas vezes apontadas as simpatias da Grã-Bretanha vitoriana – apesar do seu pioneirismo anti-esclavagista – e da França de Napoleão III pela causa sulista. É que para além de outras razões de ordem histórica ou estratégica⁸³, ambas as nações tinham nos estados do Sul um vasto mercado para os seus produtos e artigos de luxo, além de deles receberem importantes carregamentos de algodão (3/4 do abastecimento mundial⁸⁴), o que, para um grande exportador de têxteis como a Grã-Bretanha, se revestia de uma importância fundamental. Certo é que depois dos desaires de Antietam Creek (1862) e de Gettysburg (1863), e não obstante alguns incidentes diplomáticos, o Sul perdeu todas as esperanças num envolvimento europeu, a não ser alguns apoios mais ou menos encapotados, que, de resto, foram perdendo expressão à medida que os seus principais portos iam caindo nas mãos das forças da União. Compreende-se, então, que a Proclamação de Emancipação terá constituído, essencialmente, uma medida de guerra. A Emenda abolindo oficialmente a escravidão (30.^a), emitida pelo Senado em Abril de 1864, só seria ratificada em Dezembro de 1865, depois da derrota definitiva da Confederação.

É certo que os Estados Unidos não foram o último país ocidental a abolir a escravatura no seu território, mas a queda da grande referência do escravagismo que era o “Velho Sul” acabou por influenciar os países mais renitentes. Em Portugal, a abolição total apenas aconteceu em 1869, embora a lei em que se baseava tivesse sido promulgada onze anos antes (como veremos, mais adiante, com maior pormenor). Já a Espanha só o fez em Porto Rico e em Cuba, respectivamente, em 1873 e em 1886, enquanto o Brasil esperou até 1888. Pelo meio, ambos os países promulgaram leis de “liberdade do ventre” – declarando livres os filhos de escravas nascidos a partir daquelas datas – em 1870 (Espanha) e 1871 (Brasil), na sequência do exemplo

⁸² Robert Paul Jordan, *The Civil War*, 5.^a edição, Washington D.C., National Geographic Society, 1982, pp. 98, 104, 108 e 112

⁸³ A Grã-Bretanha mantinha uma ligação afectiva aos aristocráticos senhores do Sul, descendentes dos colonos ingleses da Virgínia e das Carolinas (além de, possivelmente, uma não confessa esperança de que a Confederação fizesse desmoronar o sonho de união dos insurrectos americanos de 1776), enquanto a França tinha uma ligação histórica ao estado da Luisiana e ao seu principal porto – Nova Orleães – onde a presença e a influência francesas se faziam claramente sentir no comércio, nos hábitos e nas modas. Além disso, tendo estabelecido um protectorado do México sob o governo do imperador Maximiliano, ansiava por estabelecer boas e influentes relações com os Estados Confederados da América, que lhe dariam um papel preponderante em toda a região do Golfo do México.

⁸⁴ Jordan, *op. cit.*, p. 38.

americano⁸⁵, embora as suas plantações tenham momentaneamente beneficiado da queda da produção de açúcar e de algodão nos E.U.A.⁸⁶.

Não obstante a abolição formal da escravatura no mundo dito civilizado, das tensões entre escravistas e abolicionistas – face aos insucessos das teorias libertárias – acabou por resultar um pernicioso meio-termo, que mesmo entre os segundos teve vários defensores: o trabalho forçado. A ele recorreram ostensivamente as potências que no último quartel do século XIX se lançaram na partilha e ocupação de África⁸⁷. Foi assim que, sob o pretexto do combate à escravatura, os colonizadores impuseram às populações africanas uma nova forma de escravização, em que os contratos de trabalho que, supostamente, a legitimavam – oferecendo baixíssimos salários –, não impediam a má alimentação, o alojamento precário ou os castigos corporais. E, apesar de já não existirem as deportações maciças para lá do Atlântico, persistiram as deslocções forçadas que pouco se diferenciavam do tráfico negreiro e que garantiam lucros consideráveis aos novos empregadores de “trabalhadores livres”.

Um expoente da hipocrisia ocidental em relação a África foi Leopoldo II, rei dos belgas, que se serviu da Associação Internacional Africana, estabelecida com fins humanitários em 1876, em Bruxelas, para criar, em seu benefício pessoal, o chamado estado Livre do Congo, que administrou como uma colónia privada entre 1877 e 1908 (ano em que, na sequência de uma gestão ruinosa, foi formalmente anexada pelo estado belga). Este projecto pioneiro causou escândalo pela brutalidade com que os colonizadores trataram os nativos, sendo frequentes os chicoteamentos, os estupros, a destruição de povoações, os massacres e, sobretudo, a mutilação dos trabalhadores que não cumpriam a sua quota de recolha de borracha⁸⁸.

O trabalho forçado ou semi-forçado foi também utilizado nos Estados-Unidos, sob várias formas (contratos precários, sub-arrendamentos ou aluguer de presidiários) após a Guerra Civil⁸⁹. Outra forma de colmatar a falta de braços foi o recurso à

⁸⁵ Rafael de Bivar Marquese, “A Guerra Civil dos Estados Unidos e a crise da escravidão no Brasil”, *Afro-Ásia*, 51, Bahia, Centro de Estudos Afro-Orientais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, 2015, p. 41.

⁸⁶ Id., *ib.*, pp. 61-63.

⁸⁷ João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo”, pp. 690-691.

⁸⁸ “Congo Free State”, *Encyclopaedia Britannica*, <https://www.britannica.com/place/Congo-Free-State>, consultado em Fevereiro de 2021.

⁸⁹ Douglas A. Blackmon, *Slavery by Another Name: The Re-Enslavement of Black Americans from the Civil War to World War II*, Nova Iorque, Anchor Books, 2008.

imigração – muitas vezes em condições sub-humanas –, solução que no Brasil ficou muito aquém do desejado, apesar de, numa primeira fase (1850-1864), ainda no rescaldo da proibição do tráfico negreiro, ter atenuado um pouco os efeitos da progressiva abolição da escravidão⁹⁰. Ambos os países falharam em acautelar devidamente os direitos civis dos afrodescendentes, que se viram, muitas vezes, na situação de indigência e de exclusão social, continuando sujeitos a várias formas de opressão e aos efeitos das tensões raciais.

Entretanto, no mundo árabo-muçulmano, a escravidão persistia em termos formais. Em Zanzibar, como vimos, só foi abolida em 1897, enquanto no Império Otomano, apesar de vários progressos e colaboração formal com as potências ocidentais, se manteria até à queda do último sultão, em 1922. Foi já em 1933 que a república turca ratificou formalmente a Convenção Relativa à Escravidão promovida pela Sociedade das Nações sete anos antes. Mas, no início do século XX, as preocupações internacionais viravam-se, já, para outras formas encapotadas de escravidão, como a servidão ou a exploração sexual, sem esquecer, obviamente, a questão do trabalho forçado, que foi objecto de uma convenção dedicada pela Conferência Internacional do Trabalho em 1930⁹¹.

O tema da escravidão voltaria a ser abordado, pela Organização das Nações Unidas, em 1956, em nova convenção, na qual os signatários reconhecem que “a escravidão, o tráfico de escravos e as práticas análogas à escravidão ainda não foram eliminados em todas as partes do Mundo”⁹². Tidiane N’Diaye refere, nomeadamente, a persistência de actividades escravagistas na Mauritânia até às décadas de 1960/1980 e

⁹⁰ Leslie Bethell, *A Abolição do Comércio Brasileiro de Escravos: A Grã-Bretanha, o Brasil e a Questão do Comércio de Escravos, 1807-1869*, trad. Luís A. P. Souto Maior, Coleção Biblioteca Básica Brasileira, Brasília, Senado Federal, 2020, pp. 425-426. Durante a década de 1850, o Brasil terá recebido cerca de 130.000 imigrantes europeus – pouco mais de um quarto dos cerca de 487.000 escravos que deram entrada na década anterior –, que se conjugaram com uma redistribuição da população escrava residente. Mas, a prazo, a contratação de trabalhadores estrangeiros revelou-se dispendiosa e pouco eficaz, o que se terá devido, em boa parte, a um mau planeamento (Senado Federal, *Atas do Conselho de Estado Pleno – Terceiro Conselho de Estado, 1884-1889*, <https://tinyurl.com/swj4w7f5>, p. 123 – consultado em Agosto de 2021).

⁹¹ Convenção n.º 29 sobre o trabalho forçado ou obrigatório de 10 de Junho de 1930 (aprovada pelo Decreto-Lei n.º 40 646 de 16 de Junho de 1956, *Diário do Governo*, n.º 123, Série I, de 16 de Junho de 1956, pp. 1011-1020).

⁹² Convenção Suplementar Relativa à Abolição da Escravidão (ONU), do Tráfico de Escravos e das Instituições e Práticas Análogas à Escravidão, de 07/09/1956, o Decreto-Lei n.º 42172, de 02/03/1959), *Diário da República*, I Série, n.º 47, Lisboa, Imprensa Nacional, 2 de Março de 1959, pp. 233, 235.

no Sudão na viragem do séc. XX para o séc. XXI⁹³. Mas mesmo no chamado “mundo civilizado”, a consolidação das filosofias libertárias não impediu, em plena década de 1970, que intelectuais prestigiados como Robert Nozick admitissem (pelo menos teoricamente) a possibilidade de escravização por mútuo acordo⁹⁴, algo já visto em anteriores momentos da História, mas apresentado, agora, à luz de um pensamento neo-liberal.

Em 2020 calculava-se que mais de 40 milhões de seres humanos estivessem sujeitos a alguma forma de escravidão, nomeadamente trabalho forçado, casamento imposto, recrutamento compulsivo ou exploração sexual, com as mulheres e as crianças a constituírem a maior parte das vítimas (respectivamente, 71% e 25%)⁹⁵. Talvez estas formas de escravidão não correspondam totalmente (pelo menos do ponto de vista técnico) àquela em que se centra o presente estudo – na qual os seres humanos são encarados como bens transaccionáveis – mas a verdade é que, dois séculos e meio após o início dos grandes movimentos abolicionistas e cerca de cem anos após a queda dos últimos regimes oficialmente escravistas, ainda há um longo caminho a percorrer.

4.4 O processo abolicionista português

Embora fortemente comprometida com a prática da escravatura e do tráfico com ela relacionado, a coroa portuguesa foi, ao longo do tempo, promulgando várias leis para humanizar as condições de cativo e de transporte de escravos. Logo em 1519, um decreto de D. Manuel I determinava que os escravos tivessem camas de madeira debaixo de um telhado, por forma a estarem abrigados do frio e da chuva⁹⁶. Em 23 de Setembro de 1664, uma provisão régia estabelecia uma quantidade mínima de água a embarcar nos navios negreiros e um máximo para a respectiva lotação. Vinte anos mais

⁹³ Tidiane N'Diaye, *O Genocídio Ocultado – Investigação Histórica sobre o tráfico Negreiro Árabo-Muçulmano*, Trad. Tiago Marques, colecção Trajectos, 2.ª edição, s.l., Gradiva, Junho de 2019, p. 54.

⁹⁴ Francisco Louçã, “A traição dos liberais”, *Expresso* (revista E), ed. 2543, 23 de Julho de 2021, p. 37.

⁹⁵ “World must not accept slavery in 21st century: Guterres”, *UN News*, 2 de Dezembro de 2020, <https://news.un.org/en/story/2020/12/1079002> (consultado em Fevereiro de 2021).

⁹⁶ Augusto Ferreira do Amaral, “A Abolição da Escravatura”, *A Monarquia Portuguesa – Reis e Rainhas na História de um Povo*, 1.ª edição, Lisboa, Selecções do Reader's Digest, Abril de 1999, p. 183.

tarde, em 18 de Março de 1684, estabeleciam-se requisitos mínimos de arqueação dos navios em relação ao número de escravos transportados.

A 4 de Março de 1533, D. João III mandara libertar os escravos convertidos. Em 25 de Março de 1559, já depois da morte do rei, e durante o período de regência de D. Catarina (em nome de D. Sebastião), seria promulgado novo decreto, de teor semelhante, mas circunscrito ao território continental português.

Já na sua maioridade, D. Sebastião proíbe, em 20 de Março de 1570, que se tomem cativos os gentios do Brasil, excepto em caso de guerra justa. Não é difícil ver nesta proibição uma forte influência jesuítica – que marcara a educação do jovem rei –, tal como na lei de 30 de Julho de 1609 (Filipe III⁹⁷) que declarou livres todos os gentios daquela colónia. Mas, apesar da acção evangelizadora e libertadora da Companhia de Jesus, estes continuaram a ser escravizados pelos colonos – com algumas intermitências e recuos legislativos – apesar dos esforços desenvolvidos pelo Padre António Vieira e pelos seus companheiros jesuítas durante a segunda metade do século XVII. Só a 8 de Maio de 1758, e depois de uma primeira aplicação ao estado do Maranhão, três anos antes, a escravização dos índios brasileiros é completamente abolida.

O ano de 1758 – em que o padre Manuel Ribeiro da Rocha publica a sua obra *Etiópia Resgatada* (ou *África Redimida*), defendendo a substituição da escravatura pelo trabalho livre – é, aliás, fértil em legislação reguladora do tráfico e do cativo de escravos: a 11 de Janeiro, um alvará régio determina que se não comprem em Angola mais escravos do que aqueles que a arqueação do navio permitia, proibindo também a exportação de negros para portos brasileiros que não os de Rio de Janeiro, Baía e Pernambuco e a 3 de Outubro são promulgadas normas para o tratamento dos escravos nas cadeias pelos respectivos carcereiros.

Neste contexto, emerge, com especial destaque, a figura do Marquês de Pombal⁹⁸, geralmente considerado um pioneiro do abolicionismo pelo facto de ter promovido não só as leis que libertaram os índios brasileiros, mas, sobretudo, pelo alvará que, a 19 de Setembro de 1761, proibiu o tráfico de escravos para o Reino, a que se seguiu outro, em 16 de Janeiro de 1773, determinando a progressiva libertação dos negros, mulatos, e mestiços existentes no Reino, nomeadamente declarando livres os filhos de escravas nascidos a partir daquela data e acabando com a distinção

⁹⁷ II de Portugal.

⁹⁸ Título que só viria a adquirir em 1770

discriminatória de “liberto”. Em relação às primeiras, não é difícil encontrar um objectivo prático: o de obter as simpatias das tribos amazónicas na sequência do Tratado de Madrid de 1750, que redefiniu os limites das colónias portuguesas e espanholas na América do Sul⁹⁹. Já em relação ao alvará de 1761, e embora não falte quem o atribua à “nobreza de intenções e pureza de sentimentos” daquele ministro¹⁰⁰, também há quem defenda que o seu principal objectivo era o de direccionar ao máximo o fluxo de escravos para o Brasil, no quadro de medidas destinadas a fomentar a economia daquela colónia¹⁰¹, onde, efectivamente, a sua necessidade se fazia notar (o que estaria, de resto, em linha com o alvará de 11 de Janeiro de 1758, que canalizava as exportações de escravos para os três principais portos brasileiros). Este segundo argumento, embora explícito na redacção da lei (talvez mais como justificação oficial), acaba, porém, por não fazer grande sentido se tivermos em conta que, na altura, a exportação de escravos para a Metrópole constituía apenas 0,5% dos que eram enviados para o Brasil. Inclino-nos, assim, para outros argumentos apresentados no respectivo preâmbulo, nomeadamente o da devassidão dos costumes e o “roubo” de postos de trabalho a outros serviçais¹⁰², admitindo-se, ainda, que a presença de escravos em território continental português não fosse considerada digna de uma corte europeia civilizada. No alvará de 1773, parece existir, sobretudo, um enfoque nas questões morais – com destaque para o concubinato entre senhores e escravas –, condenando o conceito de perpetuação da

⁹⁹ Leonardo Quirino da Silva, “Abolição da Escravidão Indígena: 1680 ou 1755?”, *Educação Pública*, Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Mato Grosso, 3 de Abril de 2007, <https://educacaopublica.cecierj.edu.br/artigos/7/13/aboliccedilatildeo-da-escravidatildeo-indiacutegena-1680-ou-1755> (consultado em Fevereiro de 2021).

¹⁰⁰ Marquês de Rio Maior, “O marquês de Pombal e a repressão da escravatura. A obra e o Homem”, *Congresso do Mundo Português*, v. VIII, Lisboa, Comissão Executiva dos Centenários, 1940, pp. 95-120.

¹⁰¹ José Capela, “O Problema da Escravatura nas Colónias Portuguesas”, *Portugal no Mundo*, vol. III, Dir. Luís de Albuquerque, Lisboa, Reader’s Digest, 1993, p. 376.

¹⁰² “[...] sendo informado dos muitos, e grandes inconvenientes, que resultam do excesso, e devassidão com que contra as Leys, e costumes de outras Cortes polidas se transporta annualmente da Africa, America e Asia, para estes Reinos hum tão extraordinário número de escravos Pretos, que, fazendo nos Meus Dominios Ultramarinos huma sensível falta para a cultura das Terras, e das Minas, só vem a este Continente ocupar os lugares dos Moços de servir, que ficando sem commodo, se entregam à ociosidade, e se precipitam nos vícios, que dela são naturais consequências [...]” (*Collecção das Leis, Decretos e Alvarás que Compreende o Feliz Reinado de ElRei Fidelíssimo D. José o I. Nosso Senhor desde o Anno de 1761 até o de 1762*, tomo II, Lisboa, Officina de António Rodrigues Galhardo, 1801, fl. 32).

escravidão através da descendência¹⁰³. Não deixa, porém, de referir alguns aspectos, práticos, como a libertação de braços para as artes e ofícios do Reino, sem deixar de mencionar o exemplo de outros países europeus¹⁰⁴.

Em 22 de Janeiro 1810, um alvará régio vem regular o modo como eram embarcados os escravos para o Rio de Janeiro e as providências em relação à sua saúde. Nessa altura já a Corte estava instalada no Brasil, na sequência das Primeira Invasão Francesa, estando, por isso, especialmente vulnerável às pressões britânicas. Na verdade, já em 1809 Portugal celebrara com a Grã-Bretanha um tratado no qual se dispunha a colaborar na abolição do comércio de escravos. Em Fevereiro de 1810, no Tratado de Comércio e de Navegação entre os dois países, além da concessão de vantagens comerciais à Grã-Bretanha, reafirmava este compromisso, nomeadamente a não permitir a continuação do comércio de escravatura em qualquer lugar da costa de África, fora dos seus domínios.

No Congresso de Viena (1814-1815), em que as potências signatárias declararam a abolição do tráfico de escravos ao ritmo que cada uma considerasse mais conveniente, Portugal propôs-se abolir totalmente o tráfico no prazo de 8 anos se a Grã-Bretanha aceitasse a anulação do tratado de 1810, com as vantagens que lhe eram concedidas, mas esta não aceitou¹⁰⁵. Porém, a pressão britânica continuou e, em 1815, em novo tratado, Portugal comprometia-se a não comerciar escravos a Norte do

¹⁰³ “[...] tive certas informações de que em todo o Reino de Algarve e em algumas Provincias de Portugal, existem ainda Pessoas tão faltas de sentimentos de Humanidade, e de Religião, que, guardando nas suas casas Escravas, humas mais brancas do que elles, com os nomes de *Pretas*, e de *Negras*; outras Mestiças; e outras verdadeiramente Negras, para pela reprehensivel propagação dellas perpetuarem os Captiveiros por hum abominavel commercio de pecados, e de usurpações das liberdades dos miseráveis nascidos d’aquelles successivos e lucrosos concubinatos, debaixo do pretexto de que os ventres das Mães escravas não podem produzir Filhos livres, conforme o Direito Civil: E não permitindo, nem ainda o mesmo Direito, de que se tem feito hum tão grande abuso, que aos Descendentes dos Escravos, em que não há mais culpa, que a da sua infeliz condição de Captivos, se extenda a infâmia do Captiveiro, além do termo, que as Leis determinão [...] E considerando a grande indencencia que as ditas escravidões inferem aos Meos Vassalos; as confusões, e odios, que entre elles causão [...]” (António Delgado da Silva, *Legislação Portuguesa desde a Última Compilação das Ordenações – Legislação de 1773 a 1774*, Lisboa, Typographia Maignense, 1829, pp. 639-640).

¹⁰⁴ “[...] E considerando [...] os perjuizos, que resultão ao Estado de ter tantos Vassalos lésoes, baldados, e inuteis, quantos são aquelles miseraveis, que a sua infeliz condição faz incapazes para os Officios publicos; para o Commercio; para a Agricultura; e para os tratos, e contractos de todas as especies [...] Sou Servido obviar a [...] que todos os sobreditos [...] fiquem habeis para todos os Officios [...] no meu Reino, como o tem sido em todos os outros da Europa (id., *ib.*, p. 640).

¹⁰⁵ Augusto Ferreira do Amaral, *op. cit.*, p. 184.

Equador – em troca de uma indemnização de 300.000 libras (que nunca terão chegado a ser pagas¹⁰⁶) – e a limitar o transporte às suas possessões, o que, na prática, pouco afectava a exportação de escravos para o Brasil, já que estes vinham, na sua quase totalidade, da costa angolana. E, na verdade, esta tolerância (de que não beneficiou, por exemplo, a Espanha) até acabava por convir à Grã-Bretanha, já que o tratado de 1810 lhe permitia beneficiar, com grandes proveitos, do comércio brasileiro. Em 1817, um aditamento a esse tratado autorizava ambas as partes a inspeccionar os navios mercantes da outra – permitindo, nomeadamente, aos navios de guerra britânicos vistoriar os navios mercantes portugueses e a operar livremente nas águas territoriais portuguesas, sobretudo em África – e estabelecendo comissões mistas (na Serra Leoa e no Rio de Janeiro) para julgar os infractores. Em 1819, um decreto de D. João VI estabelecia penalizações para quem traficasse a Norte do Equador.

Entretanto, o triunfo do liberalismo vem dar novo fôlego às ideias abolicionistas. É assim que, depois de 1820, surgem tendências para uma nova política colonial, começando logo nas tentativas de abolição do termo “colónia”, por ser considerado ofensivo (ao longo do século XIX – tal como, de resto, durante parte do século XX, o termo vai frequentemente coexistir com a designação “províncias ultramarinas”). Nesse mesmo ano, inspirado pelos alvarás pombalinos de 1761 e de 1773, Francisco Soares Franco apresentou um plano no sentido de proibir a importação de escravos para o Brasil e a introduzir o conceito de “liberdade do ventre”. Soares Franco acreditava que um homem livre produziria, pelo menos, o dobro de um escravo, embora, por uma questão de segurança pública e salvaguarda de direitos adquiridos (dos grandes proprietários), não defendesse a emancipação total imediata (é de referir que, em Portugal, tal como em boa parte da Europa, os homens instruídos do início do séc. XIX não eram, em geral, abolicionistas mas sim “toleracionistas”, condenando formalmente a Escravatura mas temendo medidas radicais que pusessem em causa o modelo colonial em vigor¹⁰⁷).

No entanto, o processo de independência do Brasil e as perturbações políticas em Portugal protelaram as reformas. Seria, aliás, de esperar que a emancipação da sua colónia sul-americana retirasse todo o fundamento – e justificação, à luz dos tratados com a Grã-Bretanha – para o tráfico português (a política abolicionista chegou mesmo a

¹⁰⁶ Sá da Bandeira, *O tráfico da Escravatura, e o Bill de Lord Palmerston*, pp. 80-81.

¹⁰⁷ João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo”, pp. 675-677.

ser vista como uma espécie de retaliação contra os independentistas brasileiros¹⁰⁸). A verdade, porém, é que, passadas as perturbações da guerra e uma vez normalizadas as relações diplomáticas e comerciais com o novo estado, aquele prosseguiu com renovado vigor, até porque o Brasil mantinha fortes laços com a África Austral (sobretudo com Angola) – fazendo mesmo recuar tentativas de anexação ou união política (devidamente debeladas no tratado de paz). Por outro lado, chefes locais, autoridades administrativas e colonos lucravam bastante com a actividade negreira¹⁰⁹, da qual a burguesia colonial portuguesa, por falta de alternativas (pouco capital para investimento e reduzida produção industrial), estava consideravelmente dependente¹¹⁰.

Nesta fase, não é muito fácil destrinçar entre tráfico português e tráfico brasileiro, pois, operando, em grande parte, a partir do Brasil¹¹¹, os traficantes de ambos os países terão trabalhado em estreita cooperação (sem prejuízo da natural concorrência comercial). Afirmam alguns autores que nesta altura o tráfico era, sobretudo, controlado pelos portugueses¹¹², embora nem todos sejam tão peremptórios. Frederico António Ferreira, por exemplo, assinala que dos navios capturados pelos britânicos na foz do Zaire – que nesta altura concentraria cerca de 31% do tráfico para o Brasil – entre 1818 e 1839 só 35% se declaravam, efectivamente, portugueses¹¹³, o que nos pode dar uma

¹⁰⁸ Id., *Os Sons do Silêncio*, p. 456.

¹⁰⁹ Valdemir Zamparoni, “Da Escravatura ao Trabalho Forçado: Teorias e Prática”, *Africana Studia*, n.º 7, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 300. No caso específico dos reis africanos, o seu envolvimento activo no negócio é atestado pelo envio de múltiplas embaixadas ao Rio de Janeiro entre os séculos XVII e XIX (Jaime Rodrigues, “O tráfico de escravos e a experiência diplomática afro-lusobrasileira: transformações ante a presença da corte portuguesa no Rio de Janeiro”, *Anos 90*, revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, v. 15, n.º 27, Porto Alegre, Julho de 2008, pp. 107-123).

¹¹⁰ José Capela, *As Burguesias Portuguesas e a Abolição do Tráfico da Escravatura, 1810-1842*, 1.ª ed., Porto, Afrontamento, 1987.

¹¹¹ Na transição entre o século XVII e o século XIX, as ligações entre o Brasil e a África, no âmbito do tráfico de escravos, eram, na sua maior parte, asseguradas por negociantes radicados na Baía, conforme refere Madalena Schedel (*Em Defesa do Império Ameaçado – A Ação Política e Diplomática de D. João de Almeida de Melo e Castro, 5.º Conde das Galveias (1792-1814)*, Cascais, Tribuna da História, Príncípia Editora, Lda., 1.ª edição, Abril de 2016, p. 24). A permanência da Corte no Rio de Janeiro entre 1808 e 1820 terá, porventura, reforçado o controlo do tráfico a partir da outra margem do Atlântico.

¹¹² V., p. exemplo, Thiago Campos Pessoa, *op. cit.* e João Pedro Marques, “Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX”, *Análise Social*, v. XXXVI (160), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2001, p. 616.

¹¹³ Frederico António Ferreira, “O Tráfico Brasileiro de Cativos na Foz do Rio Congo 1780 a 1830: entre Velhos e Novos Paradigmas”, *Revista Territórios & Fronteiras*, vol. 10, n.º 1,

percepção errada em termos relativos, já que ali também operavam navios de outras nacionalidades, como a espanhola, a francesa e a americana. Se, porém, tivermos em conta que, na atrás mencionada *Trans-Atlantic Slave Trade Database* da Universidade de Emory – que não faz distinção entre tráfico português e brasileiro –, à bandeira espanhola correspondem, nesse período e na costa ocidental de África, 20% dos registos, à francesa 11% e à americana 8%, podemos concluir os restantes 26% pertencem a comerciantes brasileiros. É certo que estes números não são totalmente fiáveis, uma vez que a bandeira portuguesa era frequentemente utilizada como bandeira de conveniência pelos traficantes brasileiros¹¹⁴ – tal como seria, mais tarde, a americana¹¹⁵ – após a proibição do tráfico no Brasil. Já na altura as autoridades estimavam que a maior parte dos navios de bandeira portuguesa pertenciam, na verdade, a brasileiros ou portugueses sediados no Brasil (em 1835, um comandante britânico calcula que 2/3 dos navios de bandeira portuguesa estão baseados em portos brasileiros e para lá se dirigem)¹¹⁶. Se, por outro lado, tomarmos como referência os apresamentos feitos pelas autoridades portuguesas¹¹⁷ entre 1839 (ano do *Bill* de Palmerston – de que falaremos mais adiante –, visando os navios portugueses) e 1845 (ano do *Bill Aberdeen*, que lançou a *Royal Navy* no encalço dos negreiros brasileiros), registamos a captura de 21 navios portugueses contra 19 brasileiros, o que aponta para um equilíbrio entre ambos. No mesmo período, os cruzeiros britânicos apresaram 28 portugueses e 31 brasileiros¹¹⁸. Já nos números associados aos principais comerciantes (3/4 dos quais são portugueses), verificamos que o tráfico conduzido pelos portugueses é cinco a seis

Cuiabá, Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Mato Grosso, JAN-JUL 2017, pp. 38-39.

¹¹⁴ Thiago Campos Pessoa, *op. cit.*. V. também, do mesmo autor, “O Comércio Negreiro na Clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Sousa Breves e seus cativos”, *Afro-Ásia*, 47, Centro de Estudos Afro-Orientais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, 2013, pp. 51-52, assim como Valentim Alexandre, *A Questão Colonial no Parlamento*, vol. I (1821-1910), Lisboa, Publicações D. Quixote, 2008, p. 113; id., “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, *Análise Social*, vol. XXVI (111), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 1991, p. 297.

¹¹⁵ João Marques Mesquita, “Da proibição ao contrabando: a lei de 1831 e a atuação de Manoel Pinto da Fonseca (1831 – 1851)”, p. 11.

¹¹⁶ Roquinaldo Ferreira, *op. cit.*, p. 10.

¹¹⁷ V. anexo D.

¹¹⁸ AHU, Conselho Ultramarino, 2.^a Repartição, Processo relativo aos casos de tráfico de escravatura submetidos ao julgamento das Comissões Mistas de Luanda e Cabo da Boa Esperança, Lv. 1.^o n.^o 184, cx. 7, n.^o 154 (1852); Lv. 2.^o n.^o 96, cx. 21, n.^o 751 (1855).

vezes superior ao dos brasileiros, não obstante o facto de a economia brasileira ser, em última análise, a grande beneficiária – e a mais dependente – do tráfico negreiro.

Até 1833, data da abolição da escravatura no império britânico (e com um período de transição até 1838), a Grã-Bretanha não se mostrou, como vimos, especialmente empenhada na repressão do tráfico de escravos conduzido pelos restantes países, nomeadamente em relação a Portugal que, por essa altura, se via a braços com uma guerra civil (1828-1834). Terminado o conflito, o Visconde de Sá da Bandeira, faz promulgar, em 10 de Dezembro de 1836 – pouco depois do golpe setembrista desse mesmo ano –, um decreto proibindo o tráfico de escravos em todas as possessões portuguesas. Embora motivado pelo progressismo do governo setembrista¹¹⁹, e sendo conhecido como um anti-esclavagista convicto – dos poucos entre os políticos do seu tempo¹²⁰ –, Sá da Bandeira não agiria apenas por motivos humanitários ou devido à pressão britânica, mas, sobretudo, pelo seu projecto de sociedade colonial moderna¹²¹. É que para colmatar a perda do Brasil e para alcançar um desenvolvimento económico semelhante ao dos países do norte da Europa, o governo português começava a orientar a sua acção para a exploração dos imensos recursos naturais existentes nas colónias de África, com investimento em infra-estruturas e actividades produtivas, promovendo, ao mesmo tempo, a fixação de europeus. Esta intenção implicava não só a abolição da escravatura mas também a anulação das vantagens comerciais concedidas à Grã-Bretanha¹²².

Numa postura sempre pró-activa, Sá da Bandeira conduziu negociações com o governo britânico – que até começara por ver com bons olhos as iniciativas legislativas portuguesas¹²³ – no sentido de garantir a autonomia nacional na aplicação dos tratados – procurando, nomeadamente, evitar o direito de visita e pôr fim às comissões mistas¹²⁴ –, mas o ministro britânico dos Negócios Estrangeiros, Lord Palmerston, recusou-se a aceitar a limitação dos direitos de inspecção dos navios de guerra britânicos aos navios portugueses suspeitos. Assim sendo, apresentou ao Parlamento, em Julho de 1839, uma

¹¹⁹ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, pp. 457-458.

¹²⁰ Id., “O Retorno do Escravismo”, pp. 679.

¹²¹ Fernando Pereira Marques, “O Projecto Colonial de Sá da Bandeira”, *Portugal no Mundo*, vol. III, p. 364.

¹²² Ferreira do Amaral, *op. cit.*, p. 184.

¹²³ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 203.

¹²⁴ Id., *ib.*, p. 204.

proposta de lei (*bill*) que conferia à marinha britânica a prerrogativa de apresar e julgar os navios portugueses envolvidos no tráfico de escravos, assim como outros negreiros encontrados em portos ou em águas africanas sob jurisdição portuguesa. O fracasso destas negociações tem várias interpretações: se, por um lado, a Grã-Bretanha poderia invocar a perda de paciência face às sucessivas manobras dilatórias e incumprimentos por parte de Portugal¹²⁵ (às quais o Brasil não seria, de modo algum, alheio), Sá da Bandeira culpou claramente a intransigência e a prepotência britânicas¹²⁶. Leslie Bethell refere, por outro lado, que Sá da Bandeira não tinha assinado o tratado com a Grã-Bretanha em 1838 por este não garantir o apoio militar e naval britânico em caso de distúrbios ou de tentativas de separação/anexação de territórios africanos esperados como reacção à legislação anti-esclavagista (não obstante algumas vagas promessas de auxílio em tal eventualidade¹²⁷), cláusula em que o ministro português terá insistido¹²⁸. Tenha a atitude de Sá da Bandeira sido de firmeza ou de pura teimosia, a postura belicosa de Palmerston – a quem, contrariamente ao seu representante, Lord Howard de Walden, não teria desagradado uma escalada no confronto, como pretexto para a submissão total do seu aliado e anexação dos seus territórios africanos –, parece suficientemente demonstrada¹²⁹. No mínimo, o *Bill* de Palmerston afigura-se inoportuno numa altura em que o governo português se mostrava claramente empenhado no combate ao tráfico de escravos – não obstante algumas hesitações e manobras dilatórias¹³⁰ –, o que sugere a existência de segundas intenções do lado britânico. Basta, aliás, verificar que no tratado anglo-português subsequente (1842), que previa a instalação de uma comissão mista em Luanda, foi aproveitado pelos britânicos para ali

¹²⁵ Leslie Bethell, *op. cit.*, pp. 135-136.

¹²⁶ Sá da Bandeira, *O tráfico da Escravatura, e o Bill de Lord Palmerston*. O ex-ministro acusou, ainda, o governo britânico de hipocrisia – não só pela atrás mencionada venda de produtos transaccionáveis aos países traficantes como, ainda, por se valer da “libertação” dos escravos como expediente para obter mão-de-obra barata para as suas plantações – e de ingerência no governo das colónias dos países com quem estabelecia tratados, além de rebater a alegação de Palmerston relativa à suposta indemnização a Portugal, nos termos do tratado de 1815, a qual, como atrás referido, nunca teria chegado a ser paga.

¹²⁷ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 220.

¹²⁸ Leslie Bethell, *op. cit.*, pp. 132, 134; José Capela, “O Problema da Escravatura nas Colónias Portuguesas”, *Portugal no Mundo*, vol. III, pp. 380-381

¹²⁹ Leslie Bethell, *op. cit.*, p. 131; Valentim Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, p. 319.

¹³⁰ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, pp. 204, 457.

instalarem funcionários e iniciarem o reconhecimento comercial da região¹³¹, o que não quer dizer que os portugueses não tivessem também, já, em mente tirar proveito dos acordos de combate ao tráfico, como se verá, depois, na questão do Ambriz¹³². Segundo João Pedro Marques, o projecto de Sá da Bandeira terá sido bem-intencionado mas pouco realista, ao pressupor que a Grã-Bretanha aceitaria de bom grado deixar as mãos livres a Portugal¹³³.

Aparentemente, também o ministro português estaria disposto a levar a confrontação às últimas consequências¹³⁴, mas a queda do governo setembrista de que fazia parte (que se supõe ter tido alguma influência da parte da Grã-Bretanha¹³⁵) tornou Portugal mais propenso a ceder às pressões britânicas, daí resultando a assinatura, pelo Duque de Palmela e Lord Howard, em 3 de Julho de 1842, de um tratado para a abolição total do tráfico de escravos, agora estendido ao Sul do Equador. Embora satisfazendo, em geral as exigências da Grã-Bretanha, este acordo teve, porém, a atenuante de impedir os navios da *Royal Navy* de actuar em águas territoriais portuguesas e de garantir que os navios apresados seriam julgados por comissões mistas, em vez de serem, simplesmente, encaminhados para tribunais britânicos. Na sequência deste tratado, foi promulgado, em 25 de Julho do mesmo ano, um decreto equiparando o comércio de escravos à pirataria e aplicando penas severas (por norma, a mais gravosa disponível, excluindo a pena de morte) aos traficantes.

A abolição do tráfico em 1836 e o tratado luso-britânico de 1842 encontraram grande resistência na opinião pública portuguesa, não só porque esta era tendencialmente contrária ao abolicionismo como pelo facto de estas medidas serem consideradas como uma influência estrangeira¹³⁶. Em Angola e Moçambique, deram, inclusive, origem a revoltas na transição da década de 1830 para a de 1840 (tal como Sá da Bandeira previra), uma vez que, como vimos, a mão-de-obra escrava tinha um grande peso nas economias destas colónias. A importância do comércio de escravos na

¹³¹ Id., “A Ocupação do Ambriz”, p. 152.

¹³² Id., *ib.*, p. 154.

¹³³ Id., *Os Sons do Silêncio*, p. 250.

¹³⁴ Valentim, Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, p. 137; Bethell, *op. cit.*, p. 318.

¹³⁵ Ferreira do Amaral, *op. cit.*, p. 184; Valentim Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, p. 122.

¹³⁶ Valdemir Zamparoni, *op. cit.*, p. 300.

evolução das colónias portuguesas ao longo do século XIX e o desinteresse da burguesia metropolitana, potenciados pela debilidade das administrações coloniais¹³⁷, terão, assim, constituído os principais entraves à modernização da política colonial portuguesa. Soma-se, a isto tudo, a influência dos traficantes na sociedade¹³⁸, alguns dos quais com forte ligação aos meios políticos, não só pelo seu poder económico mas também pelo apoio financeiro que, a partir do Brasil, tinham dado à causa liberal. Citam-se, a título de exemplo, os nobilitados Ângelo Francisco Carneiro e José Bernardino de Sá, assim como Arsénio Pompílio do Carpo, que, embora não tendo sido agraciado com qualquer título nobiliárquico, chegou, inclusive, a obter os favores das autoridades britânicas pelos serviços prestados em Angola aos seus navios e representantes. Poderemos também citar o atrás referido Conde de Ferreira, que chegaria mesmo a notabilizar-se pelas suas obras de beneficência, embora, conforme mencionado, tivesse abandonado a actividade negreira logo após a sua primeira proibição no Brasil, em 1831.

Segundo vários autores¹³⁹, terá sido o crescente apresamento de navios negreiros pelos ingleses, juntamente com a legislação anti-esclavagista brasileira, a reduzir consideravelmente o tráfego atlântico depois de 1850¹⁴⁰ – confinando a actividade negreira ao Centro e ao Norte de Moçambique. E não deixa de ser curioso que alguns antigos traficantes brasileiros – como é o caso de Francisco António Flôres, que criou, em Angola, a *Western Africa Malachite Copper Mines Company*¹⁴¹ – se tenham tornado

¹³⁷ Conforme refere Valentim Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, p. 309. João Pedro Marques considera que os maiores obstáculos às políticas abolicionistas surgiram na Metrópole e não nas colónias (*Os Sons do Silêncio*, pp. 457-458), embora a síntese feita no presente estudo aponte mais para uma conjugação de vontades (ou de falta de vontade) de ambos os lados.

¹³⁸ Valentim Alexandre, “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, pp. 300-301.

¹³⁹ Como é o caso de Valdemir Zamparoni, *op. cit.*, p. 300.

¹⁴⁰ Já João Pedro Marques tem uma opinião algo diferente, concedendo alguns créditos à legislação anti-tráfico portuguesa e, sobretudo, à respectiva fiscalização (“Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX”, p. 609; “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, *Anais de História de Além-Mar*, n.º 1, Lisboa, CHAM - Centro de Humanidades (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa / Universidade dos Açores), 2000, pp. 186-189).

¹⁴¹ Frederico António Ferreira, “Investimentos privados brasileiros na África Portuguesa: o caso da *Western Africa Malachite Copper Mines Company*”, *XI Congresso Brasileiro de História Econômica/12ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Vitória, Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 14 a 16 de Setembro de 2015, <https://tinyurl.com/mr36vnhw>, consultado em Janeiro de 2021.

fortes impulsionadores da reconversão da exploração colonial portuguesa, que começou, então, a privilegiar outras vertentes, como a agricultura (cana, café, algodão), a extracção de borracha e a mineração.

Entretanto, mesmo na oposição, Sá da Bandeira, continuara a propor leis tendentes à progressiva abolição da escravatura (algumas das quais viria, mais tarde, a assinar). Consciente do impacto económico das medidas que propunha, defendia duas possíveis abordagens para se chegar à completa interdição do trabalho escravo: indemnizações pecuniárias aos proprietários de escravos, mediante a sua imediata libertação ou libertação gradual dos escravos¹⁴². Como a precária situação do Erário Público recomendava a segunda, acabou, assim, por patrocinar uma série de “aproximações” legislativas, que viriam a ser aprovadas na década seguinte.

A partir de 1851, com a Regeneração, a acalmia das perturbações políticas permitiu dar andamento às reformas. Uma das medidas tomadas foi a recuperação do Conselho Ultramarino (que estava extinto desde 1833), de que Sá da Bandeira assumiu a presidência, utilizando-o como veículo para promover as suas ideias. Nesta sequência, surge, em 1854, um decreto definindo direitos e obrigações dos libertos e libertando os escravos do estado (libertação estendida, dois anos mais tarde, aos escravos das câmaras, misericórdias e igrejas). Nesse mesmo decreto, mandou-se proceder ao registo dos escravos ainda existentes, declarando-se livres os que não fossem registados pelos respectivos proprietários. É de referir que, à luz desta lei – e na lógica das aproximações graduais –, os ex-escravos não ficavam totalmente livres, mas sim sujeitos à condição de “libertos”, sendo obrigados a servir por um período de sete a dez anos. Foi também em 1854 que, para pôr cobro a alguns abusos (que incluíam o acorrentamento dos libertos, maus tratos e até a sua venda como escravos¹⁴³), se constituiu a Junta Protectora dos Escravos e Libertos de Angola, que, pouco tempo depois, viria a instalar-se também em Moçambique e em Cabo Verde (aqui sob a forma de um curador)¹⁴⁴. A

¹⁴² João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo em Meados do Século XIX”, p. 679.

¹⁴³ Sá da Bandeira, *A emancipação dos libertos. Carta dirigida ao Ex.mo Sr. Joaquim Guedes de Carvalho e Menezes, presidente da relação de Loanda, pelo Marquez de Sá da Bandeira*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874, pp. 8-9.

¹⁴⁴ João Pedro Marques, “Uma cosmética demorada: as Cortes perante o problema da escravidão (1836-1875)”, *Análise Social*, vol. XXXVI (158-159), Lisboa, Instituto de Ciências sociais da Universidade de Lisboa, 2001, p. 230; AHU, Processo sobre a Junta Protectora dos escravos libertos de Angola Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, vol. 792 1E SEMU [Mç] 1838-1864; id., Processo sobre a organização das Juntas Protectoras dos Escravos e Libertos na província de Moçambique, CU, cx. n.º 54, doc. 1867 (1858-1859), 2.ª Rep., 4.ª Secção, Lv. 3º

partir de 1856, decretos sucessivos vão abolindo a escravatura em várias parcelas dos territórios ultramarinos, tendo especial relevância o que, nesse mesmo ano, declarou livres todos os filhos de escravas, embora tivessem a obrigação de servir o seu proprietário até aos 20 anos de idade. Finalmente, em 29 de Abril de 1858, por ocasião do casamento de D. Pedro V, é promulgado um decreto abolindo totalmente a escravatura num prazo de 20 anos – por forma a permitir a adaptação dos proprietários de escravos –, o que, na verdade, acabou por acontecer em 1869, por decreto de 25 de Fevereiro (depois de uma tentativa falhada de publicação no ano anterior¹⁴⁵), data que marca, efectivamente, o fim da escravidão em Portugal (embora com algumas ressalvas, como adiante veremos).

Este processo não foi pacífico, pois em 1865 as Juntas-Gerais de Angola e de S. Tomé e Príncipe manifestaram-se contra a abolição. No ano seguinte, a Associação Comercial do Porto deu o seu apoio a este processo, mas em 1872 a Associação Comercial de Lisboa manifestou a sua preocupação relativamente ao impacto da medida na economia das colónias¹⁴⁶, não obstante novas medidas tendentes à modernização da administração colonial, de que é exemplo a tentativa de estabelecimento, em 1857, de carreiras regulares de vapores para África e início de observações meteorológicas em Luanda.

Paralelamente, o governo procurava opor-se ao engajamento de indígenas – nomeadamente em Moçambique – quer pelos britânicos quer, sobretudo, pelos franceses, que, desde meados da década de 1850, procuravam o acordo de Portugal para o recrutamento de “trabalhadores livres” e que, perante a recusa das autoridades portuguesas¹⁴⁷, não se coibiram de o fazer de forma clandestina, o que daria azo a

n.º 243; id., *Requerimento do curador dos escravos e libertos de Cabo Verde*, Mateus Severino de Avelar, a pedir abono de gratificação, 1859, CU, Lv. 3 n.º 0514 2ª Rep., cx. 30, D.1378.

¹⁴⁵ Ferreira do Amaral, *op. cit.*, p. 185.

¹⁴⁶ F. Pereira Marques, *op. cit.*, p. 366.

¹⁴⁷ Nos *Documentos relativos ao apresamento, julgamento e entrega da barca franceza Charles et Georges e em geral ao engajamento de negros, debaixo da denominação de trabalhadores livres nas possessões da Coroa de Portugal na costa oriental e ocidental de Africa para as colonias francezas apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1858*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1858, pp. 1-33, encontramos uma extensa troca de argumentos entre as autoridades francesas e portuguesas, que se prolongou até 1857, na sequência da recusa de uma petição, datada de Maio de 1854, para a contratação de indígenas de Inhambane para a ilha da Reunião. Da parte portuguesa é flagrante a desconfiança em relação à suposta contratação livre feita pelos franceses – que começa logo na pouca propensão dos nativos para as viagens por mar –, sendo também referida a necessidade para a província da mão-de-obra local.

graves incidentes diplomáticos como foi o do apresamento da barca *Charles et Georges*, de que falaremos adiante com mais pormenor. A contratação de trabalhadores para as colónias francesas acabaria por ser autorizada – e regulada – na década de 1880, já num outro quadro legislativo.

De resto, a iniciativa francesa veio inspirar o engajamento de trabalhadores para São Tomé e Príncipe (cultura do Cacau) a partir de Angola, Moçambique e Cabo Verde¹⁴⁸, embora a legislação já fosse, muitas vezes, contornada com o recurso a formas encapotadas de escravatura, como foi o caso dos “serviçais” em S. Tomé, introduzidos em 1853, e, antes disso, dos “carregadores” em Angola. Estes últimos foram, aliás, alvo de dois decretos promovidos por Sá da Bandeira, um em 1839 (anulado no ano seguinte) e outro em 1856, que os aboliu definitivamente. Já os “serviçais” só viriam a ser, efectivamente, ilegalizados em 29 de Abril de 1875, na lei que extinguiu inteiramente nas províncias ultramarinas a condição servil – iniciativa de José de Andrade Corvo (Ministro da Marinha e Ultramar entre 1872 e 1877), que, tal como Sá da Bandeira, defendia uma reforma do sistema colonial, liberalizando o comércio, extinguindo monopólios e privilégios, fomentando a expansão territorial pacífica, melhorando os transportes e vias de comunicação e suprimindo por completo a escravatura, o tráfico de escravos e o trabalho forçado, legal ou dissimulado¹⁴⁹. No entanto, os proprietários substituíam de forma fraudulenta os escravos registados por força do Decreto de 1854, o que lhes foi permitindo ganhar algum tempo até à abolição total da escravatura.

Daqui se vê que, juntamente com o problema do investimento (parcialmente resolvido com a reconversão de alguns antigos traficantes), e mais do que as questões financeiras relacionadas com o pagamento dos magros salários aos trabalhadores, um dos principais problemas da exploração económica das possessões africanas prendia-se com a falta de mão-de-obra – a cujo desvio para as colónias de outros países o governo português, como vimos anteriormente, se procurou opor. Em 1840 e 1857, houve tentativas de introduzir colonos em Moçambique, que não foram, porém, muito bem-sucedidas¹⁵⁰, o mesmo sucedendo em Angola em 1849¹⁵¹. De facto, o clima hostil e

¹⁴⁸ João Freire, *op. cit.*, p. 64.

¹⁴⁹ Margarida Seixas, *op. cit.*, p. 228.

¹⁵⁰ F. Pereira Marques, *op. cit.*, p. 369.

¹⁵¹ Regista-se, nomeadamente, em 1849, o transporte de 125 colonos de Pernambuco para Moçâmedes pela corveta *Íris* e pelos brigues *Douro* e *Vila Flor* e, em 1857, o transporte de

insalubre dificultavam – se não mesmo inviabilizavam – o trabalho dos colonos brancos nas colónias africanas e a crónica falta de capital não permitia a substituição do trabalho braçal por meios mecânicos¹⁵². A questão tornou-se mais acesa na década de 1850, quando, juntamente com a legislação anti-esclavagista, começaram a ser divulgadas em Portugal notícias dos insucessos da experiência britânica¹⁵³. Embora, na altura, as preocupações de índole laboral nas colónias portuguesas não se afigurassem tão urgentes como nas britânicas, já que o decreto abolicionista de 1858 previa um prazo de 20 anos para a sua aplicação, este contexto incentivou os defensores do escravismo, que em Portugal não tardaria a tornar-se dominante. E se os poucos ardentes opositores desta tendência, como Sá da Bandeira, acreditavam que a motivação para trabalhar adviria de um bom salário e de condições de vida minimamente dignas (casa, escola, vestuário) e preferiam apontar os casos de sucesso do *Grand Experiment*¹⁵⁴, os seus defensores, como Mendes Leal, defendiam a manutenção de algum tipo de tutela sobre os trabalhadores “livres” africanos, impondo-lhes um trabalho obrigatório “não escravo”¹⁵⁵. E a verdade é que o decreto de 1869 que abolia a escravidão em todos os territórios portugueses, obrigava os escravos – agora na condição de libertos – a prestar serviço aos seus antigos senhores até 1878 (ano para o qual o decreto de 29 de Abril de 1858 remetera, originalmente, a abolição total), apesar da oposição de algumas ilustres figuras, como Sá da Bandeira. E foi justamente naquele ano, a 21 de Novembro, quase 3 anos após a morte de Sá da Bandeira, que um Regulamento para o Contrato de Serviçais e Colonos nas províncias da África Portuguesa, veio legalizar a arregimentação forçada de mão de obra africana e o trabalho obrigatório para os indivíduos “julgados vadios”.

Um rosto emblemático desta nova postura – não obstante iniciativas libertárias tardias (i.e. pós-Conferência de Berlim), como a criação da Sociedade Portuguesa contra

colonos portugueses para Pemba pela escuna *Angra* – António Marques Esparteiro, *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976, pp. 56, 74; id. *Três Séculos no Mar*, vol. 18, pp. 109-110. A saída dos portugueses de Pernambuco em 1849 deu-se na sequência da chamada Revolução Praieira, que, visando as classes mais abastadas daquele estado, criou um clima de grande hostilidade em relação aos comerciantes portugueses. Este êxodo foi apoiado pelo governo brasileiro (Aline de Biase Albuquerque, *op. cit.*, p. 11).

¹⁵² Valdemir Zamparoni, *op. cit.*, p. 301.

¹⁵³ João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo em Meados do Século XIX”, p. 686.

¹⁵⁴ Sá da Bandeira, *A emancipação dos libertos*, pp. 3-6. O autor referiu também o caso de Cabo Verde, onde um número crescente de trabalhadores livres vinha, com sucesso, fazendo aumentar, desde 1869, os rendimentos resultantes da cultura de açúcar, café e milho.

¹⁵⁵ João Pedro Marques, “O Retorno do Escravismo em Meados do Século XIX”, pp. 687-689.

a Escravatura¹⁵⁶ – foi António Enes, responsável por um decreto de 1894 instituindo a pena de trabalhos públicos a ser aplicada aos indígenas das terras portuguesas em África e, em 1899, de um novo Regulamento do Trabalho Indígena das Colónias que regula e subdivide o trabalho forçado nas categorias “compelido”, “correccional”, “em obras de interesse público” e “contratado”. Foi também sob a sua tutela, na qualidade de comissário régio, que se procedeu à ocupação militar do Sul de Moçambique, que veio a tornar-se uma fonte de trabalho braçal para as minas do Transvaal e da Rodésia e para as machambas dos senhores locais, assim como, a partir de 1908, para as roças de S. Tomé e Príncipe¹⁵⁷. Para a corrente então dominante, a imposição do trabalho fazia parte da acção civilizadora dos povos africanos, naturalmente dados à preguiça¹⁵⁸, conforme atesta o relatório de uma comissão presidida por aquele político em 1898, criticando as leis que visavam proteger “o sagrado direito de ociosidade reconhecido aos Africanos”¹⁵⁹. Tal como sucedia noutros países europeus, a “corrida a África” do final do século fazia inverter, em Portugal, parte do caminho até então percorrido.

O trabalho obrigatório nas possessões ultramarinas portuguesas, abundantemente explorado pelo sistema de produção capitalista das grandes companhias coloniais¹⁶⁰ e frequentemente associado às más condições de alojamento/alimentação e às punições físicas, prosseguiria, de forma acentuada, até à década de 1930, tendo chegado a gerar conflitos entre Portugal e a Sociedade das Nações¹⁶¹. E manteve-se como medida correccional até à abolição do estatuto do indigenato, em 1962¹⁶².

¹⁵⁶ Sociedade Portuguesa contra a Escravatura, *Estatutos da Sociedade Portuguesa contra a Escravatura*, Lisboa, Typ. Portuguesa, 1889.

¹⁵⁷ Valdemir Zamparoni, *op. cit.*, pp. 302-303. Entre 1903 e 1907, a contratação de indígenas e o respectivo processo de migração, quer para o Transvaal quer para São Tomé e Príncipe (neste último caso, não apenas oriundos de Moçambique, mas também de Angola e da Guiné) foram sujeitos a um intenso escrutínio e a uma volumosa troca de correspondência com as autoridades britânicas, tendo sido identificados alguns abusos e irregularidades – AHU, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, cx. 713 (1E SEMU), 1899-1916.

¹⁵⁸ Valdemir Zamparoni, *op. cit.*, p. 302.

¹⁵⁹ Margarida Seixas, *op. cit.*, p. 235.

¹⁶⁰ José Capela, “O Problema da Escravatura nas Colónias Portuguesas”, pp. 382-383.

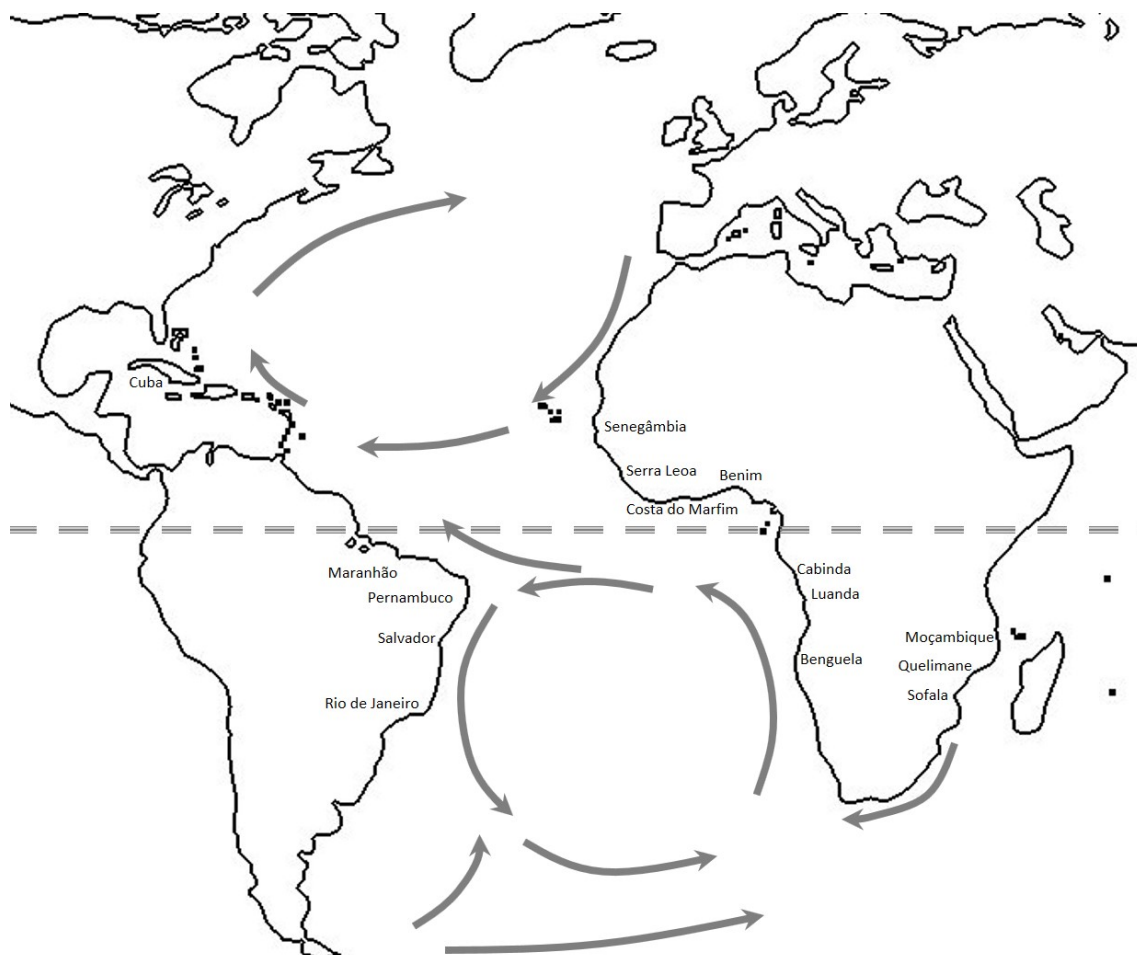
¹⁶¹ Valdemir Zamparoni, *op. cit.*, pp. 305-321. Em 1923, John Harris, presidente da *Anti-Slavery Society*, denunciou a existência de trabalho escravo nas roças de São Tomé e Príncipe (acusação que, por essa altura, era recorrente) e uma alegada venda de 300 escravos malgaxes em Moçambique. Em 23 de Setembro de 1924, a resposta do governo português a um questionário da Sociedade das Nações sobre escravatura, tráfico de escravos e trabalho forçado admitia a persistência residual de algumas práticas de escravidão doméstica nas comunidades tradicionais do Norte de Moçambique, embora salientando o seu carácter benevolente e, por outro lado,

clandestino. Já em relação aos trabalhadores enviados para São Tomé e Príncipe, alegou a sua plena conformidade com o estatuto do trabalho indígena, de que anexou cópia. O relatório final da Sociedade das Nações, datado de 15 de Abril de 1925, referia – embora sem grande destaque – a existência de algumas formas de escravidão na África portuguesa (AHU, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, cx. 354 (1E SEMU), 1923-1945).

¹⁶² Valdemir Zamparoni, *op. cit.*, pp. 303-305.

CAPÍTULO 5 – A REORIENTAÇÃO DO TRÁFICO

5.1 As rotas atlânticas



Mapa 5 – A circulação atlântica

Se observarmos o esquema genérico da circulação atlântica em termos de ventos e correntes (mapa 5), verificamos que, no que se refere às ligações a África, a América do Norte e as Caraíbas têm maior facilidade de estabelecer carreiras regulares (ida e volta) com a zona da Senegâmbia – fazendo a chamada “volta do largo” do Hemisfério Norte –, enquanto a maior parte da América do Sul, nomeadamente o Brasil (com excepção do Nordeste, que constitui uma zona de charneira entre ambos os hemisférios), terá maior tendência a procurar as costas do Congo e de Angola. Qualquer inversão desta relação directa obrigará, à partida, a percorrer todo o Atlântico num trajecto em “8”, duplicando, sensivelmente, a distância da viagem. Naturalmente, este esquema circulatório terá tendência a deslocar-se quer para Norte quer para Sul, de

acordo com a posição do Sol, entre os trópicos, ao longo do ano, o que facilita, alternadamente, os acessos à região do Golfo da Guiné. Quanto à África Oriental, acaba, pelo seu afastamento, por ficar um pouco à margem dos principais circuitos, embora, no que se refere ao comércio de escravos, venha a ganhar alguma importância no período do tráfico clandestino.

Vejamos, agora, qual foi, até final do séc. XVIII, a distribuição das proveniências dos escravos pelos países de bandeira dos traficantes (tabela 2).

Países de bandeira	Regiões de origem			
	Senegâmbia	Golfo da Guiné	Congo-Angola	África Oriental
Espanha	39%	6%	54%	1%
Portugal/Brasil	5%	25%	69%	1%
Grã-Bretanha	7%	76%	15%	1%
Holanda	2%	61%	37%	0%
E.U.A. ¹	14%	79%	3%	3%
França	9%	48%	39%	4%
Dinamarca	2%	48%	0%	50%
GLOBAL	7%	49%	41%	2%

Tabela 2 – Distribuição do tráfico transatlântico de escravos entre países de bandeira e regiões de origem (1501-1800)²

Nesta distribuição, verificamos dois desvios à lógica atrás descrita: um é a predominância da região do Golfo da Guiné (na qual incluímos a Serra Leoa) sobre a Senegâmbia – por estar, como vimos anteriormente, mais vocacionada para este tipo comércio –, o outro é o facto de os navios de bandeira espanhola se abastecerem, maioritariamente, em Angola – uma vez que a Espanha não dispunha de territórios na costa africana e a presença anglo-holandesa no Golfo da Guiné lhe era hostil (o que não impediu estes países de lhe fornecerem escravos), tinha de recorrer às possessões portuguesas (aliás, os navios portugueses – num circuito de distribuição secundário – levaram para a América Espanhola quase tantos cativos como os navios espanhóis).

Passemos, agora, à distribuição dos escravos por destinos (tabela 3):

¹ Nestas estatísticas, o tráfico americano surge segregado do tráfico britânico desde o séc. XVII, portanto muito antes da independência daquele país.

² A partir dos dados da *Trans-Atlantic Slave Trade Database* da Universidade de Emory (*Slave Voyages*, Emory Center for Digital Scholarship, [Atlanta], Emory University, 2019, <https://slavevoyages.org/>, consultado em Maio de 2020). Tal como nos capítulos anteriores, e salvo indicação em contrário, esta será, por defeito, a nossa referência principal.

Países de bandeira	Destinos								
	Europa	América do Norte	Caraíbas Britânicas	Caraíbas Francesas	América Holandesa	Índias Ocidentais Dinamarquesas	América Espanhola	Brasil	África
Espanha		510					275 989	386	
		0,18%					99,68%	0,14%	
Portugal/ Brasil	3 178		244	608			258 755	3 114 920	682
	0,09%		0,01%	0,02%			7,66%	92,20%	0,02%
Grã-Bretanha	4 221	297 548	2 441 747	94 635	15 618	18 157	98 056	4 652	846
	0,14%	10,00%	82,06%	3,18%	0,52%	0,61%	3,30%	0,16%	0,03%
Holanda	2 377	1 478	7 806	15 721	451 181	6 261	28 876	33 565	4 045
	0,43%	0,27%	1,42%	2,85%	81,84%	1,14%	5,24%	6,09%	0,73%
E.U.A.	143	69 034	73 867	5 951	11 031	2 439	29 523	795	673
	0,07%	35,68%	38,18%	3,08%	5,70%	1,26%	15,26%	0,41%	0,35%
França	879	9 670	20 041	1 108 234	1 519		34 321	1 511	1 341
	0,07%	0,82%	1,70%	94,12%	0,13%		2,91%	0,13%	0,11%
Dinamarca		562	1 230	3 726	6 189	77 554	5 136	150	176
		0,59%	1,30%	3,93%	6,53%	81,87%	5,42%	0,16%	0,19%
GLOBAL	10 798	378 802	2 544 935	1 228 875	485 538	104 411	730 656	3 155 979	7 763
	0,12%	4,38%	29,43%	14,21%	5,61%	1,21%	8,45%	36,49%	0,09%

Tabela 3 – Distribuição do tráfico transatlântico de escravos entre países de bandeira e destinos (1501-1800)

Como seria de esperar, esta segunda distribuição mostra-nos uma clara predominância das regiões em que cada país recorre à mão-de-obra escrava, onde se destacam as Caraíbas, destino da maior parte dos países de bandeira (cerca de 59% do total) e o Brasil (da ordem dos 37%), praticamente exclusivo do tráfico luso-brasileiro (com uma brevíssima excepção no período de domínio holandês). As maiores curiosidades são a distribuição quase paritária do tráfico americano pelas Caraíbas e América do Norte (com ligeira vantagem das primeiras) – numa lógica de integração dos fluxos do império britânico e do comércio interno entre aqueles dois destinos – e o peso relativo dos fornecimentos de escravos às colónias espanholas por outros países (destacando-se, em termos absolutos, Portugal, com 35% dos fornecimentos, e a Grã-Bretanha, com 13%. Os E.U.A. – ou, melhor dizendo, as colónias norte-americanas –, contribuindo apenas com 4% dos fornecimentos, têm neste mercado um peso relativo de 15% do seu próprio tráfico).

Com base nestas duas distribuições, façamos, por fim, com alguma margem de erro, uma distribuição do tráfico atlântico entre destinos e regiões de origem¹.

Destinos	Origens			
	Senegâmbia	Golfo da Guiné	Congo-Angola	África Oriental
Caraíbas	9%	61%	27%	3%
Brasil	5%	26%	69%	1%
América do Norte	9%	76%	14%	2%
GLOBAL	7%	49%	41%	2%

Tabela 4 – Distribuição do tráfico atlântico entre destinos e regiões de origem (1501-1800)

Não obstante as variações atrás identificadas, a lógica associada à circulação atlântica manter-se-á mesmo durante o Século XIX, apesar da introdução da navegação a vapor, pois o espaço ocupado pelas máquinas – retirando capacidade de carga – e as limitadas velocidades fizeram com que grande parte da navegação comercial continuasse a ser feita à vela. Para os traficantes de escravos havia, ainda, o inconveniente do ruído produzido e dos fumos/faúlhas, que facilitariam a sua detecção/localização pelas autoridades.

Havia, no entanto, um novo factor a considerar: a repressão do tráfico negroiro.

¹ Já atrás vertida, de forma muito genérica, no mapa 3.

5.2 A reorientação do tráfico global

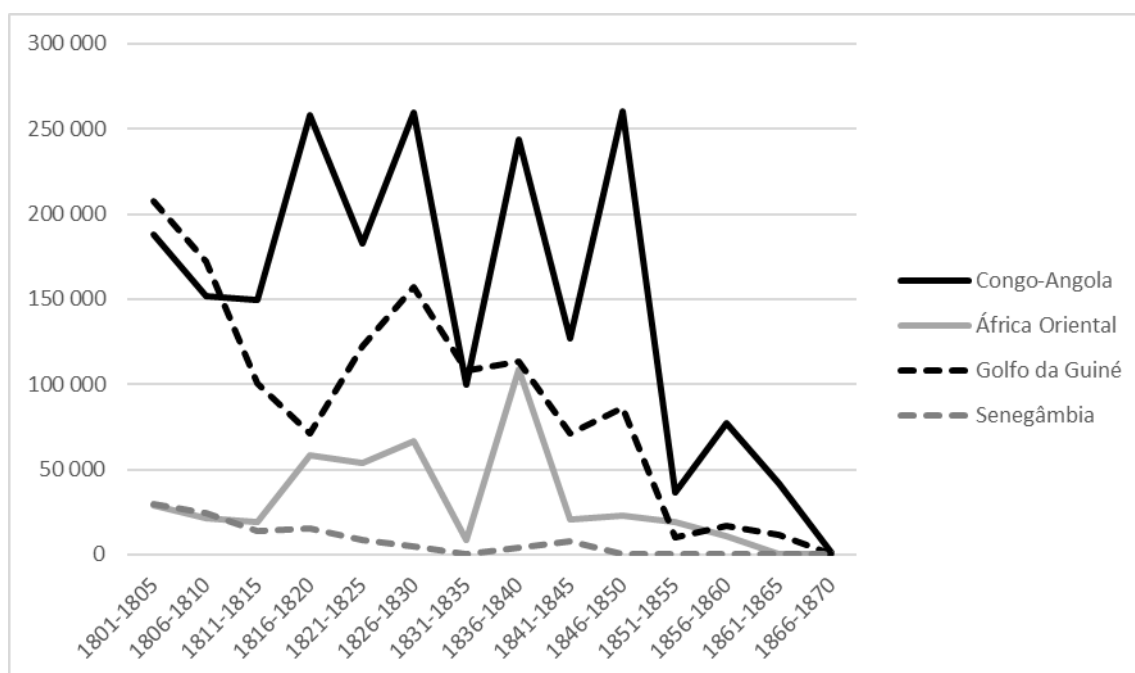


Gráfico 16 – Número de escravos embarcados nos principais troços da costa africana (por quinquênios) - 1801-1870

A independência do Haiti, em 1804, e a proibição do tráfico de escravos no império britânico, em 1807, aliada à presença da Marinha Britânica na costa ocidental africana a partir de 1808, terão sido responsáveis por uma queda abrupta do embarque de cativos nas costas da Senegâmbia e do Golfo da Guiné² (cerca de 40% do tráfico global), o qual, tirando um aumento temporário entre 1820 e 1830 – mais adiante veremos porquê –, manterá a tendência decrescente. Para esta queda também contribuiu o compromisso de Portugal, em 1815, de cessar o tráfico de escravos a Norte do Equador, transferindo-se este, então, para Angola (sobretudo), onde os números crescem significativamente, e para Moçambique, que passa, assim, a ter um papel mais significativo como região de embarque. Por estarem mais directamente relacionadas com o tráfico nas províncias portuguesas e com a respectiva repressão, analisaremos,

² Sobretudo na Costa do Ouro, tendo as exportações dos golfos do Benim e do Biafra prosseguido até às décadas de 1830-40 (Roquinaldo Ferreira, “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, [s.l.], *História Unisinos*, 15(1), Janeiro/Abril 2011, <http://revistas.unisinos.br/index.php/historia/article/viewFile/954/159>, consultado em Abril de 2021, p. 4).

mais adiante, com maior detalhe, as variações subsequentes ocorridas nestas duas regiões.

À luz dos tratados de repressão do tráfico celebrados entre a Grã-Bretanha e as principais potências escravagistas, o tráfico negreiro deveria – teoricamente, de acordo com a distribuição geral atrás apresentada – ter decrescido cerca de 60% entre o início do século e meados da década de 1820. No entanto, com o aumento da procura na região do Congo-Angola e na África Oriental, esta queda apenas se verifica nas transacções efectuadas entre a Senegâmbia e o Golfo da Guiné. O tráfico global acaba por crescer depois de 1815, apresentando, no fim da década de 1820, valores superiores aos do início do século. Com alguns decréscimos nas primeiras metades das décadas de 1830 e de 1840, só virá a cair significativamente após 1850.

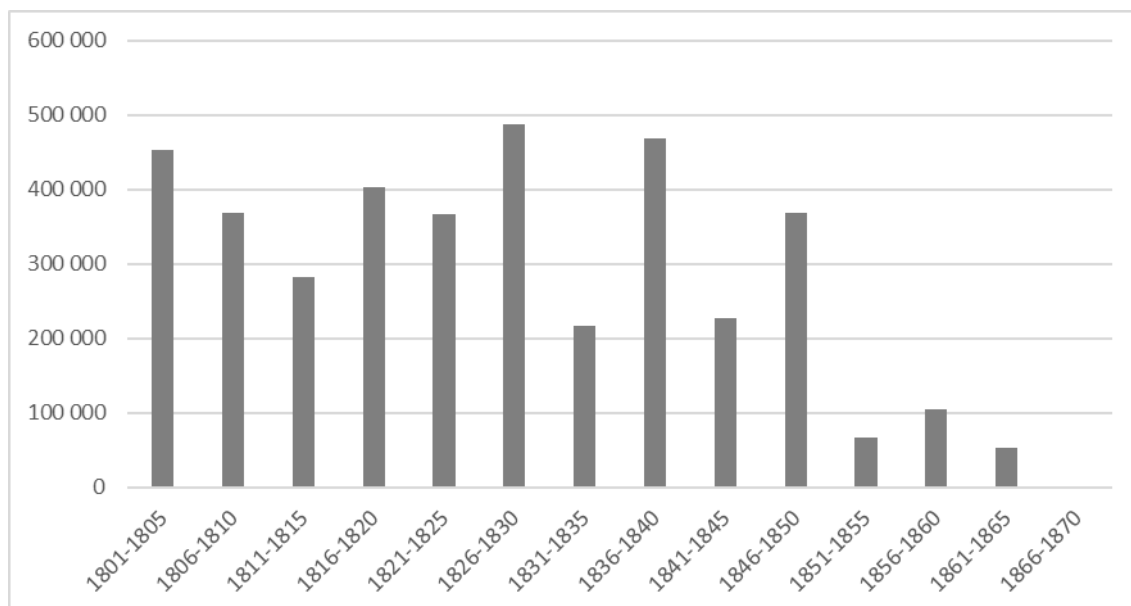


Gráfico 17 – Total de escravos embarcados (por quinquênios) - 1801-1870

Para compreender esta evolução, vejamos, entre os países de bandeira, quais foram os maiores responsáveis por estas variações. No gráfico 18, podemos ver que o tráfico luso-brasileiro é claramente dominante até 1850 (ano em que é aprovada a Lei Eusébio de Queirós³), embora com algumas quedas na primeira metade das décadas de 1830 e de 1840 – correspondentes, respectivamente, à primeira proibição do tráfico e ao período mais intenso da repressão britânica (cujos efeitos muito se fizeram sentir em Portugal e no Brasil).

³ Que, como vimos anteriormente, corresponde à efectiva proibição de tráfico de escravos no Brasil, após uma tentativa falhada em 1831.

Segue-se o tráfico hispano-cubano, que, apesar de um decréscimo entre 1820 e 1825, fruto do tratado de repressão imposto à Espanha pela Grã-Bretanha, logo se levanta contra as proibições impostas. Na década de 1840 decai consideravelmente, por força da repressão britânica, mas, uma vez cessado o tráfico luso-brasileiro, torna-se dominante na década seguinte, só terminando após a sua definitiva proibição, em 1862 (tendo a última viagem ocorrido em 1866).

Na primeira metade da década de 1820, o tráfico francês regista um certo recrudescimento, mercê do aumento temporário da procura de escravos no período imediatamente anterior à entrada em vigor do tratado com a Grã-Bretanha (assinado em 1818 e com efeitos a partir de 1826). Este aumento, de 51.830 escravos, é praticamente coincidente com o aumento de 51.220 cativos verificado, no mesmo período, nos embarques ocorridos na região do Golfo da Guiné.

Sem surpresa, verificamos uma queda acentuada no tráfico britânico nos primeiros anos do século, desaparecendo praticamente depois de 1815. Nesse período, também o tráfico americano se torna residual, tal como o holandês e o dinamarquês (estes dois últimos com muito pouca expressão global, não figuram no gráfico).

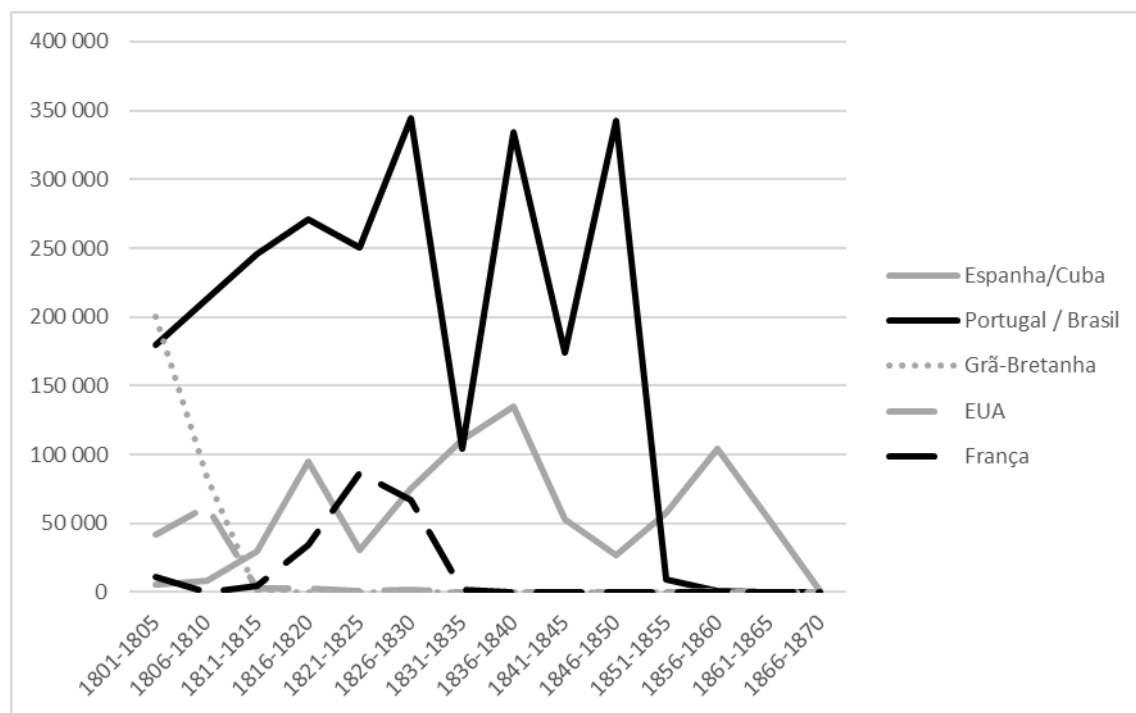


Gráfico 18 – Número de escravos embarcados por países (por quinquênios) - 1801-1870

Estabelecidos, então, os tráficos luso-brasileiro e hispano-americano como os mais preponderantes, vejamos, agora, como cada um destes se distribuiu, ao longo deste período, pelas principais regiões de proveniência (gráficos 19 e 20).

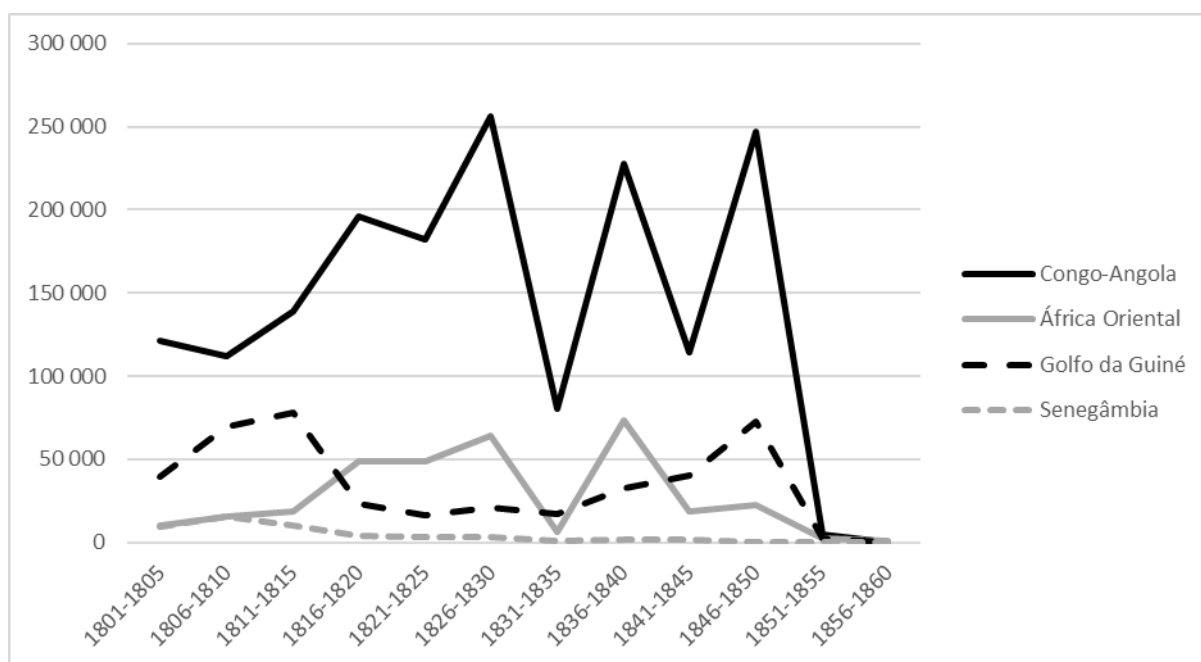


Gráfico 19 – Tráfico luso-brasileiro: embarque de escravos por regiões (por quinquênios) - 1801-1870

Para o tráfico luso-brasileiro, Angola era já o principal fornecedor e assim se manteve ao longo de todo o período, com Moçambique a constituir-se como alternativa à Senegâmbia e ao Golfo da Guiné a partir de 1815, após a proibição de comerciar escravos a Norte do Equador. Este último volta, no entanto, a adquirir uma certa relevância depois de 1830, sobrepondo-se, mesmo, a Moçambique na segunda metade da década de 1840, altura em que o tráfico clandestino se viu igualmente reprimido em todas as regiões de origem e o considerável desvio à costa oriental africana terá deixado de compensar.

O tráfico hispano-cubano também ocorreu em força a Angola e a Moçambique, com um curioso predomínio da costa oriental sobre a região congo-angolana na segunda metade da década de 1830. No entanto, é o Golfo da Guiné que domina como fonte de cativos entre 1820 e 1850 (e daí, possivelmente, o desvio do grosso das importações a partir da região congo-angolana), com o seu auge no período entre 1825 e 1840. Esta retoma da procura naquela região poderá ter, eventualmente, a ver com a incerteza gerada pelo processo de independência do Brasil (1822-25) – que servia de entreposto ao tráfico originado nas possessões portuguesas e cuja instabilidade se estendeu à província de Angola, com a qual tinha relações muito próximas. Depois disso, poderá também ter existido alguma indefinição ligada ao conturbado processo de proibição do

tráfico brasileiro. Este período poderá estar também ligado à progressiva autonomização do comércio cubano (que tenderá a buscar regiões geograficamente mais próximas), numa altura em que esta colónia espanhola começava a equacionar a sua independência⁴, embora o reforço da fiscalização britânica a partir de meados da década de 1830 tenha feito desviar novamente o tráfico para outras paragens.

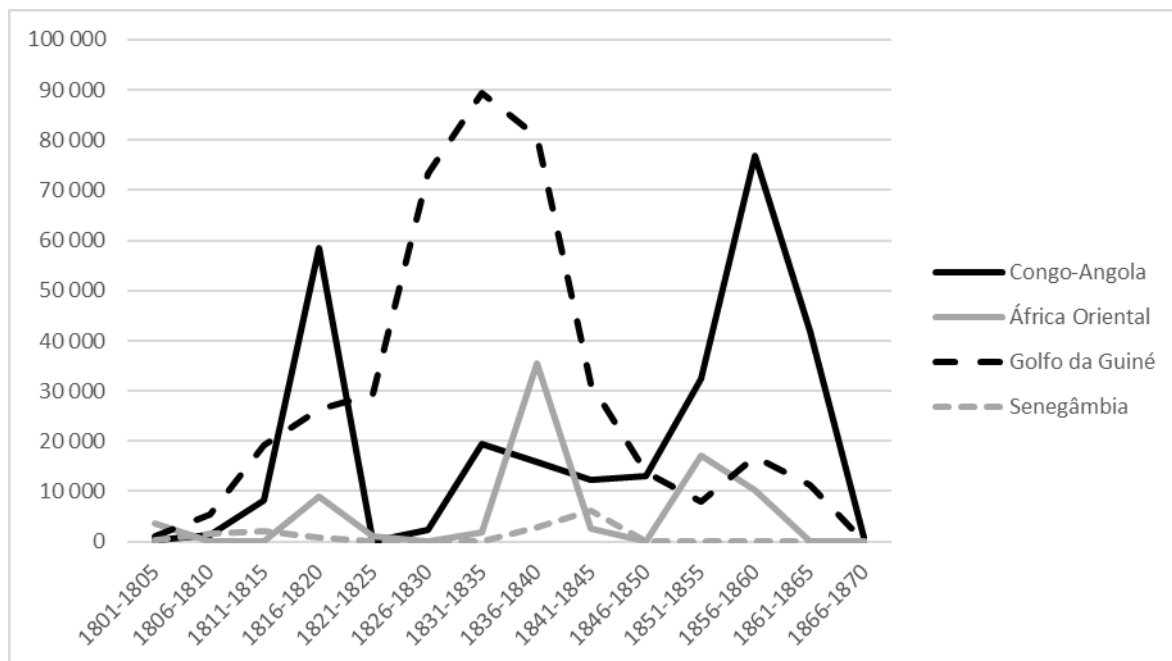


Gráfico 20 – Tráfico hispano-cubano: embarque de escravos por regiões (por quinquênios) - 1801-1870

Rafael de Bivar Marquese refere que o tráfico cubano “descobre” o seu parceiro brasileiro no início do século XIX, por alturas da transferência da corte portuguesa para o Rio de Janeiro e do enfraquecimento da posição espanhola nas suas colónias americanas (início das guerras de independência)⁵. De facto, é por essa altura que a procura da região congo-angolana por navios de bandeira espanhola cresce substancialmente, ainda que por pouco tempo. Refira-se que, nesse início do século, os maiores fornecedores da América Espanhola são a Grã-Bretanha (35% dos fornecimentos entre 1801 e 1805) e os E.U.A. (31% em 1801-1805 e 54% em 1806-1810). Os navios luso-brasileiros ainda contribuem com 10% dos fornecimentos no

⁴ Cf. Bivar Marquese, “1808 e o impacto do Brasil na construção do escravismo cubano”, *Revista USP*, n.º 79, São Paulo, Universidade de São Paulo; Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas; Departamento de História, Setembro/Novembro 2008, p. 128.

⁵ Id., *ib.*.

período de 1806-1810, mas o tráfico hispano-cubano autonomiza-se substancialmente depois de 1810 – tirando o período de 1820-1825, com 60% dos fornecimentos feitos pelos franceses (conforme atrás mencionado, a proibição do tráfico pelos navios espanhóis entrou em vigor em 1820, enquanto que para os franceses só vigoraria a partir de 1826). A partir de 1830, de acordo com as estatísticas disponíveis, já garantiria a totalidade dos fornecimentos, o que parece, no entanto, não corresponder totalmente à verdade, já que tanto João Pedro Marques como António Carreira (como veremos adiante) referem a utilização da bandeira portuguesa por navios espanhóis depois dessa data⁶.

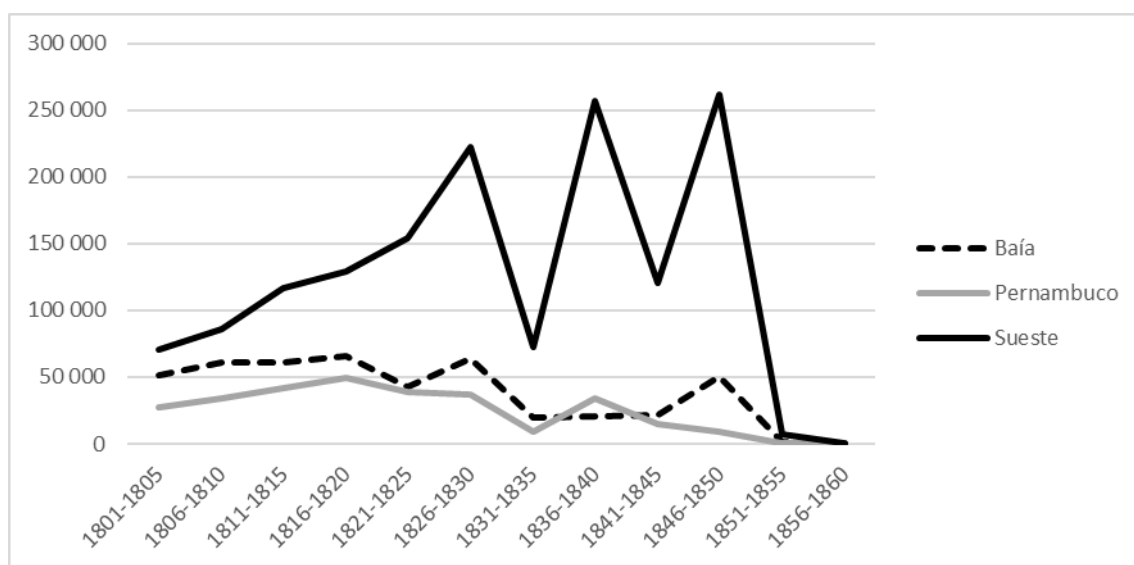


Gráfico 21 – Desembarque por regiões do Brasil (por quinquénio) – 1801-1860

Voltando ao tráfico luso-brasileiro, importa apenas salientar que, no século XIX, a região do Sueste brasileiro – em torno de S. Paulo e do Rio de Janeiro – se impõe como o grande destino dos cativos africanos (63%), em contraste com a Baía (19%) e Pernambuco (12%), graças (conforme anteriormente mencionado) ao predomínio da cultura cafeeira sobre a do açúcar. Será, pois, nesta zona que, na década de 1840, se irá centrar o esforço de repressão, quer britânico quer brasileiro⁷.

⁶ António Carreira, *O tráfico de escravos nos rios da Guiné e Ilhas de Cabo Verde (1810-1850): subsídios para o seu estudo*, Estudos de Antropologia Cultural, n.º 14, Centro de Estudos de Antropologia Cultural da Junta de Investigações Científicas de Ultramar, 1981, p. 38; João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, p. 216.

⁷ V. estudos de Thiago Campos Pessoa: “O Comércio Negreiro na Clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Sousa Breves e seus cativos”, *Afro-Ásia*, 47, Centro de Estudos Afro-Orientais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal

Um dado interessante tem a ver com o facto de, em geral, a tonelagem dos navios negreiros cair, entre 1815 e 1827, de uma média de 200 para cerca de 80 toneladas⁸ – correspondendo esta última a uma capacidade de transporte de 300 a 400 escravos, à média de 5 adultos por tonelada⁹ –, só voltando a subir a partir da década de 1840. Esta descida terá, possivelmente a ver com a necessidade de utilização de navios mais ligeiros que permitissem o acesso a pontos mais recônditos da costa, por forma a escapar aos agentes fiscalizadores. Já a subida subsequente poderá ter a ver com um mais acentuado predomínio da costa congo-angolana sobre as demais regiões de embarque, uma vez que os traficantes – sobretudo os brasileiros – gozariam ali de maiores apoios logísticos e de alguma cumplicidade das autoridades locais.

5.3 O tráfico suaíli

Embora não directamente relacionado com o tráfico atlântico, o comércio de escravos no Índico, praticado pelos árabes na costa oriental africana desde a Idade Média, foi-se impondo à medida que a actividade negreira ocidental se retraía (não rejeitando, porém, as oportunidades de cumplicidade com esta no período de clandestinidade¹⁰).

Não existem dados estatísticos rigorosos sobre este tráfico, baseando-se os números existentes, sobretudo, em estimativas. Conforme mencionado anteriormente, algumas fontes britânicas referem que só no mercado de Zanzibar, principal entreposto

da Baía, 2013, pp. 43-78; *A “Delação Alcoforado” e o Comércio Ilegal de Africanos no Vale do Café: Notas de Pesquisa*, s.l., s.n., s.d., <https://tinyurl.com/3j3nv4tb>, consultado em Janeiro de 2021; Sob o signo da ilegalidade: o tráfico de africanos na montagem do complexo cafeeiro (Rio de Janeiro, c. 1831-1850)”, *Tempo*, vol. 24, n.º 3, Niterói, Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Set./Dez. 2018, pp. 422-449.

⁸ E. Phillip Le Veen, “A quantitative analysis of the impact of British suppression policies on the volume of the nineteenth century Atlantic slave trade”, *Race and Slavery in the Western Hemisphere. Quantitative Studies*, Princeton, Princeton University Press, Engerman and Genovese, 1975, p. 62.

⁹ Inês Martinho Osório, *O Transporte de Escravos no Atlântico: a Arqueação dos Navios Negreiros*, dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em História Moderna e dos Descobrimentos, s.l., Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Julho de 2016, pp. 53, 81.

¹⁰ Liazat J. K. Bonate, “The Ascendance of Angoche. The Politics of Kinship and Territory in Nineteenth Century Northern Mozambique”, *Lusotopie*, s.l., Idemec - UMR 7407, Julho de 2003, pp. 117, 123, 124, https://www.persee.fr/doc/luso_1257-0273_2003_num_10_1_1546, consultado em Março de 2021.

da região, terão passado, entre 1830 (pouco antes de aquele porto se tornar a capital do sultanato de Omã) e 1873 (ano em que o tráfico foi ali proibido), cerca 600.000 cativos¹¹, o que nos dá uma média anual da ordem dos 13.600¹². G. L. Sullivan, oficial da *Royal Navy*, refere que em 1850 Zanzibar terá traficado 20.000 escravos, sendo que vinte anos depois os números anuais teriam triplicado¹³. Outras fontes, citadas por João Freire, apontam para 20.000 em 1867/1868 e 40.000 em 1858¹⁴. O atrás citado G. L. Sullivan, apresenta, ainda, alguns dados estatísticos sobre o mercado de Quíloa, no qual terão passado, entre 1862 e 1866, uma média anual de 19.440 escravos, a maior parte dos quais destinada a Zanzibar¹⁵, pelo que nesse período, os números do tráfico na região deverão ter ultrapassado os 30.000 cativos por ano. Estes números também nos dizem que, sendo o maior mercado de escravos da região, Zanzibar não abarcava a totalidade do tráfico na costa oriental africana, ficando-se pelos 75%-80% das transacções. Outro indicador é-nos dado pelo número de escravos angariados no litoral moçambicano, que, de acordo com as estimativas dos comandantes britânicos a operar na zona, oscilaria, na década de 1850, entre os 5.000 e os 10.000¹⁶.

Considerando um período de crescimento inicial até meados da década de 1850, a que se segue um ligeiro decréscimo (eventualmente por efeito da fiscalização britânica), uma grande subida após a independência de Zanzibar (1864), uma queda acentuada por alturas da proibição do tráfico no sultanato (1873) e, mais adiante, novo decréscimo na sequência do estabelecimento do domínio britânico (1890-96), culminando na abolição do sistema escravista naquele território (1897), chegamos, com

¹¹ Tidiane N'Diaye, *O Genocídio Ocultado – Investigação Histórica sobre o tráfico Negro Árabo-Muçulmano*, Trad. Tiago Marques, colecção Trajectos, 2.^a edição, s.l., Gradiva, Junho de 2019, p. 200.

¹² Segundo Bernard Edwards, 2 milhões de escravos terão sido levados da costa do Índico para Norte entre os séculos XVIII e XIX (João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013, pp. 80, 170), o que nos dá uma média global da ordem dos 10.000 escravos por ano. Claro que, tendo em conta a maior concentração do tráfico entre 1830 e 1873, os números serão bastante mais baixos fora desse período.

¹³ G. L. Sullivan, *Dhow Chasing in Zanzibar Waters and on the Eastern Coast of Africa: Narrative of Five Year's Experience in the Suppression of the Slave Trade*, 3.^a ed., Londres, Sampson Low, 1873, pp. 4, 18.

¹⁴ João Freire, *op. cit.*, pp. 80, 166.

¹⁵ Sullivan, *op. cit.*, pp. 431-453.

¹⁶ João Freire, *op. cit.*, pp. 165-166.

algumas reservas, aos valores apresentados no gráfico 22, que nos dão, genericamente, uma estimativa dos números do tráfico suaíli no período em análise.

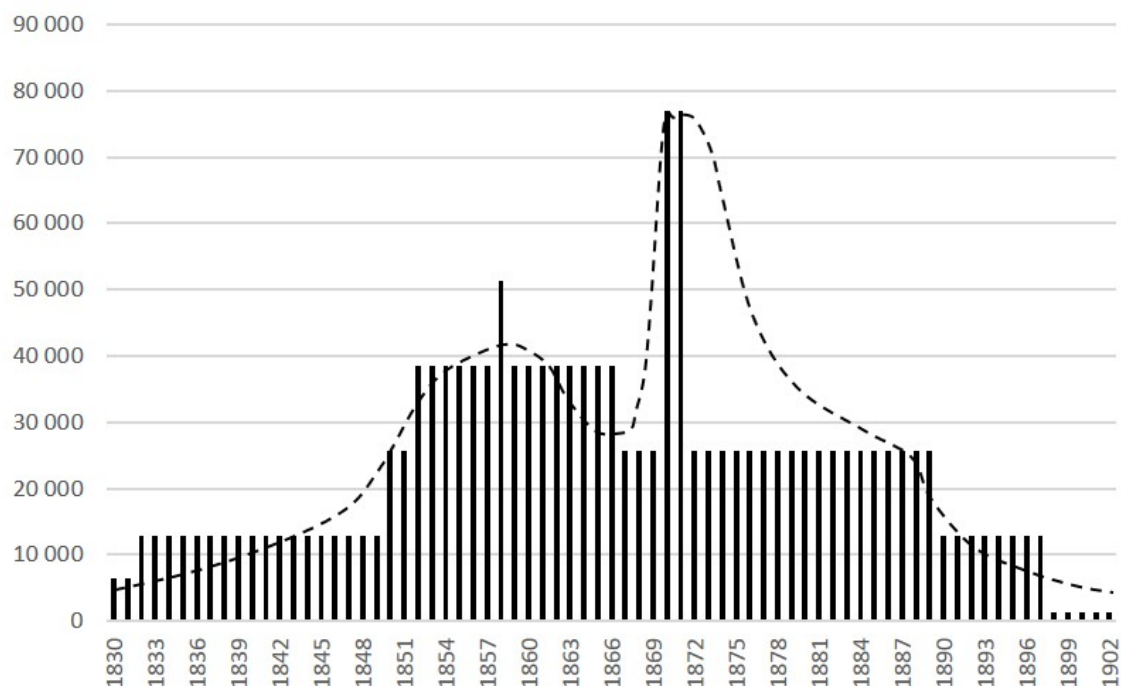


Gráfico 22 – Tráfico suaíli (estimativa integrada) 1830/1902
(a linha tracejada sugere a tendência evolutiva)

5.4 A reorientação do tráfico nas possessões portuguesas

Uma análise sumária aos dados constantes do gráfico 16 mostra-nos que durante o período de repressão do tráfico atlântico (1808-1866), cerca de 70% dos embarques de escravos ocorreram em zonas em que, historicamente, se regista presença portuguesa – 55% na costa congo-angolana –, embora, como veremos, a soberania nacional só fosse efectivamente exercida em troços muito limitados. Apresentando máximos relativos, respectivamente, de 82% e de 64% no período que se segue à proibição de 1815 de traficar escravos a Norte do Equador – com a subsequente corrida às costas angolanas – e uma queda visível na primeira metade da década de 1830 (primeira proibição do tráfico brasileiro) – sendo que a região congo-angolana também sofre uma descida acentuada logo após a lei Eusébio de Queirós (1850) –, é curioso verificar que a última década do tráfico transatlântico parece concentrar-se exclusivamente na África portuguesa, embora, na realidade, os números globais sofram drásticas reduções e os valores absolutos passem para níveis residuais.

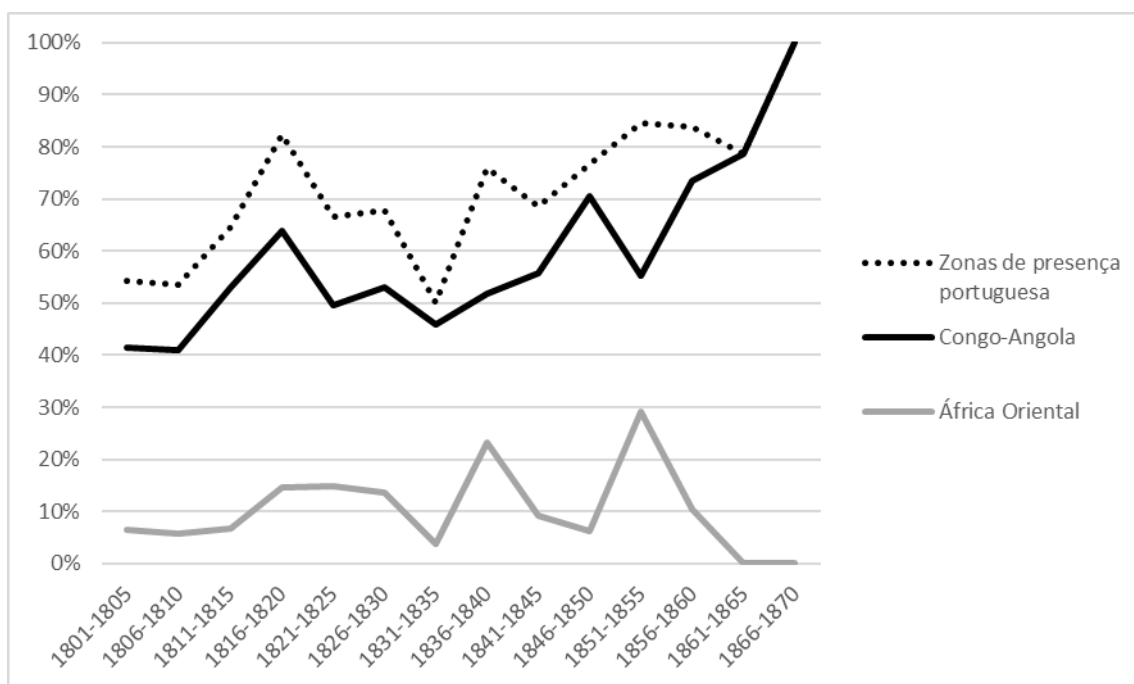


Gráfico 23 – Percentagens de embarques nas zonas tradicionais de presença portuguesa em África (por quinquénio) – 1801-1870

Na costa oriental africana, os embarques ocorridos corresponderam a 12% do total do tráfico ocidental naquele meio século, chegando aos 23% na segunda metade da década de 1830 e aos 29% na primeira metade da década de 1850, embora, também aqui, este segundo “pico” – meramente relativo – não corresponda a um aumento quantitativo, situando-se, aliás, num período de gradual extinção.

Neste panorama, há que salientar dois aspectos: o primeiro, como atrás foi dito, é o facto de a presença portuguesa – sobretudo em termos de jurisdição efectiva – não cobrir todas estas zonas; o segundo é o facto de estas estatísticas resultarem parcialmente de estimativas, já que os registos de viagem existentes¹⁷ apresentam algumas lacunas, a ponto de cobrirem apenas 66% dos números totais estimados. Acresce que em muitos desses registos – englobando 36% das viagens (várias delas sem carga humana associada) e 24% dos escravos embarcados, com as margens de erro a ultrapassar os 70% a partir de finais da década de 1840 – a região de proveniência não é clara. Mesmo assim, são estes registos que nos permitem obter uma visão mais pormenorizada – ano a ano e por portos – das variações do tráfico em zonas específicas.

¹⁷ Os dados constantes nestes registos podem também ser consultados na atrás mencionada *Trans-Atlantic Slave Trade Database*.

Posto isto, vamos, então, examinar, de modo mais particular, a situação em cada uma das províncias portuguesas:

Guiné e Cabo Verde

Administrativamente, o comércio da Guiné portuguesa estava sujeito ao controlo do governo provincial de Cabo Verde, por intermédio das capitánias-mores de Cacheu e de Bissau, assim como da administração local da ilha de Bolama. Era, no entanto, frequente os traficantes procurarem abastecer-se directamente nos vários esteiros da costa, fugindo aos pontos de controlo estabelecidos (Cacheu, Ziguinchor e Bissau)¹⁸.

A acção depredatória das companhias monopolistas em finais do séc. XVIII¹⁹ e, pouco depois, a proibição do tráfico de escravos a Norte do Equador arruinaram a economia de Cabo Verde e viriam a criar grande instabilidade no período das lutas políticas²⁰. Neste quadro, e como reacção dos poderes locais, não surpreende que o tráfico naquela zona se mantivesse activo apesar da proibição²¹. Existe, mesmo, um alvará de 25 de Abril de 1818 aumentando os direitos de entrada no Brasil aos escravos oriundos dos Rios de Guiné e Cabo Verde²².

Nesses períodos conturbados, os traficantes espanhóis aproveitaram a crise para obter escravos para as Antilhas, transferindo para a posse de negociantes cabo-verdianos navios de grande tonelagem e bastante velozes, por forma a escapar à fiscalização²³. De facto, de acordo com os registos disponíveis, 33% das viagens e 50% dos escravos originários da Guiné portuguesa durante o século XIX tiveram como destino a América Espanhola – nomeadamente Cuba –, estando os respectivos navios maioritariamente registados em nome de proprietários portugueses. No período em que este tráfico esteve

¹⁸ António Carreira, *op. cit.*, p. 10.

¹⁹ A Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão administrou directamente o sector dos Rios de Guiné e Cabo Verde entre 1756 e 1777. Em finais de 1782, o governo do reino criou a Sociedade do Comércio Exclusivo das Ilhas de Cabo Verde, que exerceu o mandato entre 1783 e 1786 (*id.*, *ib.*, pp. 14-16).

²⁰ *Id.*, *ib.*, pp. 19-23.

²¹ *Id.*, *ib.*, p. 37.

²² *Id.*, *ib.*, p. 18.

²³ *Id.*, *ib.*, pp. 23-24. De acordo com os registos da *Trans-Atlantic Slave Database*, a carga média dos navios a operar naquela zona entre 1817 e 1843 foi de 182 escravos, sendo que os navios destinados à América espanhola transportavam, em média, 260.

mais activo – 1814/1843 –, as percentagens passam, respectivamente, para 47% e 65%, atingindo valores entre os 90% e os 100%, inclusive, nos anos de 1828, 1829, 1830, 1833, 1836 e 1843. De resto, é bastante provável que estes números pequem por defeito (na sequência das lacunas atrás apontadas aos registos existentes), já que em 1842, uma comissão mista luso-britânica calculava em 2.000 a exportação anual de escravos para Cuba²⁴.

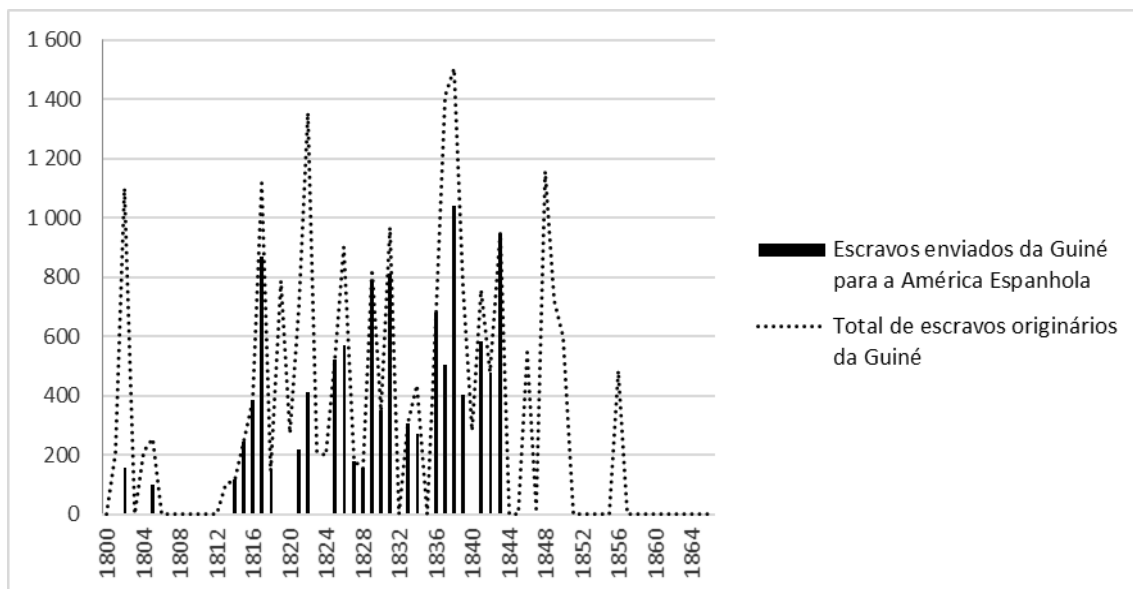


Gráfico 24 – Números anuais de escravos oriundos da Guiné portuguesa entre 1800 e 1866

Tal como os espanhóis, também alguns brasileiros navegavam com bandeira portuguesa e passaporte concedido pelo governo de Cabo Verde²⁵. O comércio desta região com o Brasil foi, aliás, bastante significativo – concentrando-se, sobretudo nas duas primeiras décadas do século XIX e na segunda metade da década de 1840 –, com 43% das viagens e 25% dos escravos traficados, dirigindo-se, na sua quase totalidade, aos portos do Nordeste brasileiro (em consonância, aliás, com o atrás apresentado esquema de circulação geral do Atlântico).

Não se envolvendo directamente no tráfico, estes negociantes tiraram bom partido dos conhecimentos que os comerciantes locais tinham dos sinuosos rios da Guiné e das suas tortuosas reentrâncias costeiras²⁶.

²⁴ Id., *ib.*, p. 42.

²⁵ Id., *ib.*, p. 38.

²⁶ Id., *ib.*, pp. 23-24.



Mapa 6 – Costa da Guiné portuguesa e principais locais de tráfico

Nesse período, o arquipélago dos Bijagós era o grande centro do comércio de escravos, com dois dos principais negociantes, Joaquim António de Matos e Caetano José Nosolini, a instalarem-se, respectivamente, na Ilha das Galinhas (1828) e em Bolama (1835 ou 1838)²⁷. Os locais de embarque repartiam-se pelos rios Casamansa, Cacheu e Geba, ilhas de Bissau e Bijagós (onde a Ilha das Galinhas constituía o maior entreposto daquela costa) e rias do Sul (Nuno, Pongo e ilha dos Ídolos)²⁸, sendo que, muitas vezes, os contratos previam embarques repartidos por vários pontos entre a costa

²⁷ Id., *ib.*, p. 30.

²⁸ Id., *ib.*, pp. 41-42.

guineense e as ilhas de Cabo Verde²⁹ (presumivelmente para minimizar eventuais perdas).

Entre 1835 e 1839, esta costa foi alvo da acção dos cruzeiros de fiscalização britânicos, que ali efectuaram vários apresamentos e destruição de propriedade dos traficantes. Nesse período foram apresados 55 navios, 39 dos quais foram condenados (multas e/ou confisco da carga/navio). 15 destes navios eram espanhóis e 40 portugueses (de bandeira)³⁰.

Entretanto, as autoridades portuguesas começariam também a actuar, conforme adiante veremos.

Angola

No século XVI o tráfico português centrava-se no Norte da costa angolana, mas, devido à progressiva perda do controlo dessa zona, foi-se transferindo mais para Sul, acabando por concentrar-se em Luanda e em Benguela³¹.

Sucedeu, porém, que a maior fiabilidade de fornecimentos no Norte (onde as redes de tráfico se revelaram mais regulares) desviou para lá alguns traficantes que experimentaram dificuldades em obter escravos em Luanda, sobretudo no século XVIII, após a descoberta de minas de ouro no Brasil³². Por essa altura, holandeses e portugueses viam ali a sua primazia disputada por britânicos e franceses, acabando a região Norte por tornar-se uma zona de tráfico internacional, onde o comércio era menos regulado, mas fortemente controlado pelos poderes locais, que – sobretudo em Cabinda – fizeram abortar as tentativas hegemónicas ocidentais³³.

Mais a Sul, Benguela começou a adquirir alguma autonomia em meados do século XVIII, quando, para escapar ao pagamento de direitos alfandegários em Luanda, muitos traficantes começaram a navegar directamente dali para o Brasil, com cujo território este porto viria a criar fortes laços (sobretudo com o Rio de Janeiro)³⁴. No

²⁹ Id., *ib.*, pp. 35-36.

³⁰ Id., *ib.*, p. 38.

³¹ Roquinaldo Ferreira, *op. cit.*, pp. 4-5.

³² Id., *ib.*, p. 5.

³³ Id., *ib.*, p. 5.

³⁴ Id., *ib.*, pp. 5, 6.

entanto, a proibição do tráfico no Brasil, em 1831, fez com que boa parte dos negreiros se transferisse para o Norte, que era menos controlado – permitindo fugir não só à proibição mas também aos impostos – e onde os comerciantes brasileiros já vinham investindo desde a retirada britânica em 1807 ³⁵.

A região Norte tornou-se, assim, o centro do tráfico clandestino³⁶ (embora ele prosseguisse em Luanda – que tinha um papel central em termos de apoio logístico³⁷ – e em Benguela). Sendo a zona menos controlada por outras potências ocidentais, Cabinda viu a presença brasileira intensificar-se após a independência do Brasil, sendo o tráfico controlado por comerciantes estabelecidos no Rio de Janeiro³⁸. No Ambriz, onde os britânicos dominaram até 1807, traficavam vários países – incluindo a Espanha, que já ali marcava presença em 1809, tendo intensificado o seu tráfico na década de 1830 ³⁹.

De acordo com os registos existentes, a presença espanhola em Angola corresponde apenas a cerca de 2,7% do tráfico total naquela província (em contraste com os 95% brasileiros). No entanto, abarca 97% dos escravos ali traficados em 1831 (recolhidos no Ambriz), 79% em 1833 (Benguela e Luanda), 50% em 1860 (Cabinda) e 88% em 1861 (Cabinda), embora os maiores volumes de embarques tenham ocorrido em 1819 (Ambriz, Luanda e Cabinda) e 1850 (Benguela), em que a sua quota relativa foi, respectivamente, de 15% e 18%.

Curiosamente, estes registos também nos mostram uma queda do peso relativo dos portos (e praias adjacentes) do Norte no período de 1832-1866 em relação ao de 1800-1831 – de 39% para 36%. Cabinda é a grande responsável por essa queda (32% para 22%), já que o Ambriz regista uma subida (7% para 14%). No entanto, como atrás foi referido, estes números devem ser encarados com certa reserva, uma vez que os registos existentes não são totalmente abrangentes, com enormes margens de erro a partir de finais da década de 1840. De resto, a um nível menos macroscópico, veremos, mais adiante, que os portos do Norte registam um considerável aumento do tráfico na segunda metade da década de 1840, fruto da repressão exercida pelas autoridades portuguesas em Luanda e em Benguela.

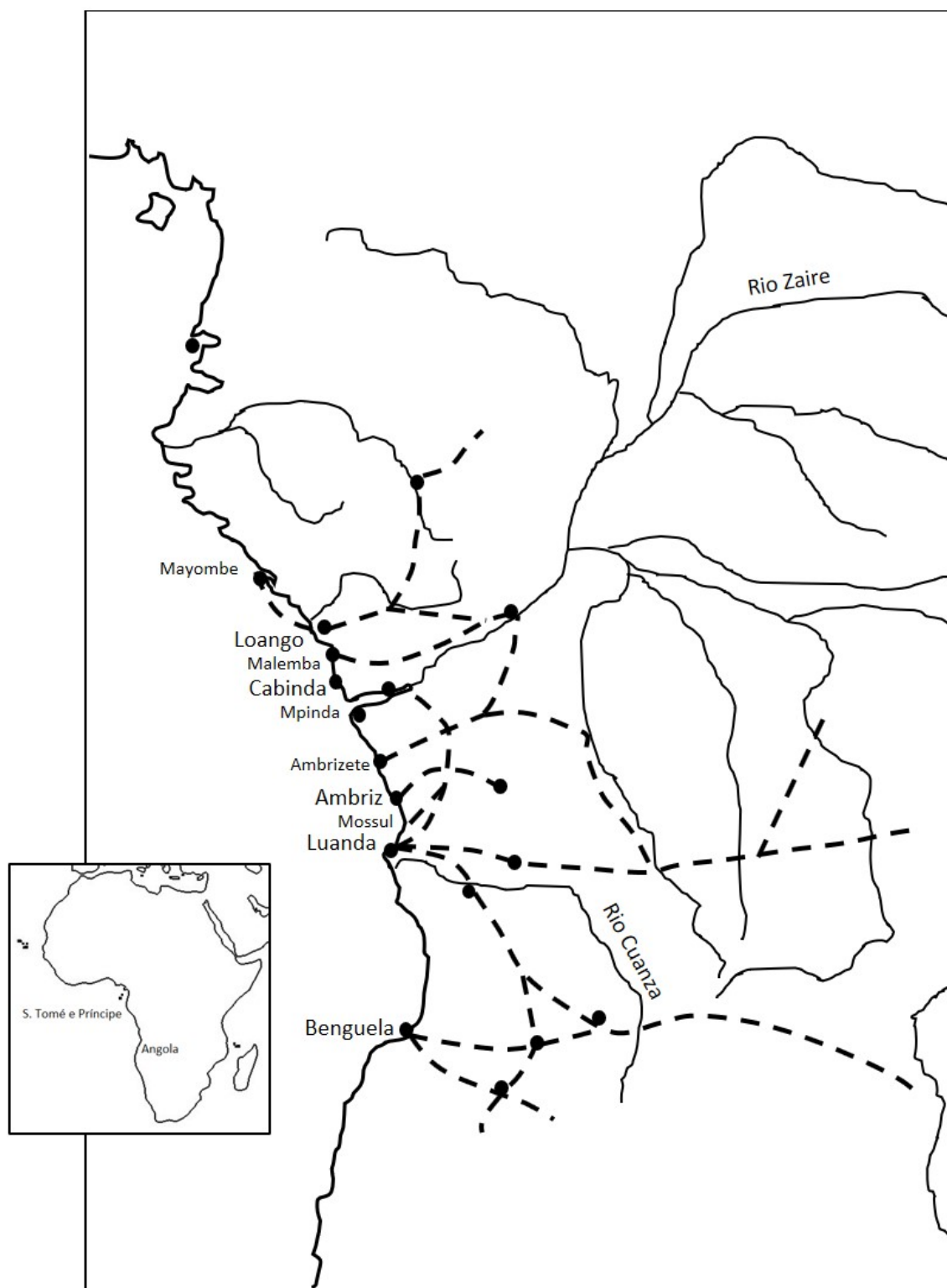
³⁵ Id., *ib.*, p. 9.

³⁶ Id., *ib.*, p. 11.

³⁷ Id., *ib.*, p. 4.

³⁸ Id., *ib.*, p. 12.

³⁹ Id., *ib.*, p. 12. É de referir que este porto só foi, efectivamente, ocupado por Portugal em 1855, o que daria origem a um litígio com a Grã-Bretanha.



Mapa 7 – Costa de Angola, com os principais centros e rotas de tráfico⁴⁰

⁴⁰ Adaptado de J. Vansina, “O Reino do Congo e seus vizinhos”, *História Geral de África*, 2ª ed. revista (em Português), Brasil, Brasília, Comité Científico Internacional da UNESCO para Redação da História Geral da África, 2010, vol. V, p. 684.

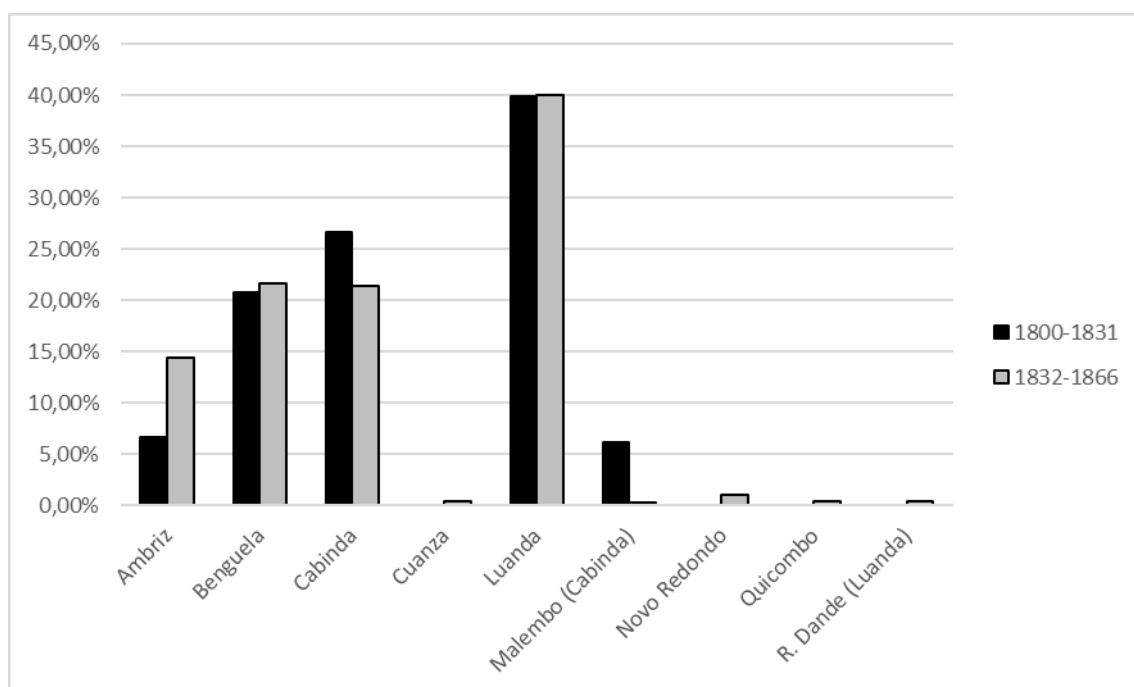


Gráfico 25 – Peso relativo (%) dos portos de Angola em termos de escravos traficados

Não fazendo parte de Angola, mas com ela fortemente relacionada, não podemos deixar de mencionar a província de São Tomé e Príncipe, historicamente receptora de escravos (e, depois, de “trabalhadores livres”) para as plantações de cana-de-açúcar e de cacau – originários, maioritariamente, da costa angolana – mas que também teve um papel activo como plataforma giratória do tráfico atlântico. Naturalmente, neste caso específico, os números são pouco significativos, tendo o total de escravos dali exportados durante o século XIX (entre 1805 e 1843, repartidos entre o Brasil e Cuba⁴¹) correspondido a cerca de 1,5% dos cativos traficados em Angola. Embora o total correspondente (11.724) seja, em termos absolutos, sete vezes superior ao de Cabo Verde, o peso regional deste último (7% em relação ao tráfico da Guiné portuguesa) acaba por ser consideravelmente maior, já que ali estava sediada a administração e a estrutura de apoio logístico do comércio envolvente, o que não sucedia em São Tomé.

Façamos, por fim, uma referência à feitoria de Ajudá, um pequeno enclave situado na costa do Daomé, onde a presença de Portugal, pouco mais do que simbólica, se resumia ao forte de S. João Baptista. Outrora um entreposto de recolha de escravos para a Baía, encontrava-se abandonado no início do século XIX, tendo o forte sido reguarnecido em 1844 por determinação do governador de S. Tomé e Príncipe, José

⁴¹ Os embarques para a América espanhola – nomeadamente para Cuba – concentraram-se nas décadas de 1820 e 1830.

Maria Marques. Situando-se num troço da costa controlado pela *Royal Navy* – apesar da ocasional deslocação de navios de guerra portugueses a partir de 1849 –, o tráfico de escravos – com a empenhada participação dos reis do Daomé – manteve-se consideravelmente activo até 1863, com maior intensidade nas décadas de 1820 a 1840 (em que teve uma média de 1.000 embarques por ano). Na década de 1850 regista-se um certo decréscimo (para cerca de 700 embarques anuais), na sequência da retirada dos traficantes brasileiros, para voltar a aumentar pouco depois – por acção do tráfico cubano –, com a recolha de 5.400 escravos entre 1860 e 1863, data do último embarque ali registado.

Moçambique

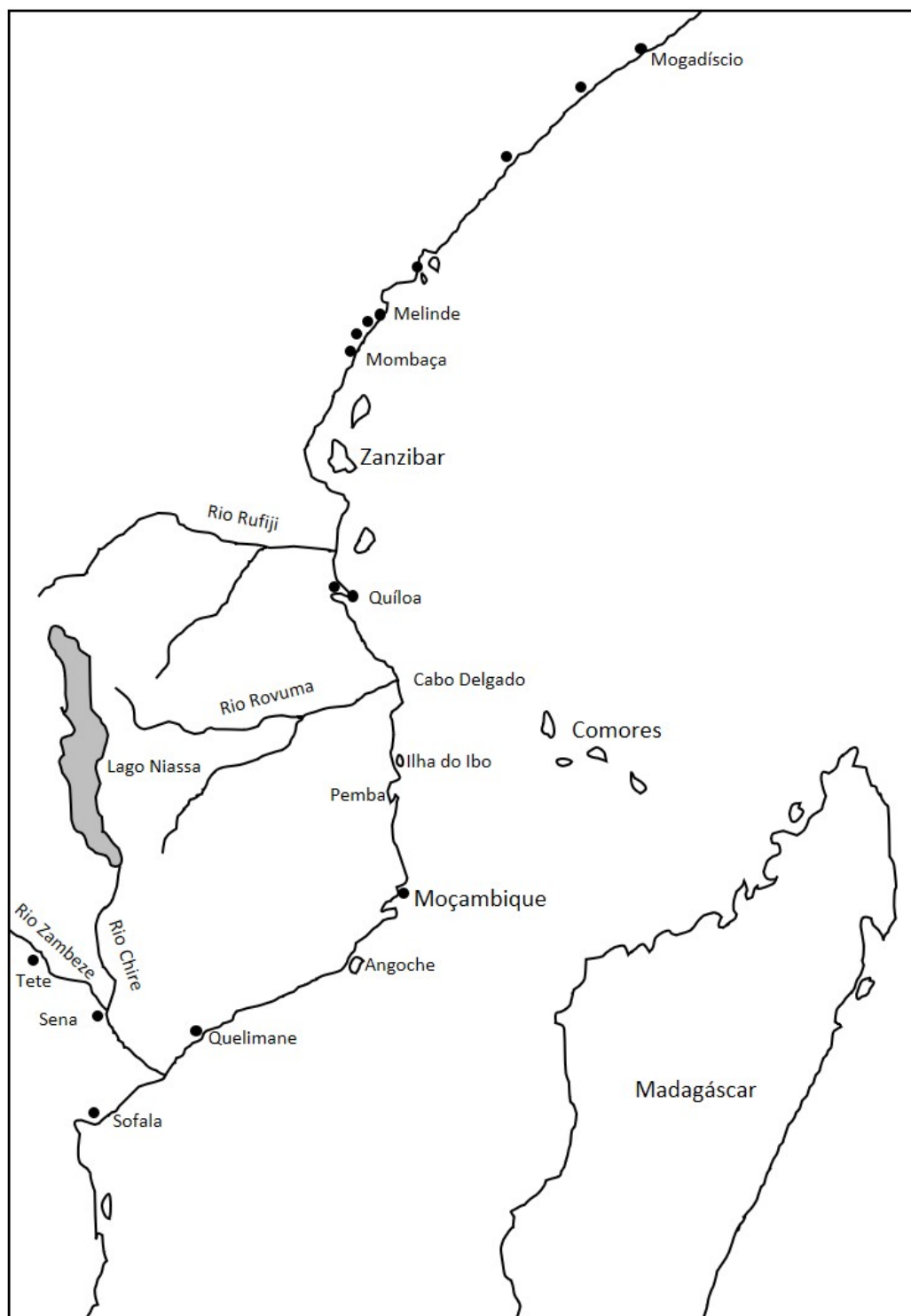
Com a ascensão do sultanato de Omã, Portugal foi perdendo, ao longo do século XVII, boa parte das suas praças ao longo da costa oriental africana. No início do século XIX, a presença portuguesa limitava-se à Ilha de Moçambique (sede do governo provincial), à ilha do Ibo (e terra firme adjacente), a Chinde, a Quelimane, a Inhambane e à baía de Lourenço Marques, a que se juntavam os “prazos” e as povoações do vale do Zambeze⁴². O litoral Norte da província era maioritariamente dominado pela cultura muçulmana e rede mercantil árabe-suaíli, destacando-se o sultanato de Angoche e os xecados de Sangage, Sancul e Quitangonha⁴³.

Na verdade, durante muito tempo, o litoral moçambicano pouco mais tinha sido do que um conjunto de pontos de apoio à carreira da Índia, com alguma participação no comércio local, sendo que só no século XVII, com a ocupação temporária de Angola pelos holandeses, os portugueses começaram ali a obter alguns escravos. Simultaneamente, o sistema de “prazos” ia promovendo a ocupação de terras e a exploração da mão-de-obra local. No entanto, como atrás foi referido, os nativos daquela região não eram muito apreciados do outro lado do Atlântico, pelo que o tráfico ocidental se manteve consideravelmente reduzido naquelas paragens até Portugal se obrigar, por tratado com a Grã-Bretanha, a limitar o comércio de escravos ao Sul do Equador (1815). A partir desse ano, a procura na costa oriental africana aumentou

⁴² João Freire, *op. cit.*, p. 5; João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, p. 313.

⁴³ João Freire., *op. cit.*, pp. 5, 29.

significativamente, atingindo o seu auge – com um número de importações semelhante ao do Golfo da Guiné – no período de maior intensidade do tráfico clandestino (1835-1840).



Mapa 8 – Principais centros do tráfico de escravos da costa oriental africana⁴⁴

⁴⁴ Adaptado de A. I. Salim, “A costa oriental de África”, *História Geral de África*, vol. V, p. 892.

Depois de um declínio na década de 1840, o tráfico ressurgiu em 1855 com a procura de escravos por Cuba – sendo os embarques feitos perto de Ibo, Quelimane e Inhambane – e de “trabalhadores livres” pela França⁴⁵. Em relação aos primeiros, os registos de viagem disponíveis apontam para um recrudescimento do tráfico espanhol (que já sobressaía naquela província durante a primeira e terceira décadas do século XIX) logo no início da década de 1850 – aproveitando o vazio deixado pelo comércio brasileiro –, embora em 1860 já tenha praticamente desaparecido. De acordo com esses registos, os embarques terão sido feitos, sobretudo, na ilha de Moçambique, estando também registado um embarque em Inhambane.

Por essa altura, já o tráfico suaíli suplantava o comércio de escravos ocidental. Embora, como atrás foi dito, não disponhamos de estatísticas rigorosas em relação a este tráfico, chegaram até nós alguns números, dados, sobretudo, por oficiais da *Royal Navy* que prestaram serviço no Índico. No biénio de 1852-53, por exemplo, o comandante Wyiil refere que de Ibo e Cabo Delgado eram exportados anualmente para Norte 8.000 escravos⁴⁶. Em 1859, o contra-almirante Walker dizia que de Ibo saíam anualmente 3.000 escravos em 4 ou 5 grandes navios⁴⁷. Em toda a costa moçambicana teria visto 5.000 ou 6.000 escravos prontos para embarque. Também o comandante Stirling aponta, em 1861, para números da ordem dos 6.000 cativos, grande parte dos quais concentrados na ilha do Ibo⁴⁸. Entre 1854 e 1902, os pangaiais árabes terão levado de Moçambique 98.000 escravos (média de 2.000 por ano), aos quais se somam 17.000 *engagés* para as colónias francesas⁴⁹.

Segundo, Richard Allen (2008), até 1811 terão saído de Moçambique 90.000 escravos (média de 653 por ano) e 386.000 depois desse ano (média anual de 6.433)⁵⁰. A maior parte deles terá ido para a América, seguindo-se os portos do Norte (Arábia, Pérsia, Índia), e, por fim, as ilhas francesas. Os registos de viagem constantes na *Trans-Atlantic Slave Trade Database* dizem-nos que depois de 1815 terão sido enviados de

⁴⁵ João Freire., *op. cit.*, p. 59.

⁴⁶ Id., *ib.*, pp. 165-166.

⁴⁷ Id., *ib.*, p. 166.

⁴⁸ Id., *ib.*, p. 166.

⁴⁹ Id., *ib.*, p. 166.

⁵⁰ Id., *ib.*, p. 166.

Moçambique para as Américas cerca de 220.000 escravos, número que, como vimos, pecará por defeito. Já o tráfico árabo-muçulmano, terá, pelas nossas estimativas (baseadas nos números atrás apresentados), sido responsável pela exportação de uns 200.000 cativos.

Balanço geral

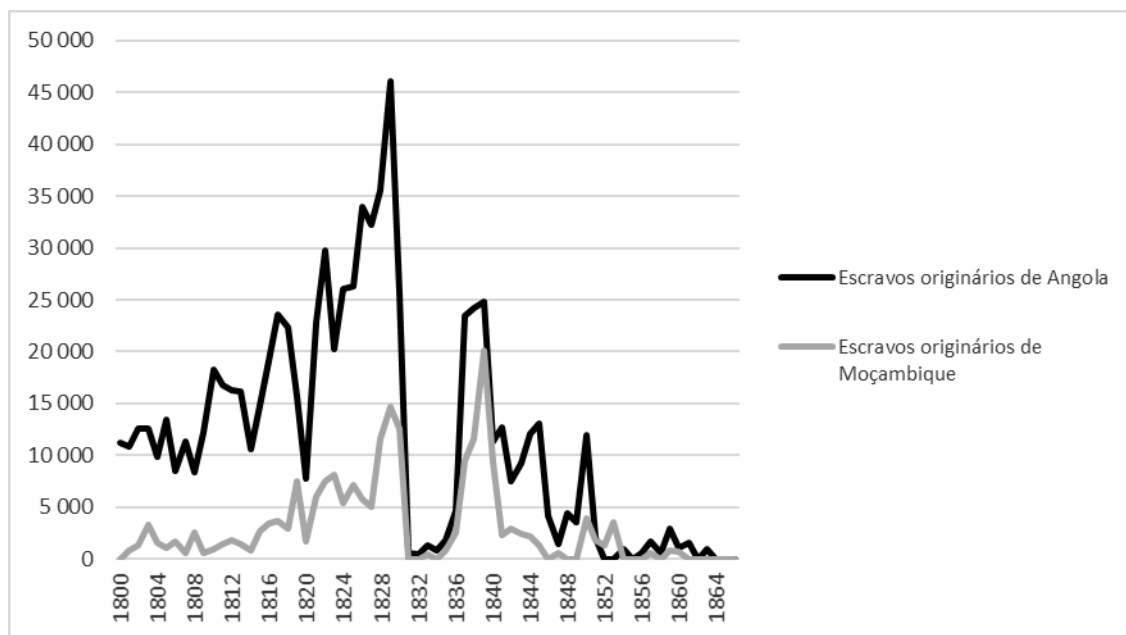


Gráfico 26 – Importação de escravos das costas de Angola e de Moçambique (1800-1866)

Comparando, em termos de registos de viagens, a variação das importações de escravos entre Angola e Moçambique ao longo do século XIX (gráfico 26)⁵¹, verificamos que as duas províncias têm uma evolução paralela, com alguns desfasamentos pontuais – nomeadamente entre 1842 e 1845, com um acentuado crescimento de Angola em relação a Moçambique, e no período de 1851-53, em que é Moçambique a sobressair face à queda do tráfico em Angola. Vemos também que, sem surpresas, Angola apresenta uma clara predominância ao longo de toda a primeira metade do século XIX – com uma aproximação de Moçambique no final da década de 1840 –, embora Moçambique tome a dianteira entre 1851 e 1853. Esta ultrapassagem temporária poderia, à partida, explicar-se com a persistência do tráfico espanhol face ao

⁵¹ A Guiné, por apresentar números consideravelmente mais baixos e uma evolução muito própria, que não seria perceptível numa visualização conjunta, figura separadamente no gráfico 24.

brasileiro. No entanto, o gráfico 20 mostra-nos que nessa altura o tráfico hispano-cubano também aumentou a presença na região congo-angolana. Não esqueçamos, porém, que já estamos num período de franco declínio do tráfico transatlântico, além do facto de, como referimos anteriormente, os registos de viagens individuais apresentarem grandes lacunas a partir de finais da década de 1840.

O gráfico 27, por seu lado, mostra-nos a evolução das importações de escravos no conjunto das possessões portuguesas – com uma margem de erro estimada com base nos registos de viagens iniciadas ou terminadas em portos espanhóis ou brasileiros cujo local de recolha de cativos não é claro – em comparação com os números globais do tráfico. Nele podemos ver que a partir de 1820 quase todo o tráfico transatlântico tem origem nas províncias portuguesas, com algumas divergências visíveis, sobretudo, na primeira metade da década de 1840 e na transição da década de 1850 para a de 1860.

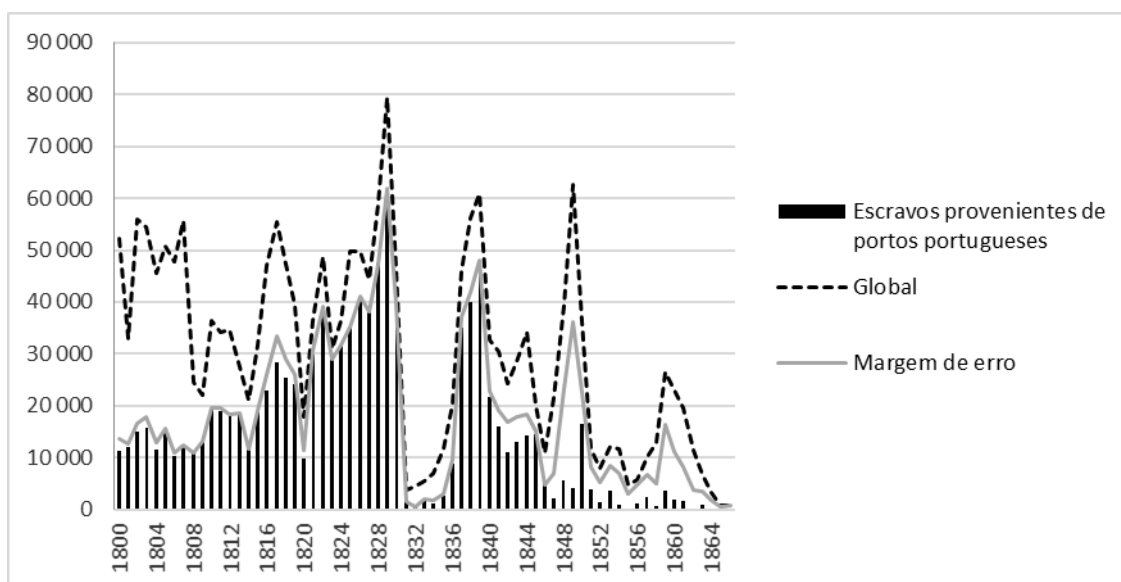


Gráfico 27 – Importação de escravos das possessões portuguesas (1800-1866)

Tanto o gráfico 26 como o gráfico 27 apresentam uma acentuada descontinuidade (quebra) no período correspondente à primeira metade da década de 1830, que se seguiu à primeira proibição do tráfico no Brasil (a chamada “lei para inglês ver”, cujos efeitos práticos duraram pouco tempo), que se conjugou com a transferência temporária do tráfico hispano-cubano para a região do Golfo da Guiné.

É importante referir que nestes totais não estamos a incluir as lacunas de cobertura dos registos existentes, que estimamos da ordem dos 33%. Comparemos, a título de exemplo, os valores totais das exportações que o *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro atribui, em 26 de Setembro de 1849, às colónias portuguesas no período de

1840-1847 ⁵² com os registos equivalentes do *Trans-Atlantic Slave Trade Database* e a respectiva margem de erro total estimada (gráfico 28). Verificamos que, em geral, a margem de erro por nós estimada não anda muito longe dos valores apresentados naquela publicação até 1845, só então apresentando uma clara divergência, com tendência de evolução opostas. De resto, no gráfico 27, temos uma subida acentuada entre 1847 e 1849, que poderia, eventualmente, fazer convergir, de novo, os nossos valores com os do *Correio Mercantil*, caso este prosseguisse para lá de 1847.

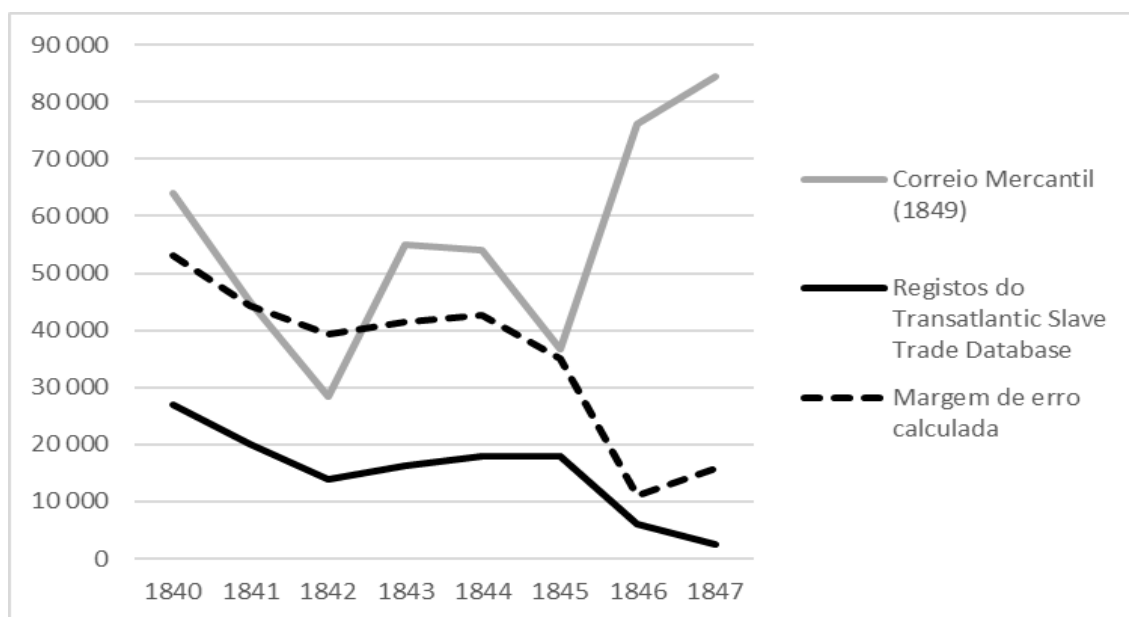


Gráfico 28 – Comparação dos registos do tráfico nas possessões portuguesas existentes na *Trans-Atlantic Slave Trade Database* com os números publicados no *Correio Mercantil* do Rio de Janeiro em 26SET1849 (período 1840-1847)

Feita esta ressalva, vejamos, no gráfico 29, a evolução das percentagens quer do número de viagens quer do efectivo de escravos oriundos das possessões portuguesas em relação aos números globais. Mesmo contando com a margem de erro (muito teórica) decorrente dos embarques efectuados em regiões indefinidas – e excluindo o “pico” final que, tendo em conta o valor absoluto residual que lhe está associado, se torna irrelevante –, observamos que além da atrás referida queda temporária no início da década de 1830, se verifica um decréscimo acentuado na primeira metade da década de 1840 (que, conforme veremos mais adiante, poderá estar relacionadas com o esforço de fiscalização) e novamente, após um breve ressurgimento, no início da década de 1850

⁵² Cit. por Edmundo Correia Lopes, *A escravatura: subsídios para a sua história*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1944, p. 150. Diga-se que o autor encara estes números com alguma reserva.

(que poderemos associar aos efeitos da proibição definitiva do tráfico brasileiro, incluindo o aumento de procura que imediatamente a antecedeu).

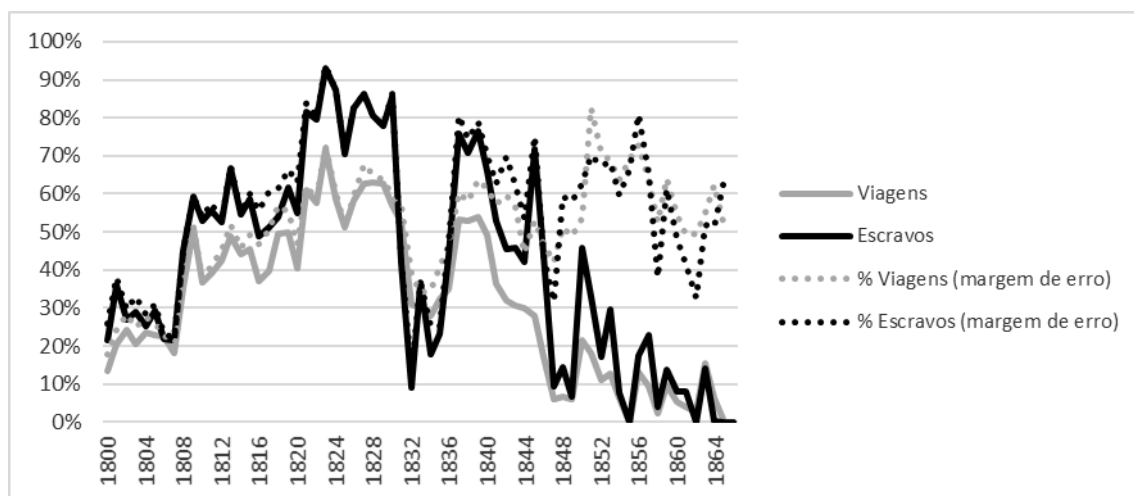


Gráfico 29 – Percentagens das importações de escravos e de viagens a partir das possessões portuguesas em relação aos totais mundiais (1800-1866)

Voltando à comparação do tráfico entre províncias, vejamos, em cada uma delas, qual foi o número médio de escravos transportado por navio no período de 1817-1843:

Província	Para o Brasil ⁵³	Para a América espanhola ⁵⁴
Angola	400	307
Moçambique	493	557
Guiné/Cabo Verde	119	260

Tabela 5 – Média de escravos transportados por navio nas províncias portuguesas (1817-1843)

Observamos, sem grandes surpresas, que os maiores transportes são feitos a partir de Angola e, sobretudo – tendo em conta a maior duração da viagem e a necessidade da respectiva rentabilização –, de Moçambique. Já a região da Senegâmbia, com menores apoios logísticos e uma costa mais recortada, privilegia o emprego de navios mais pequenos, sendo, no entanto, de registar o facto de os navios destinados à América espanhola – como vimos, mais orientada para aquela região de África – terem, sensivelmente, o dobro do tamanho dos que se dirigiam às costas brasileiras.

⁵³ Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: a Census*, Madison-Milwaukee-Londres, University of Wisconsin Press, 1969, p. 243.

⁵⁴ Cf. Registos da *Trans-Atlantic Slave Trade Database*.

Para concluir este panorama, vejamos, no gráfico 30, a distribuição dos escravos pelos seus portos de origem. Sem surpresa, constatamos que o maior número de embarques decorre nos portos angolanos de Luanda, Cabinda, Benguela e Ambriz e nos portos moçambicanos de Quelimane e Moçambique, destacando-se, ainda, na costa guineense, a ilha das Galinhas. Quase todos os portos – com excepção de Luanda, Cabinda, Benguela e Inhambane – apresentam um acréscimo de procura na segunda metade do período observado, com destaque para Quelimane, que, nesse sub-período, se torna o segundo porto mais importante em termos de embarques.

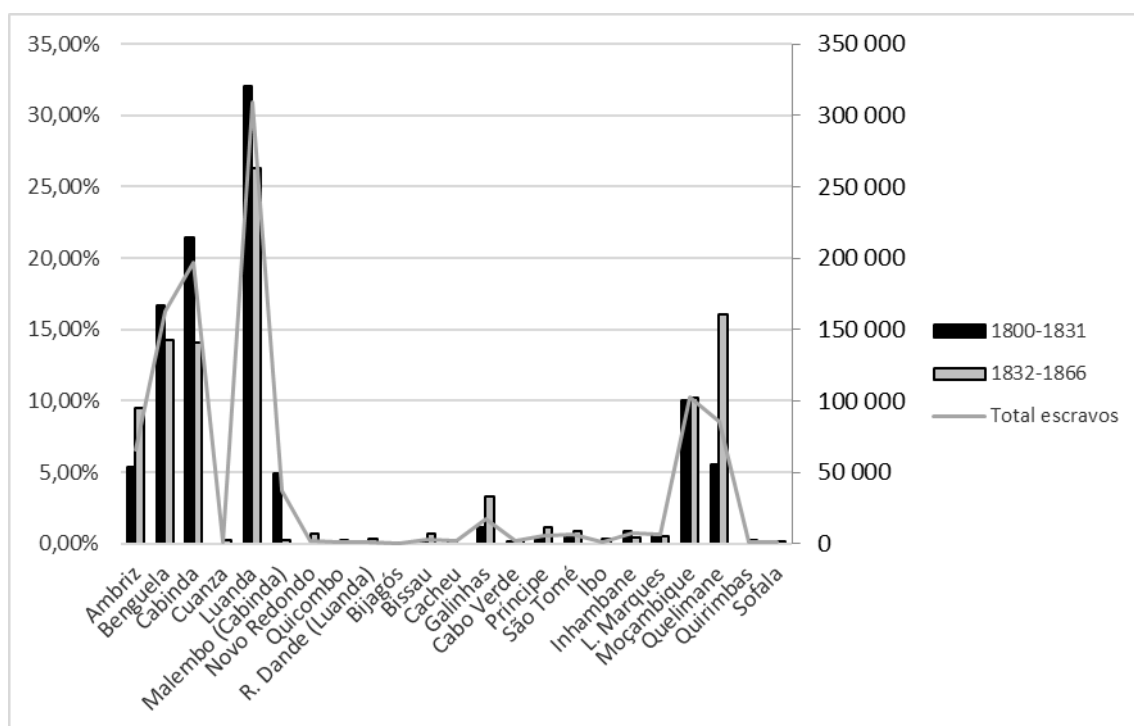


Gráfico 30 – Totais de escravos provenientes dos portos ultramarinos portugueses (gráfico linear, escala à direita) e percentagens relativas – dois períodos (gráficos de colunas, escala à esquerda) – no cômputo total das possessões portuguesas (1800-1866)

Traçado, deste modo, o cenário referente ao tráfico nas possessões portuguesas, veremos, mais adiante, de que modo este condicionou – e foi condicionado por – a acção das autoridades nacionais.

TERCEIRA PARTE – A RESPOSTA PORTUGUESA

CAPÍTULO 6 – PORTUGAL NO COMBATE AO TRÁFICO DE ESCRAVOS

6.1 Primeiros combates – em causa própria

Muito antes de proibir e reprimir o tráfico de escravos nas suas possessões ultramarinas, Portugal teve de combater o corso magrebino que, desde a sua fundação, flagelava as suas costas, pilhando povoações no litoral e fazendo cativos, que eram transportados para o Norte de África. Estes viam-se, muitas vezes, reduzidos à escravidão quando – e enquanto – as respectivas famílias não tinham possibilidades de os resgatar. Há registos ou, pelo menos, indicações de algumas acções navais pontuais conduzidas nos primórdios da Primeira Dinastia, que, segundo os cronistas Duarte Galvão e Frei António Brandão, poderão ter incluído incursões a Ceuta, mas só o estabelecimento de uma esquadra de galés permanente, durante o reinado de D. Dinis, terá permitido a Portugal dispor de meios eficazes para combater a pirataria sarracena.

A conquista de Ceuta em 1415 e a presença portuguesa em Marrocos contribuíram significativamente para limitar este flagelo – que chegaria a atingir as ilhas atlânticas e as costas britânicas –, sobretudo a partir de 1520, quando D. Manuel I criou uma esquadra permanente para a patrulha do Estreito de Gibraltar. No entanto, no século XVI, a ascensão do poder naval otomano e o estabelecimento de bases de corso semi-independentes (com graus variáveis e flutuantes de vassalagem ao sultão turco¹) em Trípoli, Tunes e Argel fizeram recrudescer esta actividade, não obstante o esforço das potências marítimas europeias em combatê-la, nomeadamente através da organização de expedições punitivas contra os seus portos de apoio. Portugal participou activamente neste combate, sendo de destacar a presença naval portuguesa nos ataques a Tunes, em 1535 ², e a Argel, em 1784 ³, embora estas acções não tenham tido resultados definitivos.

¹ Este grau variável de subordinação ao sultão e, muitas vezes, em relação ao próprio regente local, torna muito ténue/fluida a diferença entre corso e pirataria, razão pela qual nos abstermos, neste trabalho, de estabelecer uma distinção clara entre eles, até porque, em ambos os casos, o *modus operandi* é muito semelhante.

² A pedido do imperador Carlos V, D. João III enviou uma esquadra composta pelo galeão *S. João Baptista* (o mais poderoso do seu tempo, que para a posteridade ficou conhecido como "Botafogo"), 2 naus, 20 caravelas e alguns navios de mantimentos, comandada pelo seu irmão D. Luís, a auxiliar a conquista daquele porto ao corsário turco Barba Roxa, que ali se tinha

Já o curso marroquino, operando, sobretudo, a partir do porto de Salé, teve um recrudescimento notório na segunda metade do século XVII, durante a ascensão da dinastia alauita, mas deixou de constituir um problema para Portugal em 1774, com o tratado de paz celebrado com Marrocos após o abandono da praça de Mazagão. Em 1799, aquando da presença de uma esquadra portuguesa no Mediterrâneo, sob o comando do Marquês de Nisa, no contexto das Guerras da República e do Império contra a França, foram firmados tratados de paz com as regências de Trípoli – após uma demonstração de força⁴ – e de Tunes. No entanto, as patrulhas no estreito continuaram, devido à persistência do curso argelino, cuja ousadia lhe valeu, inclusive, a captura de dois navios de guerra portugueses, o bergantim *Lebre* (1799) e a fragata *Cisne* (1802), tendo as respectivas guarnições permanecido cativas até ao estabelecimento da paz com Argel, em 1813⁵. Entretanto, o envolvimento americano nas chamadas “Guerras da Barbária”, entre 1801 e 1815⁶, e o intenso bombardeamento de Argel por uma esquadra anglo-holandesa, em 1816 – numa postura europeia mais dura contra o tráfico humano, na sequência do Congresso de Viena –, vibraram importantes golpes no tráfico magrebino, que, finalmente, se extinguiu em 1830, com a conquista francesa da Argélia.

Mais de um milhão de europeus terão sido escravizados pelos piratas barbarescos⁷, criando, durante muito tempo, um clima de terror nas populações

instalado. O porto foi tomado e devolvido à anterior regência, aliada do imperador, mas seria reconquistado pelos turcos em 1574.

³ Expedição punitiva multinacional sob comando do almirante espanhol Antonio de Barceló. Nela participou uma força naval portuguesa, comandada pelo coronel-de-mar Bernardo Ramires Esquível e composta pelas naus *Santo António* e *S. José* e *Nossa Senhora do Bom Sucesso* e pelas fragatas *Golfinho* e *Tritão*.

⁴ Com o envio da nau *Afonso de Albuquerque*, sob o comando do chefe de esquadra britânico Donald Campbell, que bombardeou a cidade e apressou alguns navios para convencer a respectiva regência a apoiar o esforço aliado contra os franceses.

⁵ Pelo meio, foi estabelecida, em Julho de 1810, uma trégua entre o rei de Portugal e o beí de Argel. Mediante o pagamento de uma indemnização e a libertação de 79 prisioneiros argelinos, foram libertados 581 cativos portugueses e 34 escravos cristãos (Armando Saturnino Monteiro, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, vol. VII (1669-1807), 1ª ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1996, pp. 254-255).

⁶ Durante um curto período, os navios americanos chegaram a ser escoltados através do estreito de Gibraltar por navios de guerra portuguesas, colaboração que chegou a merecer uma menção de apreço do Congresso dos Estados Unidos (Cruz Júnior, *O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Setembro de 2002, p. 191), mas a persistência dos ataques dos piratas barbarescos levou o governo americano a tomar uma posição de força.

⁷ Robert Davis, *Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500-1800*, Nova Iorque, Palgrave Macmillan, 2003.

ribeirinhas. Embora, em geral, a angariação de cativos tivesse por fim a obtenção de resgates, muitos infelizes com poucas posses acabaram por se ver entregues, para toda a vida, a um destino bastante cruel. O combate a este tráfico – naturalmente, conjugado com a acção diplomática e as operações militares em terra – empenhou a Armada Portuguesa durante cerca de seis séculos (três deles de modo contínuo e sistemático), ao longo dos quais sofreu grandes perdas humanas e materiais, mas também infligiu sérios reveses aos seus opositores – incluindo a libertação de inúmeros cativos⁸ –, tendo dado, deste modo, um importante contributo, se não para a sua erradicação, pelo menos para o seu controlo.

Mas a tónica estava prestes a incidir noutro tipo de escravatura.

6.2 O mar como via para a liberdade

Se, tradicionalmente, o mar é encarado como via da escravização das populações litorais africanas, também serviu, em várias situações, para a libertação de indivíduos escravizados.

Vimos anteriormente como, na viragem do século XVIII para o século XIX, a Armada tinha dificuldade em obter marinhagem, recorrendo, muitas vezes, ao recrutamento forçado. Este processo chegou a estender-se não só aos povos marítimos da costa africana como também aos escravos das colónias americanas que, no calor do momento, não conseguiam provar a respectiva pertença⁹. E a verdade é que, para muitos destes últimos, a escravidão se tornava preferível às agruras da vida do mar.

Embora entre os recrutados houvesse vários forros (libertados) ou fugitivos – que frequentemente acabavam devolvidos aos respectivos donos –, não faltavam, entre eles, escravos legalmente registados, cujo desvio originava enérgicos protestos da parte

⁸ Não dispomos de estatísticas completas referentes ao número de escravos/cativos libertados, mas, a título de exemplo, refira-se que no ataque a Tunes, em 1535, foram libertados cerca de 20.000 cativos cristãos (Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. VI (1522-1538), 1991, p. 245), enquanto na demonstração de força contra Trípoli, em 1799, o comandante da nau *Afonso de Albuquerque* exigiu ao baxá a libertação dos escravos cristãos existentes na cidade, que estimava entre 50 e 60 (António Marques Esparteiro, *O Almirante Marquês de Nisa*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1987, p. 331).

⁹ Jaime Rodrigues “Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c. 1760 – c. 1825”, *Almanack*, Guarulhos [São Paulo], 1.º semestre de 2013, pp. 148, 168.

dos proprietários lesados. De resto, havia navios, como a fragata *Pérola*, com um longo historial de acolhimento de escravos fugitivos ou “roubados”¹⁰.

E se muitos escravos, cativos ou fugitivos, procuravam escapar ao recrutamento, também havia os que o buscavam, não só na Armada como também na Marinha Mercante¹¹ – por vezes clandestinamente, iludindo a vigilância dos seus proprietários –, uma forma de alcançar a liberdade, fosse através da deserção num porto livre ou de baixa do serviço após cumprimento do tempo de embarque (o que incluía aqueles que, embarcando como escravos de guarnição/tripulação, acabavam por receber carta de alforria ao fim de algum tempo de serviço¹²).

Foi assim que, de forma institucional – por forma a suprir as carências de recrutamento –, mas também informal – através da solidariedade entre marinheiros¹³ –, a Marinha começou a combater a escravidão nos territórios sob jurisdição portuguesa, embora, neste caso específico, o fizesse de forma clandestina, ou, pelo menos, contornando a lei.

Havia, porém, outra vertente no recrutamento ilegal: a sua utilização pelos proprietários emigrados como expediente para transferir escravos do Brasil para Portugal, o que violava a legislação de ambos os países. Tal situação levou, em Agosto de 1825, José Xavier Moreira da Silva, oficial da alfândega do Rio de Janeiro, a escrever ao Marquês de Viana, Major-General da Armada portuguesa, solicitando que não fossem aceites escravos a bordo dos navios portugueses sem o devido certificado de liberdade passado pela alfândega brasileira¹⁴. É provável que as autoridades portuguesas tenham tomado medidas para evitar estas situações, o que pode ser interpretado quer como uma forma de combater o tráfico clandestino de escravos quer como um meio de proteger os direitos dos proprietários. Certo é que em 1829 ainda se registavam queixas de proprietários brasileiros relativamente a escravos embarcados em navios de guerra portugueses¹⁵.

¹⁰ Id., *ib.*, p. 168.

¹¹ Id., *ib.*, pp. 153, 171, 175, 177. Alguns chegaram mesmo a fazer parte das tripulações de navios negreiros.

¹² Id., *ib.*, pp. 149, 173.

¹³ Id., *ib.*, pp. 154, 177.

¹⁴ Id., *ib.*, p. 173; BCM-AH, cx. 311-1.

¹⁵ Jaime Rodrigues, *op. cit.*, p. 170. Na verdade, a documentação avulsa relativa à escravatura no período de 1793-1835 – BCM-AH, cx. 311-1 – consta, na sua quase totalidade, de reclamações de proprietários de escravos requerendo a respectiva baixa do serviço da Armada.

Resta acrescentar que o transporte marítimo, em navios do estado ou mercantes, constituiu, no quadro dos alvarás pombalinos de 1761 e de 1773, uma forma – embora de expressão residual – de introduzir escravos na Metrópole, cabendo às autoridades navais e portuárias a fiscalização dos respectivos registos de propriedade e guias de embarque¹⁶. De resto, constituindo o alvará de 1773 uma espécie de “lei de liberdade do ventre”, a sua evolução para a completa extinção da escravidão no Reino viria a pôr cobro definitivo a estes resquícios de tráfico no Portugal europeu.

6.3 A Norte do Equador

Como vimos anteriormente, Portugal começou por se comprometer perante a Grã-Bretanha a não permitir a continuação do comércio de escravatura em qualquer lugar da costa de África fora dos seus domínios (Tratado de Navegação e Comércio de 19 de Fevereiro de 1810) e a proibir o comércio de escravos em qualquer parte da costa de África ao Norte do Equador (tratado de 22 de Janeiro de 1815). Este último tratado foi complementado por uma convenção adicional, a 28 de Julho de 1817, que autorizava ambas as partes a inspeccionar os navios mercantes da outra e estabelecia comissões mistas para julgar os infractores.

No entanto, com a Corte instalada no Rio de Janeiro e, posteriormente, no quadro de convulsões políticas que se seguiram à revolução liberal de 1820, o governo português acabou por dar pouca ou nenhuma atenção à fiscalização destas restrições, acabando por ser a Grã-Bretanha a fazê-lo unilateralmente. Os primeiros apresamentos terão ocorrido logo entre 1810 e 1811, após a assinatura do tratado de 1810¹⁷, mediante o pagamento de indemnizações do país apresador aos comerciantes prejudicados¹⁸. É de referir que algumas destas indemnizações, mais do que um sinal de boa vontade do governo britânico, se afiguravam de inteira justiça, já que se deveram – por eventual excesso de zelo dos fiscalizadores – a apresamentos efectuados a Sul da linha do

¹⁶ Jaime Rodrigues, *op. cit.*, pp. 150-151.

¹⁷ Guilherme da Paula Costa Santos, *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*, São Paulo, dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre, São Paulo, Universidade de São Paulo, Maio de 2007, p. 72.

¹⁸ Id., *ib.*, p. 100.

Equador¹⁹. Quanto à reciprocidade do direito de visita, estabelecida na convenção de 1817, há que dizer que se destinaria a salvar a honra portuguesa face à atitude, até então, unilateral da Grã-Bretanha²⁰, acabando, no entanto, por não se materializar na prática.

A independência do Brasil em 1822 (reconhecida por Portugal em 1825) terá, teoricamente e como vimos anteriormente, acabado com o que restava de legitimidade ao tráfico português, uma vez que o tratado de 1815, declara ilícitos, no seu artigo I, os navios portugueses que traficassem escravos para qualquer porto situado fora dos domínios do Rei de Portugal (enquanto o tratado de 1810 apenas excluía o comércio nas costas africanas fora dos domínios portugueses)²¹. Contudo, só em meados da década de 1830, após a Guerra Civil e a total abolição da escravidão nas colónias britânicas, a Grã-Bretanha – invocando, nomeadamente, a separação do Brasil e o declarado empenho do governo português nesta causa comum²² – irá aumentar a pressão sobre Portugal no sentido da total proibição do tráfico, encetando, em 1835, negociações com o governo do Duque de Palmela.

Por essa altura, intensifica a sua fiscalização sobre o comércio a Norte do Equador, afectando as províncias da Guiné e de Cabo Verde, onde a actividade negreira era manifestamente ilícita à luz dos tratados celebrados. Assim, entre 1835 e 1839, foram apresados, naquela área, pelos cruzeiros de fiscalização britânicos, 55 navios com um total de 3.989 escravos a bordo, tendo a maior parte dos apresamentos (42 navios e 3.548 escravos) ocorrido no biénio 1836-37²³. Todos estes navios eram portugueses – pelo menos de bandeira –, embora, no período aqui considerado, 70% das viagens e 63% dos cativos originários desta zona tivessem como destino as colónias da América

¹⁹ Id. *ib.*, p. 137.

²⁰ Id., *ib.*, p. 126.

²¹ António Delgado da Silva, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a Última Compilação das Ordenações oferecida a El Rei Nosso Senhor pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Typographia Maignense, 1826, p. 831; *Collecção de Leis, Decretos e Alvarás, Ordens Regias e Editais, que se publicarão desde o anno 1817 até 1820*, Lisboa, Impressão Regia, 1817, fl. 120.

²² Tradução de um ofício de Ministro Britânico [Lord Howard de Walden] que prova a continuação nos domínios portugueses da costa de África do tráfico da escravatura, debaixo da bandeira portuguesa, 21MAR1835, BCM-AH, Escravatura, Cx. 311-1.

²³ António Carreira, *O tráfico de escravos nos rios da Guiné e Ilhas de Cabo Verde (1810-1850): subsídios para o seu estudo*, Estudos de Antropologia Cultural, n.º 14, Centro de Estudos de Antropologia Cultural da Junta de Investigações Científicas de Ultramar, 1981, pp. 15, 24, 52-55. Os registos existentes na *Trans-Atlantic Slave Trade Database* contam, nesse período, apenas 27 viagens e a importação de 4.707 escravos – estes últimos correspondendo, grosso modo e descontando as perdas em rota, ao embarque de uns 5.900 cativos.

espanhola (salienta, a propósito, João Pedro Marques que o número de navios negreiros espanhóis para Cuba caiu depois de 1837 – conforme comprovam as estatísticas que atrás apresentámos –, mas que, na verdade, grande parte destes terá adoptado a bandeira portuguesa, graças às facilidades concedidas pelo cônsul de Portugal em Havana²⁴).

Neste período, merece particular destaque a inspecção, em 1838, da propriedade do negociante de escravos Caetano José Nosolini, na ilha de Bolama, pela guarnição de um navio de guerra britânico²⁵, com confisco de material, libertação de 212 “trabalhadores”, apresamento de uma escuna e devastação da propriedade. Esta acção fiscalizadora acendeu a chamada “Questão de Bolama” entre os governos britânico²⁶ e português, com ocupações alternadas da ilha pelas forças militares de ambos os países e que só ficaria definitivamente resolvida em 1870, por arbitragem – e deliberação favorável a Portugal – do presidente americano Ulysses Grant.

E, paralelamente às acções da *Royal Navy*, foi, justamente, nas costas da Guiné que as autoridades portuguesas iniciaram a repressão do tráfico de escravos, na sequência da sua proibição em todas as possessões portuguesas.

6.4 Proibição total

Logo em Março/Abril de 1837, no seguimento do decreto proibicionista de 1836, ocorreu em Bissau o primeiro apresamento, pelas autoridades locais e por ordem do Governador-geral de Cabo Verde, brigadeiro Joaquim Pereira Marinho, de uma escuna espanhola que, fazendo uso da bandeira portuguesa, não tinha os papéis em ordem²⁷. Em Setembro desse mesmo ano, são apresadas, nos mesmos moldes, mais três escunas, uma americana e duas portuguesas. Os governos das restantes províncias mostraram-se mais renitentes na aplicação da lei e só em Março de 1839, pela acção da Marinha, viriam a registar-se novos apresamentos.

²⁴ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, p. 211.

²⁵ António Carreira, *op. cit.*, p. 32.

²⁶ Os britânicos invocavam direitos decorrentes de uma colónia-modelo (sem escravos) que ali tinham estabelecido entre 1792 e 1793. A repressão do tráfico de escravos reacendera, entretanto, o interesse por aquela ilha.

²⁷ V. anexo D. O mesmo se aplica, salvo outra indicação, às acções de combate ao tráfico adiante mencionadas.

Refere João Pedro Marques que Sá da Bandeira procurou implementar a sua política anti-tráfico com base na acção dos governadores de província²⁸, tendo demorado em envolver a Armada na acção repressiva. É certo que logo em 1837 foram dadas instruções ao Major-General da Armada para agir no sentido de ser reprimido o tráfico negreiro, tendo sido remetidas aos navios de guerra cópias da legislação em vigor²⁹, mas essas determinações teriam apenas o objectivo de sacudir a pressão britânica, já que a proibição do tráfico ainda não estaria publicada nas províncias, de cujos governos dependiam, na altura, os navios de guerra ali colocados³⁰.

É de referir que, até então, as deslocações de navios de guerra aos portos africanos tinha um carácter esporádico, sendo que só a partir de 1838 se começa a registar a presença contínua de três ou quatro navios de médio/pequeno porte na costa ocidental (Angola e Cabo Verde/Guiné)³¹, parte deles resultante de apresamentos feitos pelas autoridades locais (a presença mais significativa, nesse ano, foi a da corveta *Urânia*, que partiu para Angola com o novo governador-geral e ali permaneceu até 1840). No ano seguinte, esta presença começaria a estender-se, gradualmente, às possessões do Índico.

O primeiro apresamento de um navio negreiro por um navio de guerra português ocorreu em Angola, a 17 de Março de 1839, quando o brigue português *Maria Virgínia* foi apresado pelo brigue de guerra *Faial*, sob o comando de Francisco de Assis e Silva. Em finais de Maio desse ano, no Ambriz, seria a vez da escuna *Paquete Português* ser apresada pela corveta *Urânia*. O ano de 1839 não terminaria sem o primeiro apresamento registado em São Tomé e Príncipe, o da escuna brasileira *D. Clara*, pelo brigue *Tejo*. Nas águas da Guiné e Cabo Verde, a Marinha só registaria a primeira (e única) acção de força – para além do patrulhamento da costa – em Setembro de 1840, com a captura de duas escunas portuguesas pelo brigue *Tejo*, acção que, como vimos, já tinha sido precedida, em 1837, pela actuação das autoridades locais e, antes disso pela acção repressiva da marinha britânica, ali se registando, ainda, a presença de navios de

²⁸ João Pedro Marques, *op. cit.*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, p. 211.

²⁹ Ordem da Armada n.º 40, de 30 de Dezembro de 1837 [AGM 2027].

³⁰ João Pedro Marques, *op. cit.*, pp. 212-213.

³¹ Conforme anteriormente mencionado, os dados referentes aos navios de guerra apresentados neste trabalho baseiam-se, em grande parte, nos estudos de António Marques Esparteiro, nomeadamente nas obras *Três Séculos no Mar (1640-1910)* – 32 vols., Colecção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987 – e *Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910)* – Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.

guerra americanos e franceses³² (o tráfico manter-se-ia activo até 1850, com um último carregamento a ser, ainda, efectuado em 1856 – v. gráfico 24 – apesar de ter chegado a ser considerado oficialmente extinto em 1842³³). Na costa moçambicana, mais concretamente em Lourenço Marques, é a barca *Real Príncipe D. Pedro* a marcar a entrada em cena dos meios navais portugueses, com o apresamento de um brigue e de um patacho suspeitos – ambos portugueses –, respectivamente em Março e em Junho de 1841. Também ali tinham sido as autoridades locais, no ano anterior – curiosamente, sob o mandato do atrás mencionado Joaquim Pereira Marinho, agora na qualidade de governador-geral de Moçambique –, a efectuar os primeiros apresamentos: duas galeras e dois brigues, todos de bandeira portuguesa.

Em 1841/42, na sequência do tratado de cooperação com a Grã-Bretanha – que, entre outros efeitos, impôs limites às atitudes intrusivas das forças navais britânicas, passando os respectivos comandantes a solicitar as devidas permissões às autoridades portuguesas³⁴ –, são passadas instruções específicas para os comandantes dos navios e para os comandantes das estações navais da África Ocidental e Oriental e das Ilhas de Cabo Verde e S. Tomé e Príncipe³⁵. E é, justamente, nesse biénio que, não obstante o facto de a presença naval regular nas costas africanas já se fazer sentir desde 1838, surgem as primeiras referências explícitas às chamadas Estações Navais – atribuídas ao

³² António José Telo, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 114.

³³ José Capela, “O Problema da Escravatura nas Colónias Portuguesas”, *Portugal no Mundo*, vol. III, Dir. Luís de Albuquerque, Lisboa, Reader’s Digest, 1993, p. 380. Um relatório de 1857 do director da alfândega de Bissau ao Visconde de Sá da Bandeira afirma que a exportação de escravos de Bissau e do Cacheu tinha cessado em 1844, mas um ofício de 1843 do Ministério da Marinha referia que o tráfico prosseguia nas ilhas de Cabo Verde. E em 1849, o governo britânico denunciava a actividade de navios negreiros junto a Bissau – provavelmente, consequência da guerra entre fulas e mandingas (António Carreira, *op. cit.*, pp. 43-45). Já em 1854, uma nota do Ministro Britânico em Lisboa refere carregamentos de escravos efectuados em Bissau e Cacheu, com destino à ilha de Cuba e o frequente transporte de negros para Cabo Verde, acusação cuja credibilidade as autoridades portuguesas põem em dúvida, apesar de se ter recomendado uma investigação (AHU, Conselho Ultramarino, 2ª R, 4ª Secção, cx. 14, doc. 486).

³⁴ João Pedro Marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, *Anais de História de Além-Mar*, n.º 1, Lisboa, CHAM - Centro de Humanidades (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa / Universidade dos Açores), 2000, p. 168.

³⁵ Portarias de 16 de Dezembro de 1841 e 18 de Junho de 1842 (Ordem da Armada n.º 95, de 31 de Julho de 1842 [AGM 2027]).

comando de um oficial superior, normalmente o comandante do maior navio³⁶ –, cuja distribuição de forças, é, em geral, a seguinte³⁷:

- Angola – Uma fragata e uma corveta ou uma corveta, um ou dois brigues e uma ou duas escunas
- Moçambique – Um ou dois brigues
- Cabo Verde/S. Tomé – Um ou dois brigues

Verificamos, com certa naturalidade, que é a colónia de Angola a merecer a maior atenção, não só por óbvios motivos estratégicos – abundância de recursos naturais e ligação natural ao Brasil –, mas, sobretudo, pelo facto de constituir, historicamente, uma das maiores fontes de mão-de-obra escrava.

Refere João Pedro Marques que, desde 1840, a maior parte dos navios portugueses estacionava em África³⁸. Na verdade, andou, em geral – com algumas flutuações –, à volta de um terço dos efectivos (que, naturalmente, variaram ao longo do tempo), o que não deixa, em todo o caso, de constituir um esforço considerável. Na década de 1840, esse esforço traduziu-se na presença de 10 a 20 navios de guerra em águas africanas, alguns deles aumentados ao efectivo pelos governadores das províncias, na sequência de apresamentos, o que permitia aumentar a força de fiscalização com navios ágeis e velozes³⁹. Neste aspecto particular, distinguiu-se, também aqui, o brigadeiro Pereira Marinho, responsável pela entrada ao serviço de duas novas escunas, em Cabo Verde (1838), e de duas corvetas, em Moçambique (1840), as quais vieram duplicar os meios navais estacionados naquelas províncias. Até 1856, foram 21 – 2 corvetas, 5 brigues, 6 escunas, 5 transportes e 3 pangaio – os navios acrescentados, por este meio, às forças navais portuguesas.

Claro que nem sempre os governadores das províncias se mostraram tão diligentes em promover o combate ao tráfico de escravos, sendo, muitas vezes – sobretudo nos primeiros anos da proibição –, os primeiros a violar a lei e a promover a

³⁶ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negreiro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013, p. 117.

³⁷ Associação Marítima e Colonial, “Navios do Estado em Armamento e seus Destinos” (várias tabelas), *Annaes Maritimos e Coloniaes*, 1^a-6^a s., Lisboa, Imprensa Nacional, Novembro de 1840 a Abril de 1846.

³⁸ João Pedro Marques, *Os sons do silêncio*, p. 314.

³⁹ Id., *ib.*, pp. 228-229.

instabilidade (não necessariamente em causa própria, já que, como vimos, o tráfico era uma importante fonte de rendimentos para as províncias). De facto, a economia colonial era tão dependente daquele comércio que em 1822, no início da guerra de independência brasileira, se haviam registado, em Angola e Moçambique, movimentos visando a união com o Brasil. Em 1832, voltara-se a falar de separatismo em Moçambique e da entrega ao Brasil da capitania dos Rios de Sena (em parte explicável pela guerra civil que assolava Portugal, mas um pouco em contraciclo, tendo em conta a proibição do tráfico de escravos imposta no ano anterior pelo governo brasileiro). Já em 1839, ainda existia no Rio de Janeiro uma sociedade de contrabandistas de escravos disposta a promover a separação de Angola e a sua união ao Brasil. Estes surtos fracturantes coincidiram, em geral, com as viragens políticas do reino e com o receio de perder o comércio escravagista. Contudo, a experiência mostrara aos traficantes e aos seus cúmplices que o tráfico podia continuar clandestinamente, o que fizera esmorecer as tendências separatistas⁴⁰. Não obstante esse facto, a lei de Sá da Bandeira veio reacender as polémicas, não tanto pela via do separatismo (que, como vimos anteriormente, o governo português ainda receava) mas pelo boicote ostensivo às determinações vindas da Metrópole.

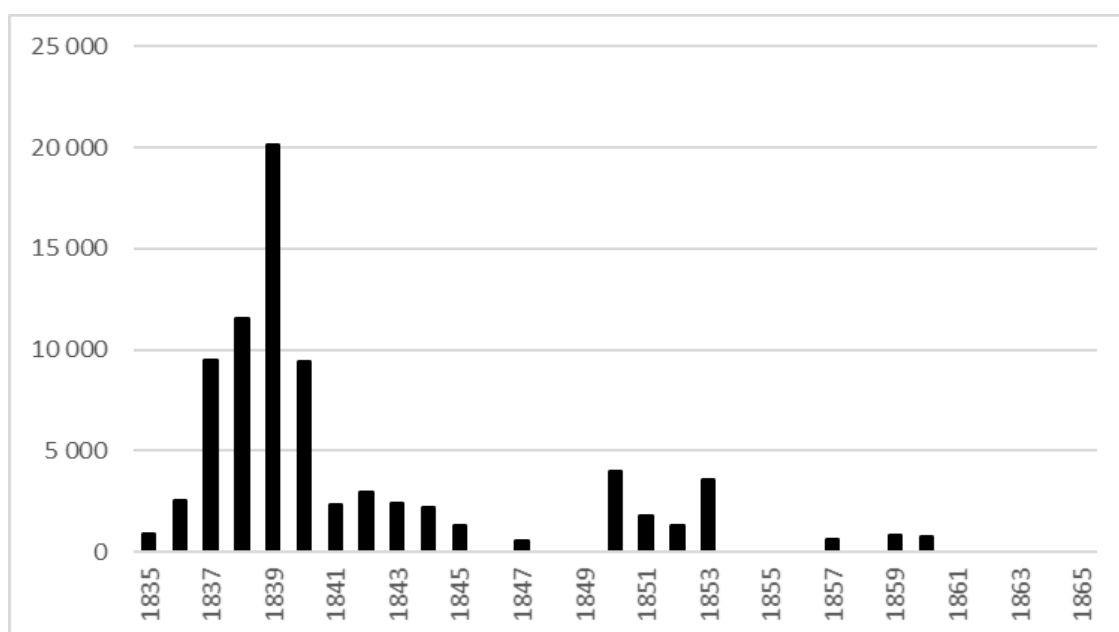


Gráfico 31 – Totais de escravos provenientes da costa de Moçambique (1835-1865)

⁴⁰ José Capela, *op. cit.*, p. 381.

Na verdade, já em 1835, ano de início das negociações entre Portugal e a Grã-Bretanha, o embaixador britânico Howard de Walden escrevia ao ministro da Marinha português, queixando-se da cumplicidade das autoridades portuguesas para com o tráfico de escravos⁴¹. E logo em 1836, o então governador-geral de Moçambique, Marquês de Aracati, recusou-se abertamente a cumprir o decreto de proibição do tráfico emitido naquele ano, tendo os portos moçambicanos sido muito frequentados por navios espanhóis e portugueses entre 1836 e 1838⁴² (destinados, maioritariamente, ao Brasil e a Cuba). Em 1840, o novo governador, Pereira Marinho, tentou impor a lei, mas acabou, no ano seguinte, por ser afastado por uma sublevação local, tendo sido substituído por um conhecido traficante de escravos, João da Costa Xavier. Segundo José Capela, só em 1857 teria, novamente, chegado ao governo de Moçambique um anti-esclavagista convicto, o tenente-coronel João Tavares de Almeida⁴³, mas a verdade é que os governadores que sucederam a Costa Xavier – Rodrigo Abreu e Lima e Domingos Fortunato do Vale – desenvolveram uma apreciável acção de combate ao tráfico (apesar de o primeiro ter sido acusado de conivência com o tráfico⁴⁴), tendo o período de 1845-48 sido bastante activo em termos de apresamentos⁴⁵. Seguir-se, porém, um período de uma certa inactividade – ou, pelo menos, sem resultados visíveis, tendo o tráfico registado um pequeno reacendimento (não só por culpa dos governadores, como veremos mais adiante) –, que seria interrompido apenas aquando da chegada de Tavares de Almeida. Na altura, os agentes franceses e espanhóis dos negreiros de Havana ter-se-ão mantido na província, esperando o regresso à situação anterior, mas a actividade caminhava, já, a passos largos, para a extinção⁴⁶, pelo menos na sua versão transatlântica, tendo os últimos embarques para Cuba ali ocorrido em 1859⁴⁷.

⁴¹ António Carreira, *op. cit.*, pp. 40, 47, 48.

⁴² Neste período, os embarques efectuados em Moçambique aproximaram-se consideravelmente dos que foram feitos em Angola, embora, nos registos que consultámos (v. capítulo anterior), o auge do tráfico nesta província se tenha registado, mais precisamente, nos anos de 1838 e 1839.

⁴³ José Capela, *op. cit.*, p. 380.

⁴⁴ Id., *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, 2.^a ed. refundida, Porto, Edições Afrontamento, Fevereiro 2016, p. 177.

⁴⁵ A partir da nossa análise comparativa/evolutiva das acções de combate ao tráfico pelas autoridades portuguesas.

⁴⁶ José Capela, “O Problema da Escravidão nas Colónias Portuguesas”, p. 380.

⁴⁷ Conforme registos da *Trans-Atlantic Slave Trade Database*. Em 1860 regista-se, ainda, o transporte de 741 escravos para a Maurícia, o qual deverá já ser enquadrado noutra categoria de tráfico. José Capela assinala que no início da década de 1860 os navios negreiros espanhóis

Já em Angola, registou-se um considerável recrudescimento do tráfico no período que se seguiu à proibição (1836-1839). Em 1839, no entanto, a chegada de António Manuel de Noronha, oficial de Marinha e anti-esclavagista convicto⁴⁸, veio alterar consideravelmente o *statu quo*. Para além de se terem registado, por essa altura, os primeiros apresamentos feitos por navios portugueses, é de assinalar o acordo de fiscalização que aquele governador celebrou com as autoridades britânicas, o que levaria, pouco tempo depois, ao seu afastamento por pressão dos seus colaboradores mais próximos⁴⁹. De facto, em Luanda, as elites locais, dominadas por traficantes portugueses e brasileiros, tinham uma considerável influência no governo da província, o que não impediu, em 1840, na sequência de pressões britânicas, que o governo de Luanda lançasse uma investigação contra a corrupção e os subornos aos funcionários do governo⁵⁰. Mas logo os traficantes em Luanda desencadearam uma forte campanha contra as leis de repressão do tráfico, tendo os embarques aumentado em 1841 e 1842⁵¹. Entre 1845 e 1848, Pedro Alexandrino da Cunha, outro oficial de Marinha – que, pouco tempo antes, já se distinguira como comandante da estação naval –, deu novo impulso à acção repressiva do governo da província, embora o seu sucessor, o brigadeiro Adrião da Silveira Pinto, tenha revertido, por um breve período (1848-1851) a sua política, nomeadamente reduzindo os fornecimentos aos navios de guerra e acentuando a clivagem entre a Marinha e a figura do governador-geral⁵². Diga-se, de resto, que a acção do governador Pedro Alexandrino da Cunha e do comandante da estação naval de Angola, Gonçalves Cardoso, foi ferozmente atacada pelas forças vivas da província. Por outro lado, os tribunais locais absolviam muitos dos traficantes, mesmo quando o apresamento dos respectivos navios era validado pelo tribunal de presas ou pela comissão mista luso-britânica, o que levou o comandante da estação

eram assíduos na costa, embora as autoridades portuguesas encarassem estas notícias com cepticismo (José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, p. 102). Os números de que dispomos parecem desmentir esta afirmação, embora em 1863 tenha sido apresado um navio espanhol na ilha de Moçambique.

⁴⁸ Roquinaldo Ferreira, “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, [s.l.], *História Unisinos*, 15(1):3-13, Janeiro/Abril 2011, p. 7.

⁴⁹ Id., *ib.*, p. 9.

⁵⁰ Id., *ib.*, p. 7.

⁵¹ Id., *ib.*, p. 7.

⁵² João Pedro Marques, “A ocupação do Ambriz (1855): geografia e diplomacia de uma derrota inglesa”, *Africana Studia*, n.º 9, [Porto], Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2006, p. 150.

naval a apresentar, em 1846, um vivo protesto, na sequência de uma absolvição mais escandalosa⁵³. Pedro Alexandrino foi, ainda, alvo de uma campanha hostil por alguma imprensa (setembrista) da Metrópole⁵⁴, de que foi exemplo, logo em 1845, a campanha mediática em favor do traficante Arsénio Pompílio do Carpo, preso às ordens do governador-geral e enviado para Lisboa, onde acabaria por ser libertado⁵⁵. No ofício em que relata a sua prisão, Pedro Alexandrino da Cunha, chama, aliás, a atenção para a perigosidade do preso, devido às suas intrigas e tentativas de ingerência no governo da província. Certo é que as medidas anti-tráfico naquele porto parecem ter tido grande impacto logo a partir de 1840⁵⁶, não obstante a acção obstrutiva de alguns governadores (basta ver que a saída de Pedro Alexandrino da Cunha não calou a imprensa hostil à campanha naval, passando aquela a atacar especificamente o comandante da estação⁵⁷).

Em Benguela, por seu lado, foi marcante, até meados da década de 1840, a acção de vários governadores locais ligados ao tráfico negreiro, um dos quais, Manuel Joaquim Teixeira, tendo partido para o Rio de Janeiro em 1844, continuou a influenciar a partir dali o tráfico naquele porto⁵⁸. Mas, apesar de alguma resistência inicial – de que é exemplo a desobediência à ordem do governo-geral de proibir as saídas de navios depois das cinco da tarde (por forma a evitar os embarques nocturnos clandestinos) –, um controlo mais apertado por parte das autoridades centrais – que incluiu, em 1845, a prisão de grandes figuras ligadas ao tráfico, como o comerciante José Ferreira Gomes e

⁵³ Id., “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 182.

⁵⁴ Id., *Os Sons do Silêncio*, p. 319; id. “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 176. O autor cita, nomeadamente, os jornais *A Revolução de Setembro* (27FEV1846, 04SET1847, 16SET1847, 16AGO1849 e 01OUT1849) e *O Patriota* (07SET1847 e 28ABR1848), que denunciam a devastação económica causada na província pelo combate ao tráfico.

⁵⁵ Id., “Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX”, *Análise Social*, v. XXXVI (160), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2001, pp. 629-630; AHU, Processo referente a Arsénio Pompílio Pompeu do Carpo, 1845-52, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, mç. 785 (1E SEMU), 1845-1859. Acrescente-se, porém, que a libertação deste, em 1846, não impediu, seis anos mais tarde, a sua condenação a dez anos de degredo em São Tomé e Príncipe, na sequência de um processo por falência fraudulenta.

⁵⁶ Roquinaldo Ferreira, *op. cit.*, p. 4.

⁵⁷ *A Revolução de Setembro*, (23MAR1849, 09AGO1849, 31JAN1850 e 29OUT1851), cit. João Pedro marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 178.

⁵⁸ Roquinaldo Ferreira, *op. cit.*, p. 6.

os seus associados⁵⁹ –, somado ao papel central de Luanda em termos de apoio logístico, cedo acabou por impor, também ali, um decréscimo acentuado do tráfico, apesar de, em 1849, ainda haver acusações de cumplicidade por parte do respectivo governador⁶⁰.

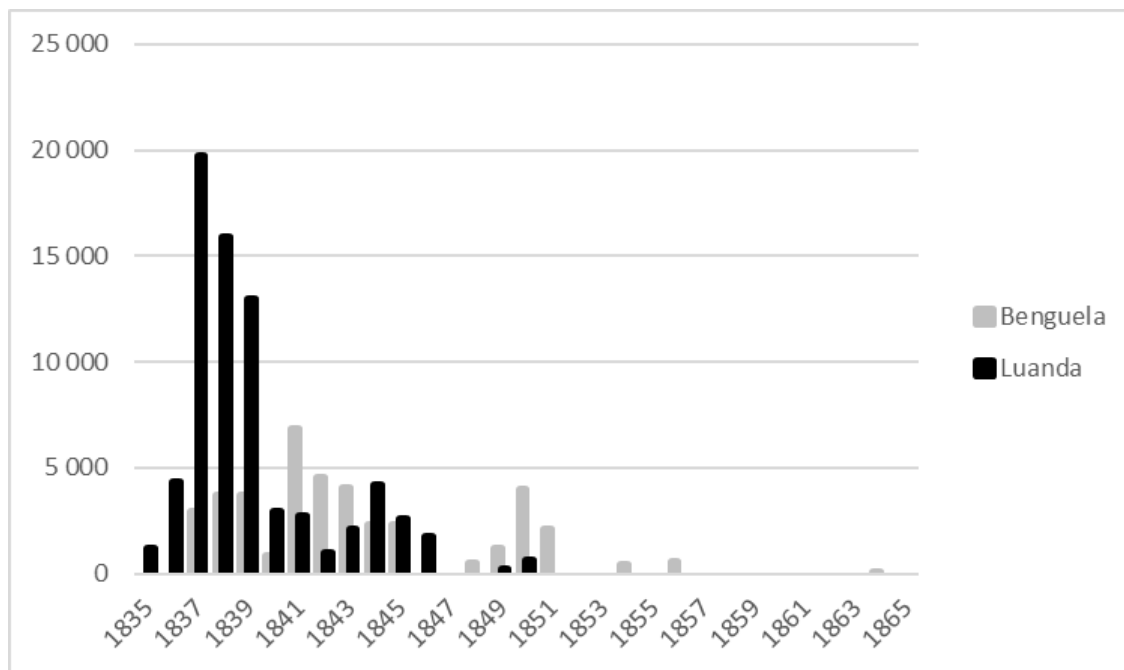


Gráfico 32 – Escravos provenientes de Luanda e de Benguela (1835-1865)

Neste período, os comandantes dos navios de guerra tiveram, muitas vezes, de estabelecer rotas e táticas, sem terem, necessariamente, de seguir as ordens dos governadores das províncias, chegando, mesmo, a actuar à revelia das autoridades locais, com o apoio do governo central. Uma portaria de 18 de Junho 1842 dá-lhes mesmo liberdade para o fazer⁶¹, embora recomendasse que, na medida do possível, fossem respeitadas as instruções dos governadores, mantendo-os informados dos seus

⁵⁹ Este, em particular, e dada a sua condição de mestiço interessado na manutenção do tráfico de escravos sob a direcção de uma elite local, foi acusado de estar a organizar um levantamento contra a população branca de Benguela, acusação de que viria, pouco depois, a ser ilibado, não obstante o facto de passar a ter os seus movimentos controlados – Roquinaldo Ferreira, “Biografia como história social: o clã Ferreira Gomes e os mundos da escravização no Atlântico Sul”, *Varia Historia*, vol. 29, n.º 51, Belo Horizonte, SET/DEZ 2013, pp. 679-695.

⁶⁰ Id., “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, pp. 4, 7-8.

⁶¹ António José Telo, *op. cit.*, p. 116; João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 315; José da Silva Basto, *Repertório das ordens da Armada desde 22 de Agosto de 1832 até 5 de Maio de 1866*, coord. por ordem do Ministério da Marinha, partes I e II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1866, pp. 504-505. Em

movimentos (em 1848, essa prerrogativa seria reiterada, salientando, no entanto, a responsabilidade individual dos comandantes⁶²). Mas também houve exemplos de boa colaboração, nomeadamente quando oficiais de Marinha assumiam o governo das províncias (por exemplo, Fortunato do Vale em Moçambique e Pedro Alexandrino da Cunha em Angola) e coordenavam a sua acção com a dos comandantes das estações navais⁶³. Certo é que a acção da Marinha ganhou uma dinâmica própria, de tal modo que, entre 85 acções específicas/dirigidas de combate ao tráfico registadas entre 1839 e 1850, pelo menos 73 (cerca de 86% do total) foram feitas com o empenho de meios navais. João Pedro Marques assinala que entre 1843 e 1850 ⁶⁴ a eficácia da acção naval portuguesa duplicou, tendo-se, na altura, distinguido comandantes como o atrás mencionado Pedro Alexandrino da Cunha, Francisco Gonçalves Cardoso, João Máximo Rodovalho e João Baptista Garção, entre outros⁶⁵. E fizeram-no de tal modo, que em meados da década de 1840, a situação parecia estar controlada – o que se revelou uma conclusão algo prematura⁶⁶.

O mesmo autor refere, aliás, que a postura dos governadores era habitualmente criticada pelas autoridades britânicas, enquanto a acção da Marinha era frequentemente elogiada⁶⁷. Naturalmente, houve excepções, nomeadamente quando os primeiros mostravam abertura para colaborar com os cruzeiros britânicos, como sucedeu durante o breve mandato de António Manuel de Noronha em Angola ou aquando do governo de Pedro Alexandrino da Cunha⁶⁸. Em Maio de 1845, o governador de Moçambique, Abreu e Lima, autorizou os cruzadores⁶⁹ britânicos a entrar em portos e baías não

⁶² José da Silva Basto, *op. cit.*, pp. 506-507.

⁶³ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 319.

⁶⁴ De acordo com as estatísticas que levantámos, o aumento de eficácia nota-se logo a partir de 1842, com um certo decréscimo no final da década.

⁶⁵ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 319.

⁶⁶ Id., *ib.*, p. 320. Aliás, em 1841, as comissões mistas consideravam que o tráfico tinha sofrido um decréscimo considerável em toda a costa africana, em parte devido ao esforço da marinha britânica, mas também devido à acção das populações locais (António Carreira, *op. cit.*, p. 43).

⁶⁷ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 319.

⁶⁸ Cuja atitude foi, em 1846, alvo de uma menção de apreço do comandante da estação naval britânica, cf. O.A. n.º 148/31OUT1846, BCM-AH [AGM 2027] (cit. João Freire, *Jornal da Marinha, Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos*, Lisboa, Edições Colibri, Novembro de 2016, p. 119).

⁶⁹ Neste caso específico, o termo “cruzador” não se refere a um tipo de navio de guerra pesado e fortemente armado, mas sim a um navio empenhado nos cruzeiros contra o tráfico de escravos.

vigiados pelas autoridades portuguesas. O governo português, inicialmente contrário, acabou por sancionar esta abertura por tratado de 12 de Agosto de 1847⁷⁰. Este acordo vigorou entre 1847 e 1850, tendo, ainda, sido prorrogado por mais 3 anos. João Pedro Marques afirma que em Angola a cooperação terá sido mais limitada devido à maior concentração de meios navais portugueses⁷¹ (cerca do dobro, de acordo com os dados coligidos por Marques Esparteiro, embora no final da década de 1840 se atinja um certo equilíbrio). Por outro lado, há que ter em conta que em Angola se registava uma maior disputa de influências territoriais⁷². Se a autoridade portuguesa naquela costa se concentrava, essencialmente, em Luanda e em Benguela, Portugal mantinha as suas reivindicações sobre a costa Norte, nomeadamente em relação a Cabinda e ao Ambriz.

Mas nem Benguela estava a salvo da presença naval anglo-saxónica. Roquinaldo Ferreira assinala, aliás, que, no início da década de 1840, a maior ameaça para os traficantes locais provinha dos cruzadores britânicos⁷³, que actuavam na costa angolana com duas divisões: uma entre os cabos Lopes (Gabão) e S. Brás (entre Luanda e Benguela) e outra – composta por uma fragata, dois brigues e algum navio pequeno – entre os cabos de S. Brás e da Boa Esperança, tendo Benguela como base⁷⁴. Em Abril de 1844, Pedro Alexandrino da Cunha, então comandante da estação naval, alerta para a necessidade de estacionar um navio em Benguela, por forma a impor respeito aos navios britânicos⁷⁵. Em Outubro do ano seguinte, o ministro dos Negócios Estrangeiros português, barão da Torre de Moncorvo, envia um ofício ao governo britânico, protestando pelas patrulhas franco-britânicas na costa ocidental africana (o tratado de repressão do tráfico de escravos acabara de ser assinado entre os dois países), alegando não só o facto de a França não ter acordo bilateral com Portugal, mas referindo que a

Esta duplicidade de significado será várias vezes encontrada ao longo do presente estudo, devendo, em cada ocasião, ser aferido o respectivo contexto.

⁷⁰ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 313.

⁷¹ Id., *ib.*, p. 313.

⁷² Em Moçambique, a disputa limitava-se à baía de Lourenço Marques, porto que dava acesso à colónia sul-africana do Transvaal e onde a presença britânica se fazia sentir pelo menos desde 1823. Os diferendos só viriam, no entanto, a surgir mais para o final do século.

⁷³ Cujas acções incluía a inspecção de navios surtos no porto de Benguela e a destruição de barracões ao longo da costa (Roquinaldo Ferreira, “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, pp. 7-8).

⁷⁴ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 14, pp. 80-81.

⁷⁵ Id., *ib.*, vol. 14, pp. 80-81.

presença naval portuguesa era suficiente para cobrir a vigilância daquela costa⁷⁶. Certo é que Benguela foi regularmente alvo de acções portuguesas de combate ao tráfico entre 1842 e 1850, embora de modo menos intenso do que em Luanda ou mesmo no Ambriz.

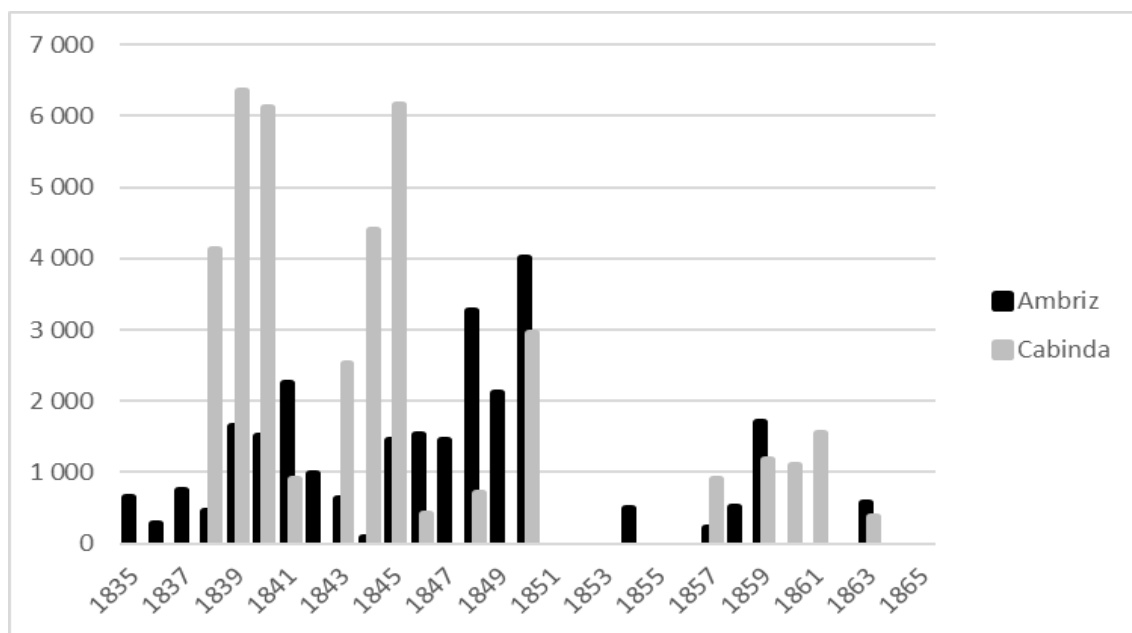


Gráfico 33 – Escravos provenientes de Cabinda e do Ambriz (1835-1865)

Já no Norte, como vimos, a presença portuguesa era mais difusa, sendo partilhada com vários outros países. Terá sido esse o motivo pelo qual boa parte do tráfico negreiro se (re)transferiu para essa zona, na sequência da repressão exercida pelas autoridades de Luanda durante a década de 1840⁷⁷, apesar do clima hostil ali criado pela acesa competição entre os vários traficantes. Em termos globais, o tráfico negreiro global, sobretudo para o Brasil, cresceu consideravelmente no período entre 1846 e 1850, mas, segundo João Pedro Marques, pouco dele seria, já, oriundo das possessões portuguesas, tendo saído, maioritariamente, da região do Congo⁷⁸. A análise do gráfico 29, deixa-nos algumas reservas a esse respeito, uma vez que nos mostra um

⁷⁶ AHU, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, mç. 785 (1E SEMU – 1845-1859). Segundo João Pedro Marques – “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 169 –, o tratado de cooperação entre a França e a Grã-Bretanha terá preocupado o governo português ao ponto de determinar um reforço de meios navais em Angola. Essa preocupação terá, sem dúvida, existido, mas os números de que dispomos (baseados nos estudos de Marques Esparteiro), desmentem este alegado reforço de navios naquela estação naval.

⁷⁷ Roquinaldo Ferreira, “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, pp. 3-4.

⁷⁸ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 321; id., “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 186.

certo agravamento das percentagens relativas dos portos portugueses na transição entre as décadas de 1840 e 1850 – não obstante a tendência genérica decrescente –, mas a verdade é que nesses números incluímos a região de Cabinda, que se manteve disputada, apesar das reivindicações lusas, e onde só a partir de 1853 se registarão, efectivamente, acções repressivas por parte das autoridades portuguesas.

Mas, em termos de zonas disputadas, o caso mais delicado foi, sem dúvida, o do Ambriz, onde os britânicos tinham sido os primeiros a embarcar escravos e onde foram dominantes até 1807, mantendo um claro interesse naquele porto⁷⁹. Na convenção adicional luso-britânica de 1817, reconhecia-se como território português a faixa costeira entre as latitudes dos 8º e dos 18º S, sendo que a Grã-Bretanha não reconhecia a posse portuguesa da faixa entre os 5º 12' e os 8º S, que Portugal reclamava como sua⁸⁰. Curiosamente, o governo britânico julgava que o Ambriz se situava exactamente à latitude dos 8ºS – quando, na verdade, se localiza nos 7º 51' S –, considerando-o no extremo das possessões portuguesas e reclamando, por isso, da falta de empenho das autoridades portuguesas em reprimir o tráfico negreiro naquela zona (procurando, possivelmente, uma justificação para as suas pretensões territoriais). Não obstante este reconhecimento *de jure*, vinha, no entanto, alegando que a falta de uma ocupação efectiva daquele troço de costa retirava a Portugal o direito de reivindicar sua posse⁸¹. Seja como for, quando, em 1842, marinheiros da *Royal Navy* ali desembarcaram para queimar barracões de traficantes, o seu governo não contestou a reclamação portuguesa e deu ordens aos seus navios para não efectuarem ali desembarques, a menos que solicitados⁸². Ora, as autoridades portuguesas, apercebendo-se do erro britânico, logo procuraram tirar dele partido, reconhecendo a necessidade de se proceder ao combate ao tráfico de escravos naquele porto, cuja ocupação já tinha sido ordenada em 1824 e nos anos seguintes, embora nunca tivesse sido levada à prática⁸³ – no entanto, os navios de

⁷⁹ Roquinaldo Ferreira, “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, p. 12; João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 161, 174.

⁸⁰ João Pedro Marques, “A ocupação do Ambriz”, pp. 145, 147.

⁸¹ Conforme nota 26 de Novembro de 1853 do Conde de Clarendon, Ministro dos Negócios Estrangeiros de Sua Majestade Britânica ao Conde de Lavradio, Ministro Plenipotenciário de Portugal em Londres (Sá da Bandeira, *Factos e considerações relativas aos direitos de Portugal sobre os territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz e mais logares da costa ocidental d’Africa situada entre o 5.º grau 12 minutos e o 8.º grau de latitude austral*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1855, p. 42).

⁸² João Pedro Marques, “A ocupação do Ambriz”, p. 151.

⁸³ Id., *ib.*, pp. 148-149, 153-154.

guerra portugueses conduziram ali várias acções de combate ao tráfico entre 1845 e 1849, com especial incidência nos primeiros dois anos deste período. Assim, em Maio de 1855, o governador-geral de Angola, Coelho do Amaral, deu início, com uma força de 600 homens, à ocupação militar do Ambriz, onde, na altura, existiam duas feitorias britânicas, uma norte-americana, uma francesa e seis luso-brasileiras (a zona manter-se-ia como porto franco pelo período de transição de um ano)⁸⁴. O Governo britânico protestou perante o facto consumado, mas acabou por não insistir, fosse pelo facto de nunca ter contestado formalmente a inclusão do Ambriz na faixa atribuída a Portugal – e seria bastante embaraçoso admitir o erro grosseiro de localização – fosse pela circunstância de Portugal, finalmente, exercer uma soberania efectiva naquele troço da costa, calando as críticas do seu aliado. É verdade que Palmerston – agora primeiro-ministro – nunca manifestara confiança na administração portuguesa, preferindo contar com o apoio directo das forças locais⁸⁵, mas o facto é que, em ocasiões recentes, as autoridades britânicas tinham louvado repetidamente os esforços portugueses no combate ao tráfico de escravos, havendo, inclusive, comissários britânicos em Luanda que acreditavam na bondade de um maior controlo português⁸⁶. Esse reconhecimento levava mesmo, em 1844, a um acordo formal entre o governo de Angola e o comandante da estação naval britânica, atribuindo à Armada portuguesa o patrulhamento da faixa entre o Ambriz e Cabo Ledo⁸⁷ (e aqui se verifica que os comandos da *Royal Navy* – de onde partiram, de resto, os maiores elogios à actuação das autoridades portuguesas⁸⁸ –

⁸⁴ Id., *ib.*, p. 145. Sá da Bandeira refere, no entanto, a existência, não de uma, mas de duas feitorias americanas (Sá da Bandeira, *op. cit.*, p. 47).

⁸⁵ Sá da Bandeira põe em causa a validade de muitos dos “acordos” então estabelecidos, arrancados, sob pressão a chefes locais analfabetos (assinando de cruz) e alcoolizados (Sá da Bandeira, *op. cit.*, pp. 33, 35).

⁸⁶ João Pedro Marques, “A ocupação do Ambriz”, pp. 154-156.

⁸⁷ Id., *Os sons do silêncio*, p. 316; “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, pp. 175, 177-178.

⁸⁸ De que são exemplo os elogios do COM Jones ao Almirantado Britânico dos esforços das autoridades portuguesas em Angola, em 1844 (AHU, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, Relatório de resposta a um questionário da Sociedade das Nações sobre escravatura, tráfico de escravos e trabalho forçado, 23SET1924, cx. 354 - 1 2G-S1 MU [1923-1945] - mc. 102); a atrás citada menção de apreço (1846) do comandante da força naval britânica (CAPT Mansell) em relação à conduta do governador de Angola e à actuação da força portuguesa da estação naval (João Freire, *Jornal da Marinha, Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos*, p. 119) e, em 1847, as referências à boa colaboração do governador-geral de Moçambique (id., *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 175). É de referir que estes louvores se referiam a governadores-gerais que eram oficiais da Armada e que, na altura, não obstante as funções que desempenhavam, detinham um posto militar inferior ao

nem sempre estariam alinhados com a política ultramarina do seu governo), embora um recuo do governo português, quatro anos mais tarde, na sequência de alguns incidentes diplomáticos com o Brasil, tenha deixado sem efeito esse acordo – cujo abandono motivou protestos dos comandantes do *West Africa Squadron*.

João Pedro Marques defende – contrariamente a outros autores – que o desvio de meios navais britânicos para a Crimeia não terá sido a única razão para a ocupação, pois ainda restariam na área navios suficientes (16) para uma oposição eficaz⁸⁹, realçando que, por aquela mesma altura, britânicos e americanos impediram a ocupação portuguesa do Quissembo⁹⁰. Cumpre-nos, contudo, observar que o Quissembo se situa claramente a Norte do troço costeiro que o governo britânico reconhecia a Portugal. Por outro lado, a superioridade naval britânica – consideravelmente reduzida em relação aos anos anteriores (v. gráfico 15) – não nos parece suficiente para garantir uma vigilância contínua e concentrada naquela faixa de costa, pelo que não se afigura descabida a hipótese de um aproveitamento da ocasião por parte de Portugal. No entanto, não obstante a aparente surpresa e, sobretudo, a falta de reacção britânica, ter-se-á mantido um certo mal-estar entre os dois governos, de tal modo que, em Abril de 1866, o comandante da corveta *Infante D. João* denunciava a postura agressiva dos navios de guerra britânicos em relação ao comércio marítimo português na costa do Ambriz, com abordagens, apresamentos e destruição de carga, sob o pretexto de fiscalização da actividade negreira⁹¹, que, por essa altura, já estaria praticamente – se não completamente – extinta naquela área. Só em 1884, na sequência de um tratado e após a concessão de facilidades na costa moçambicana, a Grã-Bretanha reconheceria explicitamente a soberania portuguesa sobre o Ambriz.

Paradoxalmente, aquela costa só viria a registar, em 1856, uma acção específica de combate ao tráfico de escravos pelas autoridades portuguesas (que, naturalmente, terão levado algum tempo a assumir o respectivo controlo), embora a actividade negreira (a um nível mais reduzido e de modo esporádico) ali se mantivesse, pelo

dos comandantes navais britânicos, o que explica esta aparente inversão hierárquica no reconhecimento de serviços prestados.

⁸⁹ De acordo com os dados de que dispomos, Portugal não contaria com mais do que três ou quatro navios na zona. No entanto, o número de navios britânicos indicado por João Pedro Marques parece algo exagerado em relação aos números apresentados por Christopher Lloyd, segundo os quais, naquele ano, não seriam mais do que 7.

⁹⁰ João Pedro Marques, “A ocupação do Ambriz”, p. 146.

⁹¹ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 16, p. 142.

menos, até 1863. Já na região do Zaire/Cabinda, verificar-se-iam acções de fiscalização/apresamento em 1860 e 1861, apesar da contestação internacional às pretensões portuguesas naquela zona – que só viriam, como vimos, a ser reconhecidas (com algumas cedências) durante a Conferência de Berlim.

Na década de 1850, o tráfico negreiro estava, praticamente, circunscrito ao que se destinava às colónias espanholas na América (sobretudo Cuba), com o último embarque para o Brasil a registar-se em 1851. Embora consideravelmente reduzido em relação ao que se verificava nas décadas anteriores – e longe do comércio próspero/florescente sugerido por José Capela⁹² –, motivava ainda algumas denúncias da parte das autoridades britânicas. Em 1856, na sequência de averiguações desencadeadas por uma nota do ministro britânico em Lisboa relativamente à continuação da escravatura nas possessões portuguesas de África, com a cumplicidade das autoridades locais, em ligação com Cuba, o Conselho Ultramarino admite a continuação do tráfico para aquela ilha das Caraíbas sob cobertura da bandeira americana (em relação à qual Portugal pouco poderia fazer) e refere a intenção do governo de ocupar e fortificar Cabinda e o Ambriz como forma de combater aquela actividade ilícita, além de recomendar a expulsão dos funcionários eventualmente suspeitos de cumplicidade⁹³.

O tráfico prosseguiria na costa angolana até 1863/64, tendo os últimos carregamentos sido feitos ao sul de Benguela⁹⁴. O comércio de escravos fora proibido em Havana em 1862. Por outro lado, no contexto da Guerra Civil Americana, o abolicionismo começara a impor-se nos E.U.A. (até porque grande parte dos portos do Sul, bloqueados desde o início do conflito, foram caindo, um após um, nas mãos das forças unionistas), influenciando os outros países escravagistas. Em Junho de 1868, um relatório do comandante da corveta *Duque de Palmela* – que, em 1866, ainda fora a Benguela averiguar a actividade da barca francesa *Phenix*, relatada como suspeita⁹⁵ – dá

⁹² José Capela, “O Problema da Escravatura nas Colónias Portuguesas”, p. 380; id., *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, p. 100.

⁹³ AHU, Conselho Ultramarino, 2.ª R., 4.ª Secção, vol. 14, doc. 457 (1854- 1859).

⁹⁴ José Capela, “O Problema da Escravatura nas Colónias Portuguesas”, p. 380 (confirmado pelos registos da *Trans-Atlantic Slave Trade Database*). 1863 foi também o ano do último embarque de escravos em Ajudá, cuja feitoria portuguesa – dependente de S. Tomé e Príncipe – fora reactivada em 1844, mantendo ali Portugal uma esporádica presença naval desde 1849. Esta presença era, no entanto, residual e pouco mais do que simbólica, estando aquele troço da costa a cargo dos cruzeiros britânicos.

⁹⁵ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 17, p. 8.

conta da suposta extinção do tráfico negreiro naquela província⁹⁶. No ano anterior, efectuara um cruzeiro entre Benguela Velha e o Egipto devido a relatos da presença de navios suspeitos de tráfico negreiro (por ele referidos como negreiros “d’outro tempo”), nada tendo, porém, encontrado. No mesmo relatório, refere a existência de notícias de embarques de escravos entre o Zaire e Moçâmedes, manifestando, contudo, a convicção – partilhada com os oficiais dos cruzeiros britânicos – de que os traficantes já tinham desistido, devido às dificuldades em efectuar embarques. Assegura, por fim, que durante a sua comissão não foi efectuado qualquer embarque de escravos, não obstante uma suposta tentativa – mal-sucedida – do patacho português *Paquete do Havre*, que acabara por encalhar.

Em Junho de 1869 (tinha acabado de ser promulgado o decreto da abolição completa da escravidão nos territórios portugueses), numa carta dirigida a Lord Clarendon, secretário britânico dos Negócios Estrangeiros⁹⁷, Sá da Bandeira propõe a anulação do tratado de 3 de Junho de 1842, relativo ao tráfico de escravos, por considerar estarem cumpridos os objectivos para que fora celebrado. Para sustentar a sua afirmação, menciona os relatórios de 1867 e 1868 das comissões mistas da Serra Leoa, Luanda, Cabo e Havana, reportando que, naqueles anos, não tinham ali sido julgados quaisquer casos. Também os comandantes das estações britânicas da costa ocidental (Dezembro de 1867) e do Cabo (Junho de 1868) teriam referido a completa extinção do tráfico ocidental nas suas áreas, com o primeiro declarar o sucesso das medidas repressivas tomadas em Cuba (o governo espanhol promulgara uma lei de repressão e punição do tráfico em 1867). Estas afirmações eram corroboradas pelo cônsul britânico em Porto Rico e pelo comissário britânico em Havana, que informavam não se terem registaram tentativas de importação de escravos para aquelas colónias. Por seu lado, o próprio Lord Clarendon, numa nota de 18 de Maio desse mesmo ano⁹⁸ – a respeito da detenção indevida da barca portuguesa *Daomé* pela *Royal Navy*, em 1866, no Zaire, e do respectivo processo de indemnização –, previra para breve a retirada do cruzeiro britânico daquela costa, o que, de facto, viria a suceder. Esta troca de correspondência terá sido, provavelmente, o último acto oficial das autoridades portuguesas no âmbito da repressão do tráfico negreiro transatlântico.

⁹⁶ BCM-AH, documentação avulsa, cx. 564-4.

⁹⁷ AHM, Arquivo Particular de Sá da Bandeira, cx. 13 (PT/AHM/DIV/3/18/07/13/25).

⁹⁸ Referida na carta de Sá da Bandeira.

Seja como for, em 1876, o comandante da corveta *Sá da Bandeira* – e da estação naval de Angola – ainda se obriga, no seu relatório⁹⁹, a dar ao seu comando hierárquico uma satisfação sobre a situação do tráfico de escravos, que declara definitivamente extinto.

6.5 Incidentes diplomáticos, situações dúbias e questões legais

Os apresamentos efectuados pelos navios de guerra portugueses cedo originaram protestos do outro lado do Atlântico – ou não fosse o Brasil, na altura, o maior importador de mão-de-obra escrava –, levando o governo de Lisboa a emitir, em Setembro de 1845, ordens restritivas para quando os seus comandantes se cruzassem com navios mercantes com bandeira brasileira em alto-mar¹⁰⁰. Mais especificamente, limitava as abordagens aos casos fundamentados de suspeita de utilização indevida da bandeira brasileira por navios portugueses ou britânicos, recomendando, ainda, que as inspecções fossem breves e conduzidas com a máxima correcção.

Não tendo estas instruções surtido o efeito desejado, o Brasil apresentou, através do seu embaixador em Lisboa, uma acção de perdas e danos contra o governo português, tendo este sido forçado a tomar uma atitude ainda mais restritiva¹⁰¹. Assim, em 18 de Julho de 1848, novas ordens proibem deter navios estrangeiros fora do mar territorial, mesmo em resultado de perseguição contínua¹⁰². E no mar territorial (medido com base no critério do “alcance de tiro de canhão”¹⁰³ – da ordem das 3 milhas), só poderia ser feito quando houvesse provas flagrantes (presença de escravos ou de

⁹⁹ *Relatório da comissão desempenhada pelo capitão-de-fragata Joaquim José de Barros, comandante da corveta Sá da Bandeira e da estação naval de Angola*, Lisboa, 30 de Novembro de 1876, BCM-AH, documentação avulsa, Navios de Guerra Portugueses – Corveta *Sá da Bandeira*, cx. 586-5.

¹⁰⁰ BCM-AH, documentação avulsa, Escravatura, Cx. 311-1, 17SET1845.

¹⁰¹ João Pedro Marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 177.

¹⁰² José da Silva Basto, *op. cit.*, p. 507.

¹⁰³ Cf. Referido, por exemplo, num documento com instruções para o comandante do brigue de guerra *Pedro Nunes* e da estação naval portuguesa na costa ocidental de África, 03NOV1859, BCM-AH, documentação avulsa, Escravatura, cx. 472-2.

utensílios/equipamento indicadores da prática de tráfico negreiro)¹⁰⁴. E em 20 de Fevereiro de 1850, os comandantes dos navios ficam obrigados, em caso de apresamento, a lavrar o competente termo de detenção, com indicação da distância a terra¹⁰⁵. De um modo geral, estas medidas afiguram-se lógicas, por forma a garantir que os apresamentos eram devidamente sustentados (o que não era, por si só, garantia de condenação) – basta ver que de um lote de 10 detenções feitas por navios de guerra portugueses, julgadas pelas comissões mistas de Luanda e do Cabo entre 1844 e 1853, 3 (ou seja, 30%) foram consideradas “má presa”¹⁰⁶ – mas a invalidação do direito de perseguição contínua veio dar maior impunidade aos traficantes brasileiros. Seja como for, em breve estes deixariam de constituir um problema, passando as preocupações de ordem diplomática a incidir no engajamento de “trabalhadores livres” pela França.

Como vimos anteriormente, a instauração do Segundo Império Francês, em 1852, reacendeu os ímpetos colonialistas da França, que encontrou nos *engagés* um substituto para os escravos que libertara em 1848. Ora, destinando-se boa parte destes trabalhadores às plantações das ilhas do Índico (alguns eram enviados para as Américas), é natural que a França procurasse obtê-los, em grande parte, nas costas moçambicanas, sobretudo em Moçambique e Quelimane, assim como em Cabo Delgado¹⁰⁷ – embora também os buscase na costa ocidental¹⁰⁸.

Inicialmente, terá havido alguma cumplicidade da parte dos governadores-gerais de Moçambique, apesar de, em 1855 e 1856, o governo da Metrópole ter dado instruções em contrário, já que os navios franceses tinham apetrechos que o decreto de 1836 classificava como indícios do tráfico de escravatura¹⁰⁹. Exigia-se, no entanto, que

¹⁰⁴ Em 1849, estas ordens foram “contrabalançadas” por um ofício da Secretaria dos Negócios da Marinha e Ultramar participando as práticas utilizadas pelos traficantes brasileiros para ludibriar as autoridades (BCM-AH, documentação avulsa, Escravatura, cx. 311-2).

¹⁰⁵ José da Silva Basto, *op. cit.*, p. 507.

¹⁰⁶ Processos de presas por tráfico de escravatura julgados pelas comissões mistas de Luanda e do Cabo da Boa Esperança, AHU, Conselho Ultramarino, 2ª R., 4ª Secção, lv. 2.º n.º 96, cx. 21, doc. 751.

¹⁰⁷ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, pp. 57-58.

¹⁰⁸ Um documento de 1855 refere, nomeadamente, a presença de “contratadores” franceses no Zaire – AHU, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, cx. 2760 (2G-12 SEMU).

¹⁰⁹ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, pp. 57-58. Refere-se, nomeadamente, às portarias do Ministério da Marinha de 27 de Fevereiro de 1855, na sequência de um pedido de comerciantes franceses da ilha de Reunião para proceder ao contrato de trabalhadores em Inhambane, proibindo explicitamente a saída de indígenas da província, sob qualquer pretexto; e de 30 de Julho de 1856, proibindo que se transportassem para fora de

os embarques fossem feitos na capital – ilha de Moçambique (onde, em 1856, havia 5 ou 6 navios franceses) –, para melhor os controlar. Em Abril de 1857, o governo francês insistiu no pedido de autorização para as contratações, que Sá da Bandeira recusou firmemente (tal como o seu antecessor fizera três anos antes), apesar de os requerentes invocarem o carácter benevolente dos contratos, as respectivas vantagens comerciais e a possibilidade de resgate de indivíduos escravizados para trabalharem como contratados¹¹⁰. Em meados desse mesmo ano, as instruções dadas ao novo governador-geral, Tavares de Almeida, foram rigorosas no sentido de proibir o embarque de africanos para as Mascarenhas/Maurícias, o que não terá, porém, impedido que, entre Setembro e Outubro tenha saído de Quelimane uma quantidade estimada de cerca de 1.500 “colonos”, que desfilariam, à vista de todos, em levas de 500, 600 ou mesmo 800. Segundo os cálculos dos comissários britânicos, em 1857 e 1858 terão sido levados de Moçambique, respectivamente, 4.000 e 3.000 *engagés*¹¹¹.

Estes embarques clandestinos – tendo ou não as dimensões relatadas – acabariam, inevitavelmente por colidir com a fiscalização portuguesa e assim aconteceu, de facto, em finais de 1857. Em 27 de Outubro e em 5 de Novembro de 1857, já tinham sido apresadas, respectivamente, no Ibo e em Moçambique, as barcas francesas *Marie et Caroline* e *Maris Stella*, que acabaram por ser desembaraçadas após compromisso de honra dos respectivos comandantes (que declararam não ter capacidade de pagar a fiança requerida) de que não iriam recrutar trabalhadores na província¹¹². Em 28 desse mesmo mês, na sequência de denúncias de embarques não autorizados de indígenas, o comandante da estação naval, primeiro-tenente Eusébio de Oliveira, acompanhado de 4

Moçambique homens de cor debaixo da denominação de “trabalhadores livres”/“colonos” (José Leite de Vasconcellos, *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1855*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856, pp. 19-20; id., *Collecção Official de Legislação Portuguesa, Anno de 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1857, pp. 279-280).

¹¹⁰ *Documentos relativos ao apresamento, julgamento e entrega da barca franceza Charles et Georges e em geral ao engajamento de negros, debaixo da denominação de trabalhadores livres nas possessões da Coroa de Portugal na costa oriental e ocidental de Africa para as colonias francezas apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1858*, Lisboa, Imprensa Nacional 1858, pp. 1-49. No primeiro indeferimento, invocava-se a pouca propensão dos indígenas para embarcar voluntariamente (acrescentando-se, na troca de correspondência interna, a inconveniência do desvio de mão-de-obra), enquanto no segundo já se faz referência aos apetrechos de imobilização existentes a bordo.

¹¹¹ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, pp. 59-61.

¹¹² Eduardo dos Santos, “A questão da barca «Charles et Georges»”, *Anais*, II série, vol. 23, tomo I, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1975, p. 180; *Documentos relativos ao apresamento, julgamento e entrega da barca franceza Charles et Georges*, pp. 51-73.

praças da marinhagem e 5 soldados, dirigiu-se a bordo de um navio suspeito junto à ilha de Quitangonha, na baía de Condúcia (a Norte da ilha de Moçambique)¹¹³. Tratava-se da barca francesa *Charles et Georges*, a bordo da qual foram encontrados 110 africanos – alguns deles amarrados –, assim como objectos proibidos pela legislação anti-tráfico, o que levou à detenção do navio e da respectiva tripulação.

Alegando tratar-se de uma actividade legal, autorizada pelo chefe indígena local e garantida pela presença de um delegado do governo a bordo, a França exigiu a libertação da barca e dos seus tripulantes, inicialmente por meios diplomáticos e, depois, com a ameaça do recurso à força¹¹⁴, tendo, inclusive, enviado a Lisboa dois navios de guerra – as naus *Austerlitz* e *Donawerth* – como forma de pressionar o governo português. Em Outubro de 1858, sob coacção e após ver recusada a sua proposta de mediação pela Grã-Bretanha, este acabaria, finalmente, por ceder, libertando a barca e a tripulação e pagando uma indemnização pelos danos supostamente causados – incluindo a perda dos “trabalhadores” libertados –, a qual, com a auto-proclamada moderação do estado queixoso, acabaria por ser fixada em 349.045 francos¹¹⁵.

Salienta Eduardo dos Santos que, ao contrário da crença comumente estabelecida, o governo da Grã-Bretanha não abandonou Portugal nesta crise e que, apesar do apelo tardio (Setembro de 1858), desenvolveu activos esforços diplomáticos no sentido de apoiar o seu aliado, tendo, inclusive, enviado a Lisboa dois navios de guerra, que fundearam ao lado das naus francesas e as terão impedido de tomar uma atitude agressiva¹¹⁶. A verdade é que a suposta protecção britânica não se revelou suficiente para travar as exigências francesas nem para tranquilizar o governo português, com quem o seu aliado se mostrara bastante mais enérgico no que se refere a questões de combate ao tráfico negreiro, mesmo sob disfarce.

De resto, a imagem internacional da França terá ficado manchada com este caso, na sequência do qual o imperador acabou por proibir o governador da Reunião de

¹¹³ Eduardo dos Santos, *op. cit.*, pp. 181-183; João Pedro Marques, *Os sons do Silêncio*, pp. 347-348.

¹¹⁴ *Documentos relativos ao apresamento, julgamento e entrega da barca franceza Charles et Georges*, pp. 73-235.

¹¹⁵ *Ib.*, p. 239-240. O lado francês alegava que os prejuízos reais ascenderiam a 877.083 francos.

¹¹⁶ Eduardo dos Santos, *op. cit.*, pp. 193, 198, 200.

continuar a engajar “trabalhadores livres” na África Oriental¹¹⁷. Já em Portugal, a “questão da barca *Charles et Georges*” transformou-se numa ocasião de exaltação patriótica, enaltecendo a postura abolicionista e humanitária do governo português face à arrogância estrangeira¹¹⁸ e criando um certo – e temporário – sentimento de união nacional em torno da causa abolicionista, sem prejuízo de, ainda em 1858, serem transmitidas aos comandantes dos navios de guerra instruções mais restritivas no caso de encontrarem navios suspeitos de tráfico de escravos com bandeira francesa, americana ou de outro país com o qual Portugal não tivesse celebrado tratado de cooperação no combate ao tráfico¹¹⁹.

Claro que também deu azo a uma postura mais realista por parte das autoridades portuguesas, a começar logo por uma maior tolerância do governador Tavares de Almeida em relação ao *engagement*. Esta atitude mais flexível terá sido fortemente encorajada pelos representantes britânicos locais¹²⁰ (cujo governo procedia também a contratações duvidosas de indígenas). O prosseguimento deste tráfico encapotado¹²¹ levou a que, em 1875, o governador-geral recomendasse à Metrópole um acordo com a França¹²² – o que não impediu que, entre 1875 e 1876, fossem apresados três pangaios franceses nas imediações da ilha de Moçambique (por essa altura, já o Segundo Império Francês caíra às mãos dos prussianos). Pouco tempo depois (1876-77) o representante francês em Lisboa sondava o governo português no sentido de estabelecer um esquema

¹¹⁷ Id., *ib.*, p. 200.

¹¹⁸ João Pedro Marques, *Os sons do Silêncio*, p. 348.

¹¹⁹ BCM-AH, documentação avulsa, Escravatura, Cx. 311-2. Nestas instruções, os comandantes foram, nomeadamente, instruídos no sentido de abster-se de inspeccionar ou capturar navios suspeitos nos portos onde a autoridade portuguesa não estivesse estabelecida, relatando, no entanto, eventuais abusos na utilização de bandeiras estrangeiras.

¹²⁰ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, p. 62.

¹²¹ Em 1873-80, calculava-se que a exportação anual clandestina para Madagáscar e Comores se situava entre 2.000 e 4.000 (id., *ib.*, pp. 117-118). Estes números não andam muito longe das estatísticas apresentadas por Paulo César Gonçalves, “Na vaga do trabalho escravo: o tráfico de trabalhadores engajados de Moçambique para a Ilha Reunião no pós-abolição da escravidão colonial francesa”, *Topoi*, vol. 20, n.º 42, Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Set-Dez 2010, pp. 585, 593, 596.

¹²² José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, p. 63.

de emigração a partir das possessões portuguesas em África¹²³. Os acordos acabariam por materializar-se na década seguinte¹²⁴.

Naturalmente, Portugal não era inteiramente inocente no que se refere a contratações forçadas¹²⁵ – processo a que nem os escravos resgatados escapavam¹²⁶ –, tendo seguido os exemplos da França e da Grã-Bretanha na angariação de mão-de-obra, quer localmente, quer com “emigração”. Neste último caso, assumiu especial destaque o envio de trabalhadores para as roças de São Tomé e Príncipe, sistema que bastante polémica viria a dar no futuro. Logo em Março de 1857, uma carta do comandante do brigue *Serra do Pilar*, capitão-de-fragata João Máximo Rodovalho (por sinal, um dos oficiais que mais se notabilizaram no combate ao tráfico), dava conta ao Ministro da Marinha e Ultramar do declínio da economia do arquipélago em virtude da falta de escravos¹²⁷, embora se registassem alguns envios pontuais, como atesta a queixa efectuada pelas autoridades britânicas, três anos antes, relativamente ao transporte de escravos para aquelas ilhas em navios do estado (transportes *Trindade e Esperança*)¹²⁸. Em 1860, o governador da província pedia ao governo central que fossem tomadas providências para os transtornos resultantes da introdução clandestina de escravos vindos da costa vizinha do Gabão¹²⁹, cuja inserção era feita com recurso a embarcações miúdas (difíceis de detectar). Para além de solicitar uma investigação no sentido de

¹²³ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 168.

¹²⁴ Uma portaria 23 de Junho de 1881 autoriza a contratação de trabalhadores livres para as colónias de Mayotte (Comores) e Nossi-Bé (Madagáscar). Em 13 de Julho de 1888 é publicado o Regulamento do serviço de emigração voluntário dos portos de Moçambique e Inhambane para a colónia francesa de Reunião (v. anexo C).

¹²⁵ Vejam-se, a título de exemplo, as denúncias de G. L. Sullivan relativamente ao que sucedia nas costas de Moçambique – *Dhow Chasing in Zanzibar Waters and on the Eastern Coast of Africa: Narrative of Five Year's Experience in the Suppression of the Slave Trade*, 3.^a ed., Londres, Sampson Low, 1873.

¹²⁶ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, pp. 281-283; Sá da Bandeira, *A emancipação dos libertos. Carta dirigida ao Ex.mo Sr. Joaquim Guedes de Carvalho e Menezes, presidente da relação de Loanda, pelo Marquez de Sá da Bandeira*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874, p. 7. À semelhança de outros libertos, estes escravos resgatados ficavam obrigados – nos termos do tratado de 3 de Julho de 1842 com a Grã-Bretanha – a servir durante 7 anos.

¹²⁷ BCM-AH, documentação avulsa, cx. 473.

¹²⁸ AHU, Conselho Ultramarino, 2.^a R, 4.^a Secção, cx. 14, doc. 485. Na elaboração da resposta, o Conselho Ultramarino alegou que os escravos estavam devidamente registados/legalizados, tendo ainda censurado o comandante da estação naval – que fornecera alguns dados aos queixosos – por expor o país perante os representantes britânicos.

¹²⁹ AHU, Conselho Ultramarino, 2.^a R, 4.^a Secção, cx. 63, doc. 2167 (lv. 3.^o, n.^o 584).

identificar as origens e os responsáveis e o estacionamento permanente de um navio de guerra no arquipélago (desde 1850, as passagens tinham-se tornado esporádicas), pediu medidas que facilitassem a contratação e expedição de trabalhadores a partir de Angola para fazer face à necessidade de braços para trabalhar na província, o que, de facto, viria a suceder.

O tráfico transatlântico de escravos ia dando lugar às contratações fraudulentas e ao trabalho forçado. Mas na costa oriental africana florescia, por essa altura, outro tipo de tráfico.

6.6 O combate ao tráfico suáli

Passado o período de hostilidades com o sultanato de Omã, os traficantes árabes de escravos¹³⁰ terão começado a frequentar as possessões portuguesas da costa oriental africana por volta de 1754, com a conivência das autoridades locais¹³¹ (que, obviamente, tirariam dali a sua parte do negócio). Como vimos anteriormente, este tráfico terá começado a crescer notoriamente por volta de 1830, quando Zanzibar começou a destacar-se na região como o principal mercado de escravos da região.

Na década de 1840, no âmbito do combate ao tráfico transatlântico, começam também a surgir os primeiros apresamentos de pangaio árabes pelas autoridades portuguesas – 10 entre 1845 e 1850, constituindo dois terços dos apresamentos feitos na costa moçambicana durante esse período e 42% do total da província em toda a década. A maior parte destas capturas decorreram em Pemba e no Ibo – ilha que constituía a mais setentrional das possessões portuguesas naquela costa, estando Pemba nos limites da área continental adjacente, e, ao mesmo tempo, no extremo Sul da faixa costeira controlada por Zanzibar¹³². No entanto, em 1847, a acção portuguesa começa a estender-se a Angoche, a cujo sultão Portugal e a Grã-Bretanha, numa grande operação combinada, em Novembro desse ano, procuram impor o fim do tráfico de escravos.

¹³⁰ Por uma questão de simplicidade – e variedade – linguística, utilizaremos este termo para designar os mercadores árabo-muçulmanos do Índico, mesmo quando a sua proveniência não seja a Península Arábica. De resto, há que ter em conta não só a cultura árabe habitualmente associada aos povos islamizados, mas também o facto de muitas das fontes coevas usarem o termo “árabe” para designar os povos suáílis.

¹³¹ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, pp. 105-106.

¹³² G. L. Sullivan, *op. cit.*, pp. 431-453.

Entre 1849 e 1856, como vimos, não se registaram praticamente acções de combate ao tráfico em Moçambique, sendo estas retomadas apenas após a tomada de posse do governador Tavares de Almeida, em 1857. Nessa altura, o tráfico ocidental (cubano) estava, naquela província, a chegar ao fim – e o litígio com a França relativamente à angariação de trabalhadores indígenas não duraria muito tempo –, pelo que as autoridades portuguesas não tardariam a ocupar-se quase exclusivamente do tráfico árabo-muçulmano.

Este concentrava-se, sobretudo, na parte Norte, onde mais se fazia sentir a influência de Zanzibar e onde os soberanos locais – islamizados – exerciam a sua autoridade ao arrepio dos colonizadores europeus. Na segunda metade do século, a acção fiscalizadora irá incidir, sobretudo, nas províncias de Moçambique e Cabo Delgado, com destaque para as costas de Angoche, Pemba, Ibo e imediações da ilha de Moçambique. Em Lourenço Marques e em Quelimane, onde apenas o tráfico ocidental se fizera sentir, as últimas acções de repressão do comércio de escravos tinham-se registado, respectivamente, em 1846 e 1847. Já a foz do Zambeze, até onde os pangaiois árabes chegavam a navegar¹³³ e onde, supostamente, recolheriam escravos¹³⁴, foi alvo de algumas operações militares entre 1867 e 1899, ali tendo sido estabelecida uma esquadrilha de fiscalização¹³⁵. No entanto, não identificámos ali acções especificamente dirigidas ao tráfico negreiro – apesar de este constituir, por norma, um dos motivos invocados para as intervenções –, talvez pelo facto de ser uma zona de forte exploração agrícola, onde o comércio de escravos/forçados teria um carácter sobretudo interno.

Conforme vimos anteriormente, estima-se que na década de 1850, a costa moçambicana exportasse anualmente cerca de 6.000 escravos. Os cativos, vindos maioritariamente da zona Oeste do Niassa, eram embarcados para Zanzibar, daí seguindo para a Pérsia e Arábia, com uma pequena parte a ir para Madagáscar¹³⁶. A acção do governador Tavares de Almeida terá tido algum efeito na redução do tráfico¹³⁷, que, no entanto, viria a recrudescer no início da década de 1870 calculando-se em

¹³³ João Freire, João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 110.

¹³⁴ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, p. 118.

¹³⁵ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 140, 196-200.

¹³⁶ G. L. Sullivan, *op. cit.*, pp. 431-453.

¹³⁷ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, p. 113.

15.000 o número de escravos importados anualmente por Zanzibar¹³⁸. De acordo com as nossas estimativas, calculamos que, em geral, cerca de 25% dos escravos traficados no Índico seriam oriundos do litoral de Moçambique, com os números a flutuarem proporcionalmente às tendências de evolução naquele espaço geográfico (gráfico 22). Tenhamos, no entanto, em conta o facto de, não havendo registos rigorosos por parte dos comerciantes árabes (conforme anteriormente mencionado), as estimativas que nos chegaram se basearem em relatos de oficiais da *Royal Navy*, que nem sempre se revelaram fidedignos¹³⁹.

O transporte de escravos era feito nos pangaiois árabes, mais ágeis e velozes do que os veleiros ocidentais, mas podendo levar, nalguns casos, mais de 100 pessoas, havendo sempre várias dezenas deles, prontos a partir com as monções, no porto de Zanzibar¹⁴⁰. A utilização destes navios ligeiros e manobráveis por parte dos traficantes e o refúgio em embocaduras difíceis e sinuosas (abundantes na costa Norte de Moçambique), tornavam particularmente difícil a sua detecção pelos navios fiscalizadores¹⁴¹. Nem mesmo o advento dos navios de propulsão mista no final da década de 1850 veio melhorar significativamente esse problema, já que, conforme veremos adiante, as suas dimensões não eram as melhores para manobrar em águas confinadas, apesar de não estarem condicionados pelo vento. Como refere António José Telo¹⁴², a repressão tinha de ser feita com navios pequenos e velozes, com flexibilidade e imaginação. Por outro lado, às dificuldades de uma costa muito extensa, recortada e

¹³⁸ Id., *ib.*, p. 114. Já João Freire refere que o tráfico no Norte de Moçambique terá atingido o seu auge em 1876 (*Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 34) – não obstante a proibição do tráfico em Zanzibar, em 1873 –, enquanto G. L. Sullivan, justamente em 1873, observa que as importações de escravos por parte de Zanzibar teriam triplicado (*op. cit.*, p. 4). É, também, de referir que, no âmbito da acção fiscalizadora da Armada portuguesa, o ano de 1875 regista o maior número de apresamentos efectuados em Moçambique (16).

¹³⁹ Por exemplo, em 6 de Abril de 1878, a corveta *Mindelo* investigou, no Mocambo, a suposta existência de um barracão de escravos, na sequência da denúncia de um cruzeiro britânico, a qual se revelou sem fundamento. Na altura, o comandante do navio referiu que estes falsos alarmes eram frequentes (Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 17, pp. 35-36).

¹⁴⁰ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 104-110.

¹⁴¹ Relatório de resposta a um questionário da Sociedade das Nações sobre escravatura, tráfico de escravos e trabalho forçado, 23SET1924 - AHU, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, cx. 354, 1 2G-S1 MU.

¹⁴² António José Telo, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 116.

tempestuosa¹⁴³, somava-se a resistência dos traficantes, que, não raras vezes, descambou em encarniçados combates com baixas de ambas as partes.

Claro que em relação ao tráfico muçulmano a opinião pública portuguesa se encontraria menos dividida, até porque na segunda metade do século XIX, as receitas das transacções de escravos passaram a ter um peso insignificante – comparadas com as décadas anteriores – na economia das colónias (menos de 0,1%)¹⁴⁴. Este decréscimo acentuado dever-se-ia não só a uma maior diversificação do comércio ultramarino, mas também ao encerramento do mercado brasileiro de escravos. Isto não quer, porém, dizer que não houvesse membros das autoridades e comunidades locais a lucrar pessoalmente com este tráfico. Os comerciantes estabelecidos na costa eram, muitas vezes, coniventes com os negreiros¹⁴⁵, chegando alguns deles a participar nas caravanas de “recrutamento” enviadas ao interior¹⁴⁶. Paralelamente, vários europeus disfarçados de árabes integravam as redes comerciais suaílis¹⁴⁷. Estas cumplicidades chegaram a envolver alguns governadores locais (subalternos)¹⁴⁸ e, pelo menos, um governador-geral – José Guedes de Carvalho e Meneses¹⁴⁹. Registe-se, porém, o facto de o mandato deste último (1874-1877) ter sido dos mais profícuos em termos de repressão do comércio negreiro – por um lado, sintoma do pico de actividade dos pangaos árabes e, por outro, sinal da autonomia dos comandantes da estação naval.

Este último aspecto é confirmado pelo facto de, em 9 de Maio de 1877, o ministro da Marinha/Ultramar, José Melo Gouveia, ter emitido instruções no sentido de clarificar a interpretação de alguns aspectos da legislação e frisando a “responsabilidade efectiva e independente” dos comandantes em caso de desacordo com o governador-geral¹⁵⁰ (um pouco à semelhança do que sucedera em 1842 e 1848). Mas casos houve em que este se mostrou, porventura, mais zeloso do que o comandante da estação naval,

¹⁴³ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 235.

¹⁴⁴ Id., *ib.*, p. 78.

¹⁴⁵ Relatório do cruzador *São Rafael* a descrever o êxito das operações militares na foz do rio Naburi e Simuco contra o tráfico da escravatura, 1 de Fevereiro de 1902 – BCM-AH, documentação avulsa, cx. 321/A.

¹⁴⁶ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 36, 43.

¹⁴⁷ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, p. 114.

¹⁴⁸ Id., *ib.*, pp. 100, 177-178.

¹⁴⁹ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 36.

¹⁵⁰ Id., *ib.*, pp. 178-179.

como foi o caso do governador [tenente-coronel] Agostinho Coelho, que, em Janeiro de 1885, se queixou do comandante da canhoneira *Quanza* ao Ministro dos Negócios de Estado da Marinha e Ultramar, por aquele não ter destruído um pangaio, que, depois de desencalhado, fora recuperado pelos traficantes. Nesse mesmo documento acusava os oficiais da estação naval de pouco empenho/diligência, embora a subsequente comissão de investigação da Armada tenha ilibado todos os acusados – que mais não teriam podido fazer face às circunstâncias¹⁵¹. Por volta de 1890, uma ordem do Comandante-Geral da Armada (de que nos chegou um rascunho manuscrito) estabelecia que quando o comandante da divisão naval (designação que substituiu a de “estação naval” em 1883) e o governador-geral não estivessem de acordo, o primeiro deveria obter esclarecimentos junto do Comandante-Geral da Armada¹⁵². Em caso de urgência, era instruído no sentido de satisfazer eventuais pedidos/requisições, sem, contudo, assumir qualquer responsabilidade de consequências dali derivadas. Ficava, também, estabelecido que o governador-geral tinha prevalência em assuntos de política interna, devendo, no entanto, ser pedida declaração escrita caso se anteviessem consequências graves, nomeadamente nas relações com potências estrangeiras.

Mas o combate ao tráfico muçulmano iria, de resto, confundir-se com as acções de ocupação do território¹⁵³, nomeadamente com as operações contra o sultanato de Angoche (1855-1912) e xecado de Sangul (1874-1889) e com a interferência nas lutas de sucessão do xecado de Quitangonha (décadas de 1870-1880)¹⁵⁴. Como é fácil deduzir, foi o primeiro a oferecer a oposição mais tenaz e duradoura à colonização portuguesa, acabando por sucumbir só após a queda – por submissão/vassalagem ou negociação – dos seus “satélites” e à progressiva asfixia produzida pela ocupação do território envolvente. De facto, a estruturação/regularização da administração territorial – subdivisão da província nos distritos de Cabo Delgado, Moçambique, Quelimane e Rios de Sena, Sofala, Inhambane e Lourenço Marques – iniciada, em 1854, foi acompanhada pelo estabelecimento de postos militares: apenas um em 1861, 8 entre

¹⁵¹ BCM-AH, documentação avulsa, Canhoneira *Quanza*, Cx. 311.

¹⁵² João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 179.

¹⁵³ Isto aplica-se a muitas das acções mencionadas no anexo D, no qual só contemplámos aquelas que, efectivamente, incluíram o apresamento ou a perseguição de navios negreiros, libertação/resgate de escravos, destruição de palhotas/barracões destinados ao tráfico, captura de traficantes ou outras interacções similares.

¹⁵⁴ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 32-40.

1886 e 1887 (em Junho de 1870, o governo-geral emitira uma determinação no sentido de estabelecer fortins [postos] nalguns pontos da costa para reprimir o comércio de escravos) e 59 entre 1897 e 1910, ao ritmo de quatro ou cinco por ano¹⁵⁵. Simultaneamente, acções de reconhecimento geográfico, levantamento hidrográfico e balizagem marítima, conduzidas a partir da década de 1860¹⁵⁶, contribuíram para tornar a navegação menos perigosa e a costa mais acessível aos navios portugueses.

Para o enfraquecimento de Angoche concorreu também a diminuição da influência protectora do sultanato de Zanzibar, que foi enfraquecendo sob a pressão britânica até ao estabelecimento do protectorado em 1890. É de referir, no entanto, que Portugal não adoptou uma postura de confrontação directa com este último, com o qual inicia negociações em 1861 (ano em que ali é enviado o próprio governador-geral de Moçambique) e celebra, em 1879, um tratado de comércio e amizade (ratificado em 1883)¹⁵⁷. Só em 1886-87 a situação diplomático-militar na fronteira Norte com aquele sultanato atingiu o ponto de enfrentamento militar, com a força naval constituída para o efeito a manter-se mobilizada até 1891¹⁵⁸. Nesse período, os portugueses tomam a baía de Tungué (Fevereiro de 1887) e, pouco depois, estabelecem um bloqueio dos portos do Norte, entre o Rovuma e a baía de Pemba (1888 a 1889). Estas operações surgem no contexto do tratado luso-germânico de 30 de Dezembro de 1886, uma vez que, na sequência da Conferência de Berlim, e após ajustes com as autoridades portuguesas, os alemães se estabelecem a Norte do Rovuma¹⁵⁹. Como seria de esperar, estes novos colonizadores – dentro do espírito civilizador europeu preconizado em Berlim – também irão dar caça aos traficantes, embora não façam disso uma prioridade¹⁶⁰.

Pouco tempo depois, a Grã-Bretanha estabelecia protectorados na Niassalândia (1893) e no Uganda (1895), sufocando gradualmente as rotas terrestres do tráfico¹⁶¹.

¹⁵⁵ Id., *ib.*, pp. 71, 190, 214-216.

¹⁵⁶ Id., *ib.*, pp. 121-126.

¹⁵⁷ Id., *ib.*, pp. 200-201.

¹⁵⁸ Id., *ib.*, p. 135.

¹⁵⁹ Id., *ib.*, pp. 40, 170, 202-203.

¹⁶⁰ Id., *ib.*, p. 170. No relatório do cruzador *São Rafael* sobre as operações militares na foz do rio Naburi e Simuco contra o tráfico da escravatura (Fevereiro de 1902), o comandante do navio refere que a fiscalização portuguesa, apesar de frouxa, era a única que persistia, sendo que os pangaios negreiros navegavam abertamente em águas supostamente vigiadas pelos cruzadores estrangeiros – BCM-AH, documentação avulsa, cx. 321/A.

¹⁶¹ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 170.

Antes disso, a Conferência de Bruxelas (1890) estabeleceu um espaço de fiscalização marítima internacional (sem prejuízo das competências dos países nas respectivas águas territoriais) entre o Baluchistão (Pérsia oriental) e Quelimane, criando uma comissão internacional marítima com sede em Zanzibar¹⁶².

O cerco aos traficantes também se foi fazendo pela via económica. Em meados do séc. XIX desenvolve-se o comércio de produtos agrícolas (sobretudo oleaginosas), constituindo os anos entre 1858 e 1891 um período de transição económica no Chire, no Niassa, em Cabo Delgado e no distrito de Moçambique¹⁶³. Entretanto, o ano de 1853 trouxera a reforma das pautas aduaneiras e um tratado comercial com França, com várias empresas europeias a estabelecerem sucursais no Norte de Moçambique e no vale do Zambeze. Florescem, também, por todo o território, as vias de comunicação: em 1869, a abertura do Canal do Suez estabelece rota directa entre Moçambique e o Sul da Europa e o último quartel do século assiste ao desenvolvimento de ligações ferroviárias e estradais às possessões britânicas (acompanhando a instalação de várias companhias mineiras). Na sequência da crise de 1890-91, deram-se concessões a grandes companhias privadas: Companhia de Moçambique, a Sul do Zambeze, e Companhia do Niassa, nas regiões do Niassa e de Cabo Delgado, o que levou, em 1893, a uma reorganização da administração do território¹⁶⁴. Estas companhias (companhias majestáticas) foram mesmo autorizadas a conduzir uma administração territorial autónoma, garantindo o policiamento terrestre e marítimo – tendo sob a sua tutela as capitânias e chegando a adquirir navios de guerra (guarnecidos por pessoal da Armada portuguesa) para fiscalizar a costa e as embocaduras fluviais – e financiando campanhas de exploração/ocupação territorial.

Nesta intensa acção colonizadora, afirma João Freire que o combate ao tráfico negreiro perde relevância na década de 1880, sendo que a Marinha já começara, a partir de 1870, a reorientar a sua acção para a imposição da soberania¹⁶⁵. As acções navais junto à costa para surpreender os embarques clandestinos de escravos terão, então, cedido o lugar a operações conjuntas, primeiro no estabelecimento de postos junto à costa e, depois, penetrando, pouco a pouco, para o interior. É certo que, num relatório

¹⁶² Id., *ib.*, p. 68; *Acto Geral da Conferência Internacional de Bruxelas*, 1890, <https://www.fd.unl.pt/anexos/investigacao/1391.pdf>, pp. 57-100.

¹⁶³ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 41.

¹⁶⁴ Id., *ib.*, pp. 81-82, 120, 237.

¹⁶⁵ Id., *ib.*, pp. 187, 237.

de 1871, o governador do distrito de Angoche declara terminado o tráfico de escravos¹⁶⁶. No entanto, três anos mais tarde, já reitera a necessidade de reprimir esse tráfico (até porque, de acordo com as estimativas existentes, e conforme vimos anteriormente, o auge do tráfico árabe no Índico terá ocorrido, justamente, nesse período). Pouco tempo depois, em 1880, uma carta do almirante Jones ao Almirantado Britânico, declara o tráfico praticamente extinto em Moçambique¹⁶⁷, o que também não parece corresponder à verdade, embora seja de admitir uma certa redução. A verdade é que as acções de combate ao tráfico conduzidas pelas autoridades portuguesas – depois de um período de grande intensidade entre os anos de 1875 e 1880 – começam, por essa altura, a tornar-se mais espaçadas no tempo, praticamente terminando no início da década de 1890. Entrávamos no período das grandes operações de pacificação – em que a Marinha também participaria –, que incidiriam, sobretudo, no Sul da província, ao mesmo tempo que prosseguiam – com grande concentração de meios navais¹⁶⁸ – as acções de imposição de soberania em Angoche e em Cabo Delgado. Diga-se, porém, em abono da verdade, que as incursões terrestres conduzidas pela Marinha – para captura de negreiros e resgate de cativos –, frequentemente em cooperação com forças do Exército, já vinham sendo efectuadas com alguma regularidade desde 1845, embora se registre uma ligeira concentração deste tipo de acções no final da década de 1860. Mais adiante, debruçar-nos-emos, com maior detalhe, sobre este aspecto em particular.

Mas, no virar do século, não estava, ainda, encerrado o combate ao tráfico de escravos. No início de 1902, realiza-se aquela que terá sido a maior campanha conjunta das forças portuguesas contra os negreiros suaílis. Ao investigar actividades negreiras na foz do Nabúri (a Norte de Nacala), a canhoneira *Chaimite* foi recebida a tiro (com baixas), motivando o ataque de uma força militar envolvendo o cruzador *S. Rafael* (navio-chefe), as canhoneiras *Chaimite*, *Liberal* e *Bengo* e um contingente de infantaria (50 landins que se juntaram à força de desembarque de 200 homens dos navios)¹⁶⁹. Os negreiros fugiram para Norte, para o porto do Simuco (a Sul de Angoche), onde

¹⁶⁶ Id., *ib.*, p. 192.

¹⁶⁷ Relatório de resposta a um questionário da Sociedade das Nações sobre escravatura, tráfico de escravos e trabalho forçado, 23SET1924 - AHU, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, cx. 354, 1 2G-S1 UM.

¹⁶⁸ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 237.

¹⁶⁹ Relatório do cruzador *São Rafael* a descrever o êxito das operações militares na foz do rio Naburi e Simuco contra o tráfico da escravatura, 1 de Fevereiro de 1902 – BCM-AH, documentação avulsa, cx. 321/A.

acabaram por se render (foram capturados 127), entregando 725 escravos enforquilhados.

No relatório das operações, o comandante do cruzador, expõe algumas importantes informações obtidas no terreno, salientando-se o facto de os negreiros lamentarem a decadência do negócio na sequência do encerramento do mercado de Zanzibar e, mais recentemente, do de Madagáscar. Declararam, porém, que os portugueses não faziam ideia do número de escravos que ainda saíam anualmente das costas de Moçambique – ao que tudo indica, umas boas centenas (o relatório não é muito explícito nesta parte), embora, sem dúvida, muito abaixo dos largos milhares exportados durante as décadas anteriores. No relatório refere-se também que a progressiva ocupação de postos em terra tenderia a fazer desaparecer a “grande escravatura” (tráfico maciço, conduzido como principal actividade dos traficantes), embora a “pequena escravatura” (actividade secundária em que um punhado de cativos serve de “moeda de troca”) persistisse. Um dado importante mencionado naquele documento é a alegação de que a fiscalização portuguesa, apesar de frouxa, seria a única que, efectivamente, se mantinha na região, com os pangaio negreiros a navegarem abertamente em águas supostamente vigiadas pelos cruzadores estrangeiros. Os prevaricadores teriam, de resto, alguma protecção – fora das águas territoriais, entende-se – no quadro do acto geral da Conferência de Bruxelas¹⁷⁰.

A última operação de combate ao tráfico de escravos foi conduzida em 1904, com o transporte *Álvaro de Caminha* a efectuar um cruzeiro nas costas de Nacala, Lúrio, Pemba, Ibo e Mocímboa (distritos de Moçambique e Cabo Delgado). Esta derradeira acção de fiscalização não obteve, porém, quaisquer resultados. É provável que o tráfico não estivesse totalmente extinto, mas decorreria, já, a um nível residual, não justificando, portanto, a continuação deste tipo de operações.

¹⁷⁰ Entendemos que esta protecção, embora não explicitada no relatório, se refere à do respectivo estado de bandeira em alto mar, já que o acto geral da Conferência, estendendo o princípio da reciprocidade do direito de visita a todas as potências signatárias – entre as quais se incluíam a Pérsia, o Império Otomano e o sultanato de Zanzibar – estabelece vários preceitos e formalidades a cumprir por parte dos navios fiscalizadores.

6.7 Distribuição das capturas por nacionalidades

Na distribuição por nacionalidades dos apresamentos feitos pelas autoridades portuguesas (tabela 6), verificamos, sem surpresa, que durante o período do tráfico transatlântico os navios portugueses e brasileiros constituem, em conjunto, mais de 70% das capturas entre os negreiros ocidentais identificados (20% das quais efectuadas na costa moçambicana). A estes, seguem-se os espanhóis, presentes em 9% dos apresamentos de navios ocidentais no mesmo período, sendo que apenas um dos sete navios desta nacionalidade foi capturado pelos portugueses na Costa Oriental, já na primeira metade da década de 1860 – em que o tráfico transatlântico já estaria, de resto, extinto naquelas paragens.

Período	Nacionalidade							
	Portug.	Brasil.	Espanh.	Franc.	Americ.	Suaíli	Outra	Ñ ident.
1836-1840	12	1	1	0	1	0	0	0
1841-1845	9	18	3	0	0	8	2	4
1846-1850	4	11	0	0	3	2	1	7
1851-1855	0	0	0	0	0	0	0	1
1856-1860	0	0	1	3	0	4	0	10
1861-1865	0	0	2	0	0	12	1	4
1866-1870	0	0	0	0	0	7	0	0
1871-1875	0	0	0	2	0	17	0	1
1876-1880	0	0	0	1	0	12	0	1
1881-1885	0	0	0	0	0	4	0	0
1886-1890	0	0	0	0	0	2	0	0
1891-1895	0	0	0	0	0	1	0	0
1896-1900	0	0	0	0	0	0	0	0
1901-1905	0	0	0	0	0	4	0	0
TOTAL	25	30	7	6	4	73	4	28

Tabela 6 – Distribuição por nacionalidades das capturas feitas pelas autoridades portuguesas

Relativamente significativas são, também, as capturas de navios franceses – todas ocorridas em Moçambique –, que constituem cerca de 8% dos navios ocidentais apresados. No entanto, o âmbito em que ocorrem – engajamento de “trabalhadores livres” – é, como vimos, muito específico, concentrando-se na segunda metade da década de 1850 e – após um período de “fechar de olhos” das autoridades portuguesas na sequência do incidente diplomático da barca *Charles et Georges* – na de 1870, já

depois da queda do Segundo Império Francês e pouco antes dos tratados bilaterais luso-franceses que regularam esta actividade.

Já os quatro navios americanos capturados – dois em Angola e dois em Moçambique – constituem cerca de 2% do total das capturas (e 4% dos navios ocidentais apresados), com três delas a ocorrerem na segunda metade da década de 1840.

Mas são os pangaios árabes que – limitados ao Índico – constituem a maior parte dos apresamentos registados em todo o período de combate ao tráfico (40% do total) e detendo, praticamente, a exclusividade do “infame comércio” a partir de 1865. Os maiores números de capturas destes navios ocorrem na primeira metade da década de 1860 e ao longo da de 1870 (com destaque para a primeira metade desta última), que correspondem a períodos de intensa actividade do tráfico suaíli (v. gráfico 22).

Entre as restantes nacionalidades, encontramos dois navios britânicos (São Tomé e Príncipe, 1844, e Angola, 1861), um holandês (Moçambique, 1845) e um italiano da Sardenha (Moçambique, 1847).

6.8 Síntese do período

De um modo geral, podemos dizer que a participação portuguesa no combate ao tráfico de escravos – na sua vertente subsaariana – se dividiu em quatro fases (algumas delas cronologicamente sobrepostas):

1. Fase passiva (1810-1836) – em que Portugal, através dos tratados de 1810, 1815 e convenção adicional de 1817, se associou formalmente ao esforço repressivo britânico, sem, contudo, exercer uma efectiva fiscalização ou sequer proibir o tráfico, limitando-se a restringir o seu comércio ao Hemisfério Sul;
2. Combate ao tráfico transatlântico (1836-1869) – em que, na sequência do decreto de 1836, o tráfico de escravos se torna, efectivamente, proibido em todos os territórios sob jurisdição portuguesa, embora a acção repressiva do estado revele alguma timidez nos primeiros dois anos e só se mostre verdadeiramente eficaz após o tratado luso-britânico de 1842. O último embarque de escravos nas possessões portuguesas terá ocorrido entre 1863 e

1864, mas a fiscalização prosseguiu até ao final da década, sendo que só em 1869 terão sido considerados cumpridos os objectivos do tratado de 1842.

3. Combate ao comércio de “trabalhadores livres” (1855-1888) – reacção ao tráfico encapotado de escravos, conduzido, sobretudo, pela França e com maior incidência na costa do Índico. Começou em 1855, com a recusa do governo português aos pedidos de contratação de indígenas moçambicanos por comerciantes franceses da ilha de Reunião, e culminou, em 1857, com o apresamento da barca francesa *Charles et Georges*, de que resultaria um grave incidente diplomático com a França. A partir daí, registou-se, simultaneamente, um certo recuo do governo francês e maior tolerância da parte das autoridades portuguesas, não obstante o apresamento de alguns pangaos franceses entre 1875 e 1876. A situação só ficaria definitivamente resolvida na década de 1880, com a promulgação de legislação autorizando a contratação de “trabalhadores livres” e regulando a “emigração voluntária” para as colónias francesas do Índico;
4. Combate ao tráfico suaíli (1845-1904) – limitado à costa moçambicana a Norte de Quelimane e iniciado juntamente com o combate ao tráfico transatlântico. Manteve-se, no entanto, por bastante tempo, depois de este último ser dado por terminado. Foi conduzido em paralelo com a ocupação territorial de Moçambique – sobretudo a partir da década de 1870 – e encontrou, em geral, maior oposição do que o seu congénere transatlântico, apesar de menos intenso do ponto de vista da fiscalização. Ter-se-á concluído em 1904, ano do último cruzeiro anti-tráfico conduzido na costa moçambicana.

Mais adiante veremos outra proposta de faseamento da acção repressiva portuguesa, embora do ponto de vista mais restrito da presença e do emprego de meios navais.

6.9 Alguns aspectos de ordem política

Conforme vimos anteriormente, não bastaram as ideias progressistas do Liberalismo para pôr em prática uma política efectiva de repressão da escravatura,

mantendo Portugal uma postura passiva até meados da década de 1830. Só após a Guerra Civil, com o aumento da pressão britânica, viria a ser decretada a total proibição do tráfico de escravos em todas as possessões portuguesas. Fruto da acção reformadora do governo setembrista, das convicções abolicionistas de Sá da Bandeira e de uma certa vontade de autonomia em relação à Grã-Bretanha, a aplicação efectiva desta lei terá, em parte, esbarrado na intransigência britânica – que não veria com bons olhos esta “fuga para a frente” do seu aliado –, mas também poderá ter sido prejudicada por algum irrealismo e uma certa inércia – poderemos também vê-lo como cautela – do governo português, que tardou em implementar os necessários mecanismos de repressão e hesitou em afrontar abertamente os grandes interesses coloniais.

Nesse aspecto, o governo cartista que se lhe seguiu, embora cedendo à pressão anglo-saxónica – numa atitude, talvez, mais realista – acabou por mostrar-se mais eficaz. Se, por um lado, o tratado assinado com a Grã-Bretanha em 1842 renovou o direito de visita da *Royal Navy* aos navios portugueses, também foi acompanhado de um redobrar do esforço por parte da Armada portuguesa. Embora, na verdade, esse esforço já se tivesse iniciado durante o governo anterior – com um “pico” relativo em 1841 –, foi sob a tutela de Joaquim José Falcão como Ministro da Marinha (1842-1846) – orientando especificamente os governadores das províncias e os comandantes das estações navais nesse sentido¹⁷¹ – que se registou o maior número de apresamentos (44) e a maior quantidade de escravos resgatados (1.498), constituindo, respectivamente, 25% e 42% dos totais obtidos ao longo de quase sete décadas (v. gráfico 34). A acção repressiva manteve-se consistente até ao final da década, não obstante alguma reacção por parte dos defensores da escravatura e de alguns poderes instalados. Conforme refere João Pedro Marques, a atitude mais agressiva da Grã-Bretanha tinha acendido os brios nacionais, levando o governo a enviar navios para África e a obter os primeiros resultados palpáveis¹⁷². E esse esforço acabou por ser reconhecido pelo governo britânico, que, após a saída de Lord Palmerston do cargo de Secretário dos Negócios Estrangeiros, em 1841, passou a mostrar-se mais moderado na sua atitude.

¹⁷¹ João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, p. 314.

¹⁷² Id., *ib.*, pp. 457-458.

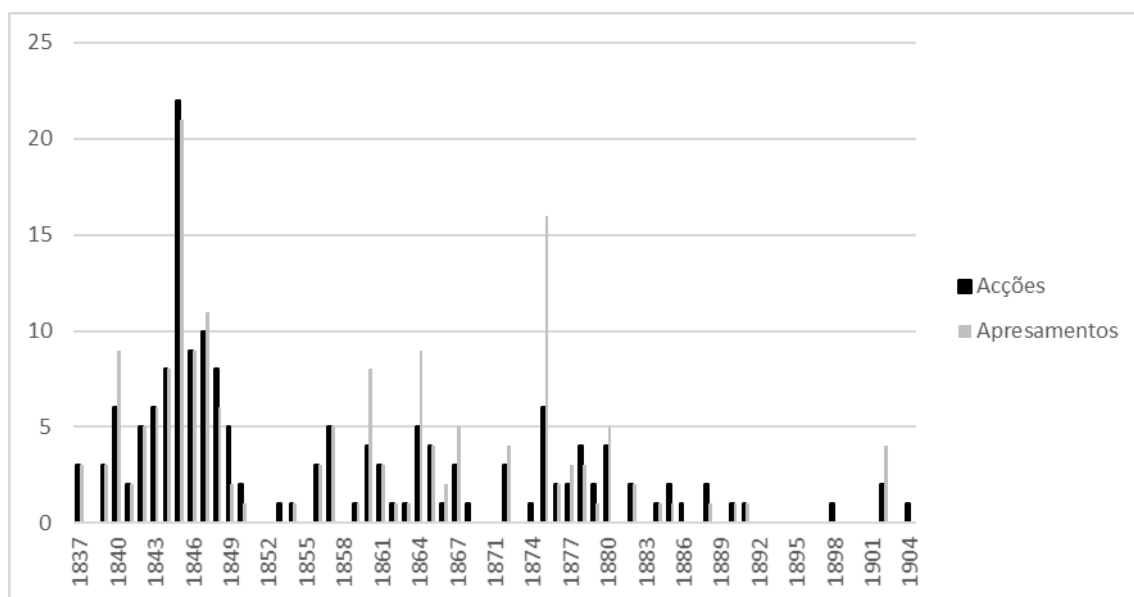


Gráfico 34 – Distribuição das acções de combate ao tráfico e dos apresamentos (1837-1904)

Neste período conturbado – em que as lutas políticas ainda não tinham totalmente cessado –, as perturbações chegaram aos governos das províncias, com os governadores a serem tanto vítimas como causadores da agitação. Um exemplo paradigmático foi o atrás mencionado brigadeiro Pereira Marinho, que, tendo promovido, em Cabo Verde, uma revolta contra o seu sucessor¹⁷³, destituindo-o em 1837, foi, por sua vez ser afastado do governo de Moçambique, três anos mais tarde, por um levantamento local. Em Angola, alegou-se que o governador Pedro Alexandrino da Cunha teria, em 1845, favorecido os traficantes apoiantes do governo cabralista, concentrando a perseguição num grupo rival, o que parece carecer de confirmação e poderá, de resto, ter sido uma acusação lançada pelos negreiros para difamar o governador e o comandante da estação naval¹⁷⁴. A verdade é que, em 1846, num ofício dirigido a Sá da Bandeira¹⁷⁵, Pedro Alexandrino, manifestando um grande desgaste decorrente das suas funções, queixa-se amargamente do ambiente vivido na província, mostrando-se pessimista e céptico em relação à capacidade de intervenção do governo

¹⁷³ Domingos Correia Arouca, *Desmentido às acusações feitas pelo ex-Governador de Cabo-Verde, e de Moçambique, o Sr. Joaquim Pereira Marinho, contra Domingos Corrêa Arouca, Coronel do Ultramar, e Membro da Camara dos Senadores. Com um paralelo entre os actos do accusador, e as suas arguições, pelo qual se póde julgar da justiça d'umas, e liberalismo dos outros.*, Lisboa, Impressão de Galhardo e Irmãos, 1842

¹⁷⁴ João Pedro Marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 175.

¹⁷⁵ AHM, Arquivo Particular de Sá da Bandeira, cx. 8 (PT/AHM/DIV/3/18/01/08/511).

central, afirmando, inclusive (pedindo confidencialidade), que o ministro [da Marinha e Ultramar] não era livre nas suas acções. Este desabafo, num tom aberto e aparentemente sincero, leva-nos a pôr seriamente em dúvida qualquer divisão no “partido” – mais económico do que político – dos traficantes.

A revolução regeneradora de 1851 e a estabilização política que se lhe segue – da qual a Marinha colhe alguns benefícios – coincidem com um período de abrandamento no combate ao tráfico, em parte atribuível aos entraves burocráticos estabelecidos pelo governo a partir de 1848, na sequência dos incidentes diplomáticos com o Brasil. Seja como for, o fim do tráfico brasileiro, verificado pouco depois, terá deixado de justificar um empenho tão intenso, embora o recrudescimento do comércio hispano-cubano – assim como o recrutamento feito pelos franceses – tenha feito retomar a actividade fiscalizadora/repressiva até meados da década de 1860. E a prossecução do esforço português permitiu ao governo, como vimos, reivindicar a posse efectiva do Ambriz, que fez ocupar militarmente em 1855, valendo-se, talvez pela primeira vez, do combate ao comércio escravagista em seu favor.

A preocupação das autoridades portuguesas restringiu-se, então, ao tráfico árabe/suaíli nas costas de Moçambique, que, do ponto de vista político não terá gerado divisões assinaláveis, face à progressiva diversificação/reorientação da economia colonial e à extinção das redes de tráfico luso-brasileiras e luso-cubanas. O país começava a entrar no período do Rotativismo, em que nenhum dos partidos no poder parece ter assumido especial destaque em relação aos outros na repressão do comércio de escravos. Claro que houve alguns campeões do Abolicionismo, mais a título pessoal do que partidário, como foram os casos de Sá da Bandeira – que integrou/chefiou governos dos partidos Liberal, Setembrista, Histórico e Reformista, apresentando várias iniciativas legislativas quer no governo quer na oposição – e do Visconde de Atouguia – em governos setembristas e regeneradores. E, como atrás referido, a doutrina escravista tornou-se predominante na segunda metade do século XIX, embora mais orientada para a manutenção de formas alternativas de trabalho forçado. Seja como for, nenhuma destas correntes terá tido, à partida, interferência no combate ao tráfico muçulmano, que, poucos ou nenhuns benefícios trazendo à economia da província, dela retirava mão-de-obra e punha em causa a soberania portuguesa naquela costa.

A Conferência de Berlim (1884-1885) terá já encontrado este tráfico numa fase descendente, com as acções de fiscalização/repressão a tornarem-se esporádicas – não

só da parte de Portugal como, pelo que vimos, também da parte de outras potências na região – e as operações de ocupação/pacificação a tornarem-se predominantes. Apesar de o combate à escravatura continuar na ordem do dia, o tempo é mais de explorações no interior de África e delimitação de fronteiras entre espaços coloniais. Tendo vistos reconhecidos os seus direitos sobre a ilha de Bolama, em 1868, e sobre Lourenço Marques, em 1875, Portugal tratou, após a conferência, de chegar a acordo com a França e com a Alemanha (1886). Com a Grã-Bretanha – passadas as perturbações do *Ultimatum* – os acordos chegariam na década seguinte (1892-1894). O colonialismo europeu parecia ter relegado para segundo plano o seu principal pretexto, o que não impediu o governo português de, em 1889, publicitar internacionalmente o seu esforço humanitário em prol da abolição da escravatura, através da *Memoria ácerca da extinção da escravidão e do trafico de escravatura no territorio portuguez*¹⁷⁶.

6.10 O combate a outras formas de escravatura

Outro tipo de comércio de escravos combatido pela Marinha Portuguesa foi o tráfico conduzido pelos piratas do Sueste Asiático na sequência de ataques às populações costeiras. Tal foi o caso dos dois pangaicos massacres que, em Julho de 1851, o brigue *Mondego* surpreendeu ao largo de Dalbutidiana (Timor), tendo do combate subsequente resultado a morte de dois militares portugueses, mas também a libertação de 40 escravos¹⁷⁷. Também aqui os portugueses combateram esta actividade, não de forma isolada, mas no âmbito do combate à pirataria na região, que prosseguiria até meados do século XX, embora não tenhamos encontrado outros relatos/registos mencionando explicitamente o tráfico de cativos.

Refira-se, por fim, o combate ao atrás referido “tráfico de escravatura branca”, aplicado ao engajamento clandestino de emigrantes portugueses para o Brasil, tendo a Marinha sido chamada, nos períodos de 1842-1843 e de 1851-1854, a tomar algumas providências, nomeadamente ao nível do controlo portuário¹⁷⁸. Não encontrámos, porém, qualquer acção notável neste âmbito específico.

¹⁷⁶ Ministério da Marinha, Lisboa, Typ. Castro Irmão, 1889. *A sua versão em francês teve o título de Memoire sur l'abolition de l'esclavage et de la traite des noirs sur le territoire portugais*.

¹⁷⁷ Armando Saturnino Monteiro, *op. cit.*, vol. VIII (1808-1975), 1989, pp. 105-107.

¹⁷⁸ José da Silva Basto, *op. cit.*, p. 216.

CAPÍTULO 7 – CARACTERIZAÇÃO DA ACÇÃO DA MARINHA

7.1 Marinha *versus* autoridades locais

Como facilmente se depreende do capítulo anterior, a Marinha foi o principal agente fiscalizador no combate ao tráfico de escravos pelas autoridades portuguesas. Em termos concretos, podemos dizer que, em todo o período de interesse do nosso estudo (1837-1904), lhe cabem directamente cerca de 88% das acções de fiscalização/repressão, 89% dos apresamentos e 98% do total de escravos resgatados¹, o que permitiu manter aceso o esforço de combate ao tráfico mesmo quando os governadores se mostravam avessos a esse esforço ou compactuavam abertamente com os traficantes. De resto, mesmo nas acções conduzidas pelas autoridades locais, encontramos, em várias delas, a intervenção de pessoas ou entidades ligadas à Marinha, como é o caso das autoridades portuárias ou dos oficiais de Marinha investidos das funções de governador de distrito ou de província. Veja-se, a título de exemplo, a detenção do traficante Arsénio Pompílio do Carpo, ordenada pelo governador-geral Pedro Alexandrino da Cunha – um oficial de Marinha – e conduzida por João Ferreira do Amaral – outro oficial de Marinha –, tendo o preso sido levado para bordo de um navio – a charrua *Príncipe Real*². Nesta perspectiva, encontramos a intervenção da Marinha em 92% das acções, 93% dos apresamentos e em 99,7% dos escravos resgatados.

Face ao exposto, justifica-se, no presente capítulo, uma análise mais detalhada da acção da Marinha e, em particular, da sua componente naval – a sua face mais visível –, mesmo que, ocasionalmente, não possamos deixar de mencionar o papel desempenhado por outros actores.

¹ V. anexo D – detalhes obtidos nas referências ali mencionadas.

² AHU, Processo referente a Arsénio Pompílio Pompeu do Carpo, 1845-52, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, mc. 785 (1E SEMU), 1845-1859.

7.2 *Modus operandi*

De um modo geral, a acção fiscalizadora dos navios de guerra atribuídos às estações navais³ baseava-se no patrulhamento dos espaços marítimos de interesse – naturalmente com maior incidência nas águas costeiras –, actividade genericamente designada por “cruzeiro” e da qual derivava o termo “cruzador” atribuído aos navios que a conduziam (à semelhança dos britânicos, que empregavam, respectivamente, os termos “*cruise*” e “*cruiser*”).

Claro que, havendo uma considerável extensão de costa para cobrir, tornava-se necessário dispor de informação que permitisse concentrar/direccionar o esforço sobre determinadas áreas ou rotas esperadas (mais adiante debruçar-nos-emos com mais pormenor sobre esse aspecto). Uma vez identificado o objectivo, passava-se, então, à busca de navios suspeitos, procurando indícios que os denunciassem – por exemplo, pairar muito tempo no mesmo local, sugerindo que o navio aguardava uma oportunidade (sinalizada a partir de terra: bandeiras, fumo, luzes) para entrar num ancoradouro e embarcar rapidamente a sua carga humana⁴. A intenção de visita (vistoria) por parte dos navios de guerra era habitualmente assinalada por voz, tiro de peça ou manobra de cruzar a proa. Estas manobras apenas poderiam ser conduzidas dentro das águas territoriais, cuja largura era de 3 milhas (a chamada “distância de tiro de canhão”), a que se acrescentavam outras 3 milhas de zona contígua para efeitos de perseguição (quando iniciada dentro do mar territorial)⁵. Fora desses espaços, as águas eram internacionais, sendo apenas autorizada a vistoria de navios cuja bandeira fosse de países com os quais Portugal tinha acordo de reciprocidade (normalmente apenas aplicável à Grã-Bretanha).

Uma vez a bordo – com a abordagem a ser, normalmente, feita com recurso às embarcações miúdas do navio de guerra –, a equipa de vistoria procedia à verificação de

³ Em 1883, as “estações navais” serão substituídas pelas “divisões navais”, com poucas alterações além de estabelecerem um comando (de capitão-de-fragata ou capitão-de-mar-e-guerra), com o respectivo estado-maior, sediado em terra ou num navio imobilizado. Em 1895 regressa a designação “estação naval”, para ser novamente substituída em 1897, mantendo-se a expressão “divisão naval” até 1909 - João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negreiro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013, p. 118

⁴ Id., *ib.*, p. 173.

⁵ Id., *ib.*, p. 174.

documentos. Os navios deviam estar registados num porto e dispor de certificado profissional do capitão/mestre/patrão, lista da tripulação, rol de passageiros e manifesto de carga⁶, sendo considerados suspeitos se não tivessem os registos devidamente regularizados. Era também conduzido um exame visual em busca de eventuais indícios de actividade negreira. O decreto proibicionista de 1836 incluía uma “cláusula de equipamento” – tal como os tratados luso-britânicos de 1842 – que considerava, para esse efeito, a existência de certos artigos – como grilhetas/correntes ou água e provisões em excesso relativamente à tripulação – ou especificidades de construção – como pavimentos corridos abaixo do convés⁷. Se houvesse suspeitas fundadas, deixava-se uma equipa de presa para conduzir o navio (com ou sem escolta) a um porto adequado.

Como é óbvio, na maior parte dos casos, os traficantes não opunham resistência, dada a desproporção de forças. Como os seus navios não dispunham, habitualmente, de armamento pesado – que retiraria espaço de carga e tornaria o navio mais lento –, limitavam-se, normalmente, a tentar a fuga, tirando partido da sua vantagem em velocidade/manobrabilidade. Das acções conduzidas pela Armada Portuguesa, apenas se regista um caso (na *Royal Navy* terá ocorrido com maior frequência) de um navio – uma escuna brasileira – armado com uma peça de artilharia, com o qual a escuna *Constituição* trocou tiros, durante cerca de hora e meia, em 1848, ao largo do Quicombo (Angola), e que acabaria por escapar⁸. Claro que, em havendo ocasião, os negreiros (entre os quais, segundo João Pedro Marques, haveria “facínoras dispostos a tudo”⁹) não hesitavam em utilizar as suas armas de fogo portáteis, como sucedeu em 1843, na ilha de Macaloé (Moçambique), onde os homens do brigue *D. João de Castro* travaram tiroteio com as embarcações de um brigue sem bandeira (supostamente brasileiro)¹⁰. Por outro lado, as tripulações dos navios apresados também poderiam sublevar-se contra as equipas de presa, tendo-se registado uma tentativa a bordo do brigue português *Maria Virgínia*, em 1839 (Angola), aquando do seu apresamento pelo brigue de guerra *Faial*.

⁶ Id., *ib.*, pp. 173-174.

⁷ Id., *ib.*, pp. 56-57, 173.

⁸ João Pedro Marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, *Anais de História de Além-Mar*, n.º 1, Lisboa, CHAM - Centro de Humanidades (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa / Universidade dos Açores), 2000, pp. 170-171 (v. anexo D).

⁹ Id., *ib.*, p. 170.

¹⁰ Por defeito, e a menos que seja referida outra fonte/referência os casos mencionados reportam-se ao anexo D e às referências associadas.

Outro tipo de táticas podiam incluir o bloqueio/interdição de portos, bombardeamento de instalações em terra ou desembarque de forças¹¹ para captura de pessoas e/ou material. Seria, aliás, durante estas últimas – sobretudo em Moçambique, contra os traficantes árabes –, que se registaria a maior parte dos combates (dos quais faremos uma síntese mais adiante) travados por forças militares portuguesas no âmbito da repressão do comércio negreiro.

Como vimos, a *Royal Navy* vinha conduzindo este tipo de acções desde a década de 1830 (altura em que intensificou o combate ao tráfico), embora o governo de Londres acabasse por refreá-las na sequência de alguns incidentes diplomáticos¹². Contudo, este procedimento era o que se revelava mais eficaz e com efeitos mais duradouros. Os militares portugueses começaram a queimar barracões de armazenamento de escravos, na costa do Ambriz, em 1843, pouco tempo depois dos tratados de repressão do tráfico celebrados com a Grã-Bretanha. Em Moçambique começariam a fazê-lo dois anos depois.

Refira-se que a condução de acções em terra obrigou a Marinha a ministrar formação específica ao seu pessoal, sobretudo depois da extinção do seu único corpo de infantaria (Batalhão Naval), em 1851. Conforme vimos anteriormente, essa tarefa passou a caber ao Corpo de Marinheiros, criado nesse mesmo ano. Em 1862, com o intensificar das operações de imposição de soberania em Moçambique, o *Guia do Marinheiro Artilheiro* inclui técnicas e táticas de desembarque. Em 1880 é promulgado o *Manual do Marinheiro Fuzileiro*, abordando técnicas de tiro, abordagem, desembarque, e esgrima de baioneta e sabre naval¹³. Por volta de 1890, no rascunho manuscrito de uma ordem do Comandante-Geral da Armada encontramos uma determinação que orienta os comandantes para fazerem exercícios regulares com os escaleres armados em guerra e manobras com pelotão/companhia/batalhão, na medida da marinhagem disponível para o efeito¹⁴.

Nos bloqueios de portos, enseadas e embocaduras de rios, recorria-se frequentemente, com algum risco, às embarcações miúdas dos navios – com as tripulações devidamente armadas, dispondo, por vezes, de uma pequena peça de

¹¹ João Freire, *op. cit.*, p. 107.

¹² João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999, p. 303.

¹³ BCM-AH, documentação avulsa, Manuais, c. 421-1.

¹⁴ João Freire, *op. cit.*, p. 180.

artilharia (caronada)¹⁵ – para aumentar o seu raio de acção, assim como a área de cobertura (sobretudo nos recantos mais recônditos). Esta táctica dos “*small boats*” terá sido muito utilizada pelos britânicos, embora não haja a certeza de qual das marinhas terá sido pioneira na sua utilização¹⁶. Na verdade, já era empregue nos bloqueios navais, pelo menos, desde finais do século XVIII, tendo a Armada Portuguesa recorrido a ela, entre 1798 e 1800, durante os bloqueios de Malta, Nápoles e Trípoli¹⁷. No combate ao tráfico de escravos, tê-la-á utilizada desde meados da década de 1840.

7.3 As tácticas dos traficantes

Como vimos anteriormente, o expediente mais usado pelos traficantes – e o mais óbvio – para escapar à acção fiscalizadora das autoridades costeiras consistia em deslocar as suas actividades para portos ou troços de costa em que essa autoridade estivesse mais enfraquecida ou nem sequer se fizesse sentir, embora ficassem também privados de apoio logístico. Isso sucedia, por exemplo, em Angola, em que os negreiros se concentraram mais no Norte, junto à foz do rio Zaire. Foi assim que, em Luanda e Benguela, na sequência da repressão conduzida pelas autoridades portuguesas, o tráfico caiu significativamente em meados da década de 1840, crescendo, porém, temporariamente em Cabinda e no Ambriz. Mas os traficantes também poderiam actuar nas imediações dos principais portos, em locais menos frequentados/vigiados. Entre Benguela e Luanda, utilizavam locais alternativos como o Quicombo ou Novo Redondo. Nos arredores de Benguela, traficavam no Egipto ou Baía Farta. Em 1850, um comandante britânico declarava conhecer a existência de barracões em Baía Farta e Salinas com capacidade para 800 a 1000 escravos cada um¹⁸.

Estes barracões (no Norte de Moçambique eram utilizadas palhotas) – muitas vezes afastados da costa para evitar a detecção¹⁹ – constituíam verdadeiros armazéns de

¹⁵ W. E. F. Ward, *The Royal Navy and the Slavers: the Suppression of the Atlantic Slave Trade*, Londres, George Allen and Unwin, 1969, p. 30.

¹⁶ João Freire, *op. cit.*, p. 107, 184, 163.

¹⁷ António Marques Esparteiro, *O Almirante Marquês de Nisa*, Edições Culturais da Marinha, 1987.

¹⁸ Roquinaldo Ferreira, “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, [s.l.], *História Unisinos*, 15(1):3-13, Janeiro/Abril 2011, p. 8.

¹⁹ No Ambriz, por exemplo, havia barracões cerca de 5 milhas para o interior (id., *ib.*, p. 12).

seres humanos, permitindo, nomeadamente, a concentração e o aprontamento prévio dos cativos para um rápido embarque. Outro artifício, muito utilizado em meados da década de 1850, consistia em empregar provisoriamente os escravos em quintas de fachada, antes do respectivo embarque²⁰.

Em Moçambique, os traficantes tinham, em terra, uma vantagem adicional: os rios com longos esteiros e densos mangais, onde os pangaiois se podiam ocultar depois de desaparelhados, sendo depois levados a força de braços²¹.

Depois, havia outros truques mais subtis, como, por exemplo, a utilização de engodos (*decoys*) – isto é, navios “inocentes” destinados a atrair a atenção dos cruzadores, desviando-os dos verdadeiros alvos –, equipamento dos navios só depois da sua chegada a África (para diminuir a possibilidade de invocação das “cláusulas de equipamento”) e a acção concertada com actividades lícitas (por exemplo, alternando o tráfico de escravos com o comércio de outros artigos, por forma a confundir as autoridades)²². Entre 1801 e 1866 a *Trans-Atlantic Slave Trade Database* regista a existência de escravos a bordo em cerca de 55% das viagens de navios apontados como negreiros. No entanto, nos apresamentos levados a cabo pelas autoridades portuguesas, só 16% das capturas correspondem a embarques – ou tentativas de embarque – de escravos, devendo-se as restantes a irregularidades de documentação, à existência de equipamento/aparelhamento comprometedor ou a outro tipo de comportamento suspeito, que, permitindo, frequentemente, validar a presa, nem sempre era, como vimos, suficiente para uma condenação.

Também falámos, anteriormente, da utilização de bandeiras de conveniência – como a bandeira portuguesa pelos navios brasileiros na década de 1830 e, depois disso (na sequência dos acordos entre Portugal e a Grã-Bretanha), a americana. Estas bandeiras deixavam, em princípio, os traficantes imunes à abordagem – em mar alto, bem entendido – pelos navios de guerra dos países que não tivessem acordos de reciprocidade com o país da bandeira que envergavam. As excepções aconteciam quando os cruzadores tinham suspeitas fundadas de que a verdadeira nacionalidade do navio o tornava elegível para inspecção. E se, como vimos, as autoridades portuguesas

²⁰ Id., *ib.*, p. 8.

²¹ Relatório do cruzador *São Rafael* a descrever o êxito das operações militares na foz do rio Naburi e Simuco contra o tráfico da escravatura, 1 de Fevereiro de 1902 – BCM-AH, documentação avulsa, cx. 321/A.

²² João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio*, pp. 303-304.

tinham algum receio de provocar incidentes diplomáticos, os navios britânicos mostravam-se, por norma, muito menos escrupulosos, apesar de, em relação à bandeira americana, se mostrarem, muitas vezes, impotentes²³.

Se a utilização de barracões/palhotas era eficazmente combatida com acções em terra (desembarques, incursões, bombardeamentos), não é menos verdade que o êxito destas operações – tal como todas as outras – estava dependente de informações prévias que permitissem dirigir e concentrar o esforço dos cruzadores para objectivos minimamente definidos, além de poderem, eventualmente, prevenir ou frustrar outras astúcias usadas pelos traficantes.

7.4 Combates e baixas

Conforme atrás referido – e considerando apenas o contexto específico da repressão do tráfico de escravos –, foi na costa moçambicana que decorreu a maior parte das acções em que se registaram combates, com o duelo artilheiro entre a escuna *Constituição* e uma escuna brasileira armada, em 1848, a constituir caso único em Angola.

Em Moçambique, tirando o tiroteio entre os homens do brigue *D. João de Castro* e as tripulações das embarcações de um brigue sem bandeira (que se supõe brasileiro), em 1843, todos os combates foram travados contra os traficantes suaílis, quase sempre em terra – sendo excepções os combates na baía do Mocambo, em 1861, entre a escuna *Angra* e quatro pangaiais árabes, e na foz do Nabúri, em 1902, entre a canhoneira *Chaimite* e vários pangaiais suspeitos, de que resultou a morte de uma praça.

Na costa oriental, registaram-se, pelo menos, 10 combates com troca de fogo (correspondendo a 12% das operações anti-tráfico em Moçambique), todos localizados no Norte da província e regularmente distribuídos no tempo entre 1843 e 1902. Em quatro deles (44%) ocorreram mortes (pelo menos seis) entre as forças portuguesas. Juntam-se a estas baixas perto de duas dezenas de mortes, entre assassínios e acidentes (v. anexo G), em consequência directa das operações de repressão do tráfico, números que poderão, eventualmente, pecar por defeito. Não contabilizamos (nem dispomos de dados concretos sobre) as numerosas baixas mortais por doença – que, só entre o

²³ Sá da Bandeira, *Factos e considerações relativas aos direitos de Portugal sobre os territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz e mais logares da costa ocidental d’Africa situada entre o 5.º grau 12 minutos e o 8.º grau de latitude austral*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1855, pp. 31-32.

peçoal da Armada, durante o período de interesse do nosso estudo (1837-1904), terão facilmente chegado a uns três milhares²⁴ –, já que a presença militar em África não teve como único propósito o combate ao tráfico de escravos nem este tipo de baixas decorre directamente dessa actividade.

7.5 Orientação geográfica do esforço de fiscalização

Entre finais da década de 1830 e a primeira metade da década de 1840, a acção fiscalizadora da Marinha distribuiu-se, de forma regular, entre as várias províncias africanas. Com a extinção do tráfico nas ilhas, por volta de 1844, e o seu decréscimo na Guiné (onde chegou, como vimos, a ser dado por extinto em 1842), o patrulhamento português passou a concentrar-se em Angola e em Moçambique.

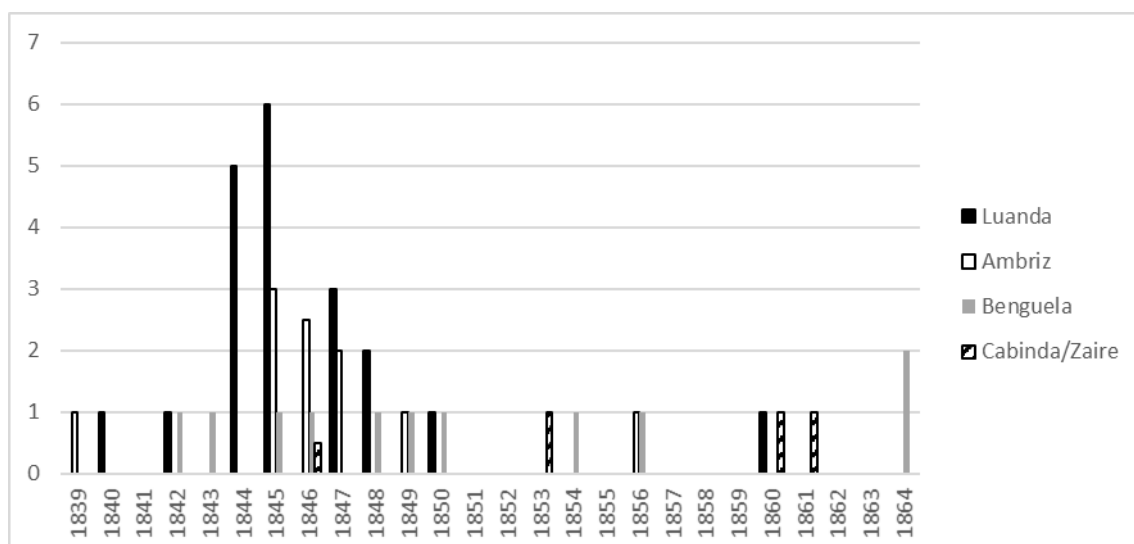


Gráfico 35 – Distribuição geográfica das acções anti-tráfico em Angola

Em Angola começou por concentrar-se em Luanda (sobretudo) e em Benguela, apesar de uma das primeiras acções, logo em 1839, ter ocorrido no Ambriz, onde a soberania portuguesa, apesar de reivindicada, ainda não estava consolidada. Na segunda metade da década de 1840, com o tráfico a transferir-se parcialmente para Norte, sobretudo para o Ambriz (v. gráfico 33), e com a pressão portuguesa a aumentar sobre

²⁴ Esta estimativa baseia-se numa taxa anual de mortalidade por doença entre os 5% e os 10%, tomando como exemplo a experiência da *Royal Navy* em África (*HISTORY OF WAR*, “West Africa Squadron”, Reino Unido, Future Publishing Ltd., 28 de Dezembro de 2017, p. 65); Bernard Edwards, cit. João Freire, *op. cit.*, p. 161) e a nossa estimativa de efectivos da Armada que serviram em África entre 1837 e 1904, tendo em conta o número de navios e a dimensão das respectivas guarnições.

este porto, regista-se ali, também, uma maior presença naval nacional – em detrimento de Luanda –, embora a acção anti-tráfico tenha sido descontinuada a partir da segunda metade da década de 1850 (com a administração portuguesa já consolidada sobre aquele porto). Na região do Zaire/Cabinda, disputada por várias potências, a presença portuguesa é mais esporádica – ou, pelo menos, mais discreta –, com acções pontuais a ocorrerem em 1846, 1853 e em 1860-61, sempre em resposta a aumentos de actividade dos traficantes.

Em Moçambique, a fiscalização incide, sobretudo, na costa Norte ao longo de todo o período de intervenção (1840-1904), com Lourenço Marques, ao Sul, a registar actividade apenas em 1841 e 1846.

É de referir que a actividade desenvolvida no Sul apenas se verifica no período do tráfico transatlântico, sendo, porém, repartida com os portos do Norte. Estes são alvo de permanente vigilância ao longo de todo o século, deles se destacando, até 1882, o porto de Moçambique – até então, o principal porto da província –, em torno do qual (não obstante a presença da administração portuguesa) o comércio negreiro se mantém intenso.

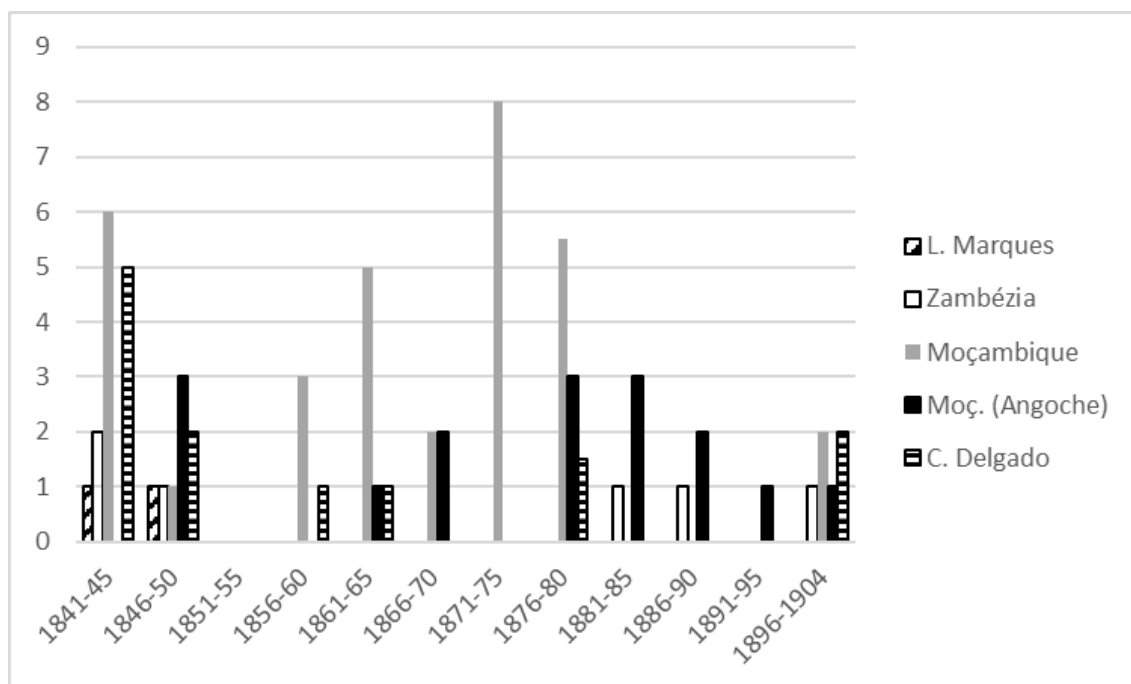


Gráfico 36 – Distribuição geográfica das acções anti-tráfico em Moçambique

Do porto de Moçambique, a acção fiscalizadora portuguesa irradia para a terra firme adjacente, sobre a qual se mantém uma intensa actividade ao longo de todo o período. Na segunda metade da década de 1840, esta acção começa a incidir com

particular intensidade sobre a zona de Angoche. Interrompida pouco depois, foi retomada no início da década de 1860 e prosseguida até inícios do século XX, a par das operações de imposição da soberania portuguesa sobre o sultanato.

Mais a Norte, em Cabo Delgado, as acções de fiscalização ocorrem praticamente ao longo de todo o período de interesse. No entanto, apresentam-se mais concentradas na década de 1840 (em que se incluem apresamentos de navios ocidentais) e nos anos de transição para o século XX, em que, passado um período de negociação/contemporização, Portugal abre declaradamente as hostilidades com o sultanato de Zanzibar.

Na parte do Centro, mais concretamente na costa da Zambézia, a actividade fiscalizadora é mais esporádica, registando-se, sobretudo, na década de 1840 – no contexto do combate ao tráfico transatlântico – e, mais tarde, já nas últimas décadas do século XIX e inícios do século XX – com o alargamento da zona de patrulha dos navios portugueses.

7.6 A importância das informações

Sem informações, a acção das autoridades torna-se cega e errática, sobretudo quando se tem uma grande extensão de costa para vigiar/cobrir. Se todos estarão, provavelmente, de acordo com a importância deste aspecto particular, a verdade é que ele parece estar esquecido ou, no mínimo, negligenciado na maior parte dos estudos que encontrámos. A excepção, aqui, está no trabalho de João Freire, que abordaremos mais adiante e que procuraremos complementar na medida das fontes identificadas.

Uma primeira aproximação pode ser encontrada nas instruções passadas aos comandantes das estações navais em 18 de Junho e 4 de Julho de 1842, que, concedendo-lhes uma certa autonomia, recomenda-lhes que, na medida do possível, respeitem as instruções dos governadores, mantendo-os informados dos seus movimentos²⁵. Daqui depreendemos que os governos locais dispunham, à partida, de alguma informação para orientar as patrulhas navais. Os pormenores são escassos neste ponto, mas é fácil supor que essas informações fossem obtidas não só através das autoridades portuárias, mas também junto das comunidades locais, nomeadamente entre

²⁵ José da Silva Basto, *Repertório das ordens da Armada desde 22 de Agosto de 1832 até 5 de Maio de 1866*, coord. por ordem do Ministério da Marinha, partes I e II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1866 [AGM 2045], pp. 504-505.

os comerciantes. Também não é difícil imaginar que os governadores poderiam falsificar/distorcer as orientações quando fossem mais coniventes com os traficantes e que os comandantes dos navios e/ou das estações tivessem, nalguns casos, as suas próprias fontes em terra ou compilassem as informações trazidas de terra pelos seus marinheiros (p. ex. rumores ouvidos em tabernas). Certo é que em vários relatórios dos comandantes de navio ou de estação encontramos referências a “relatos” ou a “notícias” da presença de negreiros ou da existência de barracões, embora pouco ou nada nos digam sobre a respectiva proveniência.

Cobrando praticamente toda a costa africana, é natural que os britânicos levassem mais a sério a recolha de informações no terreno, embora nada nos indique que pudesse existir algum serviço especialmente dedicado a essa missão²⁶ (o que não quer dizer que não a conduzissem de modo metódico e sistemático). Veja-se, a título de exemplo, um tal tenente Bernard que, por volta de 1842, frequentava a vila de Quelimane – onde, alegadamente, se reuniam os agentes dos traficantes do Rio de Janeiro –, colhendo informações de um “Senhor Azevedo”, funcionário da Alfândega, incluindo denúncias da corrupção do governador de distrito, capitão-de-fragata Carlos Fernando da Costa, que tiraria proveito do tráfico negreiro²⁷.

Também os consulados eram uma excelente fonte de informação, com a maior parte das nações ocidentais a procurar ter representantes nos principais portos sob a jurisdição de outros países²⁸. Os britânicos apostavam fortemente nisso, produzindo extensos relatórios. Já Portugal tinha menos meios financeiros para o fazer, limitando a sua representação a Pretória e a Zanzibar (situação que persistiu, pelo menos, até finais do século XIX), sendo este último, obviamente, um local privilegiado para observar o aprontamento e as saídas dos pangaios negreiros. Nos outros portos entregava a sua representação a cidadãos estrangeiros.

²⁶ A Divisão de Informações Naval britânica surgiria apenas em 1887, virada essencialmente para a obtenção de informações sobre marinhas estrangeiras, num processo que já vinha, pelo menos, desde 1873 (Mathew Allen, “The Foreign Intelligence Committee and the Origins of the Naval Intelligence Department of the Admiralty”, *The Mariner's Mirror*, 81 (1), Londres, The Society for Nautical Research, Taylor & Francis, Fevereiro de 1995, pp. 65, 68). A sua congénere americana surgira cinco anos antes (Office of Naval Intelligence, *Proud History*, <https://www.oni.navy.mil/About/Heritage/>, consultada em Março de 2022).

²⁷ Barnard (Lt RN), *Three Years' Cruise in the Mozambique Channel, for the Suppression of the Slave Trade*, Londres, R. Bentley, 1848, pp. 9, 15, cit. João Freire, *op. cit.*, p. 165.

²⁸ João Freire, *op. cit.*, p. 177.

Esta limitação era, no entanto, colmatada pela troca de informação entre as autoridades portuguesas e as forças navais ou representações diplomáticas britânicas²⁹, embora nem sempre os dados assim obtidos fossem levados em conta. Assim sucedeu, por exemplo, em 1880, quando o governo-geral não terá reagido à denúncia do cônsul britânico da saída de uma leva de escravos do Niassa³⁰. Diga-se, na verdade, que nem sempre estas comunicações eram fidedignas. Veja-se o caso da investigação conduzida, em Abril de 1878, pela corveta *Mindelo*, relativamente à suposta existência de um barracão de escravos no Mocambo, na sequência da denúncia de um cruzeiro britânico, a qual se revelou sem fundamento, tendo, na altura, o comandante do navio referido que estes falsos alarmes eram frequentes³¹. Também em 1878, durante uma expedição nas margens do Caliguli (v. anexo D), conduzida pela estação naval de Moçambique com o apoio da corveta britânica *Vestal*, cujo comandante participara constar-lhe que se preparava naquele local um embarque de 200 escravos, foi queimada uma cubata cuja capacidade estava claramente aquém dos números avançados pelo comandante britânico.

Além das fontes locais, também o Ministério da Marinha procurava, ocasionalmente, divulgar pelos comandos alguma informação útil e pertinente, de que é exemplo um ofício de 11 Agosto de 1849 da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, a mando da Rainha, a participar as práticas utilizadas pelos traficantes brasileiros para lograr as autoridades, assinalando, nomeadamente, a utilização da bandeira americana³². Curiosamente, este ofício particular não faz referência a outros estratagemas, talvez por serem, já, sobejamente conhecidos ou por não ter, a esse respeito, detectado uma alteração dos padrões de comportamento a justificar especial atenção.

João Freire afirma que as operações conduzidas em 1902 na foz do Nabúri e no Simuco foram já apoiadas por um serviço de informações bem organizado, embora não

²⁹ Id., *ib.*, p. 175.

³⁰ BCM-AH, Relatório do Comandante da Estação Naval de Moçambique ao Director-Geral da Marinha, Corveta Mista *Rainha de Portugal*, documentação avulsa, cx. 583.

³¹ António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, vol. 17, Coleção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987, pp. 35-37. Podemos, aqui, interrogar-nos se alguns destes relatos mais precipitados ou menos fundados não terão, eventualmente, inflacionado os números apresentados por alguns historiadores

³² BCM-AH, documentação avulsa (Escravidão), cx. 311-2.

adiante pormenores³³. José Capela refere, mais explicitamente, a utilização de espões no terreno³⁴. A esse respeito, o relatório do comandante do cruzador *S. Rafael* menciona a obtenção de informações junto dos indígenas (presume-se que incluía o interrogatório dos prisioneiros) e classifica a fidelidade dos dados obtidos de acordo com a respectiva proveniência, salientando, por exemplo, a importância de ouvir os que temiam ser vendidos, já que os traficantes – também eles usados como informadores – davam muitas vezes informação falsa para desviar os cruzadores dos verdadeiros objectivos³⁵. Outro dado interessante vertido no referido relatório é a obtenção prévia de informações junto da Comissão Internacional para a Repressão do Tráfico da Escravatura em Zanzibar.

Vemos, assim, que, no virar do século, o “sistema” de informações naval português se encontra já razoavelmente sistematizado, embora só em 1918 a Marinha – através da 1.ª Secção do Estado-Maior Naval³⁶ – venha a introduzir oficialmente as Informações na sua organização.

7.7 Navios e armamento

Segundo João Freire, no período do combate ao tráfico de escravos, a presença naval portuguesa em Moçambique exerceu-se em 5 fases³⁷:

- 1ª fase (1840-1860) – navios exclusivamente à vela, dando caça a negreiros ocidentais virados para o tráfico transatlântico (portugueses, brasileiros, espanhóis, americanos, etc.) e a alguns traficantes árabes fazendo uso de veleiros ligeiros (pangaios);
- 2ª fase (1860-1870) – chegada dos primeiros navios de propulsão mista;

³³ João Freire, *op. cit.*, p. 195.

³⁴ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, 2.ª ed. refundida, Porto, Edições Afrontamento, Fevereiro 2016, p. 124.

³⁵ Já no Brasil – em Portugal não detectámos qualquer caso idêntico – as denúncias de um traficante arrependido, Joaquim de Paula Guedes Alcoforado, na década de 1850, revelou-se fundamental para a localização de fazendas onde se fazia a recepção clandestina de cativos (Thiago Campos Pessoa, *A “Delação Alcoforado” e o Comércio Ilegal de Africanos no Vale do Café: Notas de Pesquisa*, s.l., s.n., s.d., <https://tinyurl.com/3j3nv4tb>, consultado em Janeiro de 2021).

³⁶ João Freire, *Jornal da Marinha, Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos*, Lisboa, Edições Colibri, Novembro de 2016, pp. 182-183.

³⁷ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 128-139.

- 3ª fase (1870-1880) – três vapores de guerra em permanência, reforçados com alguns dos novos navios, mais preparados para o clima tropical. Paralelamente, a província contou com pequenos veleiros que, não sendo formalmente navios de guerra, eram comandados por oficiais da Armada;
- 4ª fase (1880-1900) – navios mistos feitos para as colónias, substituindo os pequenos vapores de guerra, ocasionalmente apoiados por transportes;
- 5ª fase (1900-1910) – “período dos cruzadores” – presença permanente de alguns pequenos navios (designados por canhoneiras-de-estação) e presença temporária dos grandes cruzadores

E, foi, de facto, em Moçambique que o combate ao tráfico de escravos – prolongado até ao início do século XX na repressão da escravatura árabe/suaíli –, assistiu, verdadeiramente aos efeitos da introdução dos novos meios navais, já que a sua componente transatlântica foi, nas províncias portuguesas, combatida quase exclusivamente por navios à vela. Esse facto não impediu, no entanto, que essa fase, correspondendo a pouco mais de um terço de todo o período considerado, fosse a mais intensa do combate, nela ocorrendo cerca de 70% de todos os apresamentos efectuados. Havia, no entanto, necessidade de prosseguir o esforço – que seria bastante prolongado no tempo – na costa do Índico, onde a melhoria das condições – e da eficácia – do serviço seria, decerto, bem-vinda.

Já a *Royal Navy*, contou com a presença de vapores no *West Africa Squadron* a partir de 1832³⁸, os quais terão tido, no entanto, pouca expressão³⁹ (até porque, como vimos, havia poucos locais onde pudessem reabastecer de carvão). Entre 1850 e 1878 apareceram os *steam sloops*, um tipo corveta de propulsão mista, com duas peças de rodízio (orientáveis) de 7 polegadas, mas as limitações no abastecimento de carvão (que, além disso, era caro), fazia com que andassem, sobretudo, à vela, só acendendo as caldeiras quando uma boa presa era certa⁴⁰ (e, deduzimos, se as condições de vento durante a manobra de intercepção fossem desfavoráveis ao ponto de se considerar mais

³⁸ Cf. Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade: the suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth century*, Longmans, Green and Co, 1949 (dados apresentados na página “On the West African Station, 1808-1870”, *The Victorian Royal Navy*, <https://www.pdavis.nl/WestAfr.htm>, consultado em Janeiro de 2021).

³⁹ W. E. F. Ward, *op. cit.*, p. 37. O autor refere a sua introdução apenas na década de 1840.

⁴⁰ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 168.

vantajosa a propulsão a vapor). Afirma João Freire que os navios britânicos não eram melhores do que os portugueses⁴¹, sendo que, além disso, os respectivos comandos navais se queixavam frequentemente da falta de navios⁴². Mesmo assim, mais razão para se queixar teria, porventura, a Armada Portuguesa, que os teria em número mais escasso e pouco adaptados à missão⁴³ (mais adiante faremos uma comparação dos números da presença naval de ambos os países). De resto, os comandantes portugueses nunca se coibiram de o fazer, como foi o caso do comandante da estação naval de Angola, Pedro Loureiro Pinho, que, em 1856, considerando manifestamente insuficiente a força de 4 ou 5 cruzadores de que dispunha, pedia o seu reforço com mais navios, sobretudo vapores⁴⁴. Bem mais dramática era, em 1880, a situação em Moçambique, onde o comandante da estação naval, num relatório de 21 de Outubro daquele ano, se queixava da falta de navios naquela província, já que, de uma canhoneira e uma corveta, só a primeira estava operacional⁴⁵.

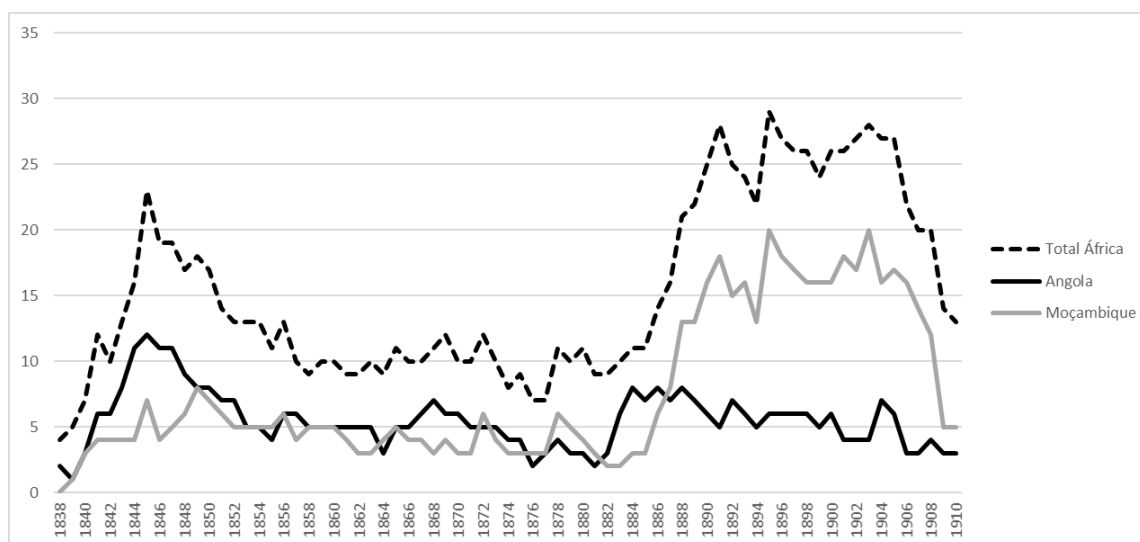


Gráfico 37 – Distribuição da presença naval (número de navios) nas províncias de África – 1838-1910

⁴¹ Id., *ib.*, p. 162.

⁴² Id., *ib.*, p. 235.

⁴³ Id., *ib.*, p. 235.

⁴⁴ João Pedro Marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 183.

⁴⁵ BCM-AH, Relatório do Comandante da Estação Naval de Moçambique ao Director-Geral da Marinha, Corveta Mista *Rainha de Portugal*, documentação avulsa, cx. 583.

Vejam, então, qual foi, em termos de número de navios, a distribuição do esforço de fiscalização pelas províncias africanas. Da análise do gráfico 37 ⁴⁶, observamos que o pico do esforço – com maior incidência em Angola – ocorre em meados da década de 1840, pouco depois do tratado de cooperação luso-britânico e no período mais aceso do combate ao tráfico transatlântico. Em 1846 regista-se a passagem por África de 23 navios de guerra portugueses, 11 dos quais (48%) por Angola e 4 (17%) em Moçambique. Há que ter, no entanto, em conta, que as rendições/substituições envolvia cerca de um terço dos efectivos, pelo que, na prática, o número de navios simultaneamente presentes em estação, nesse ano, não terá excedido os 15/16 (uma presença, no entanto, consideravelmente superior ao dispositivo naval inicialmente estabelecido para as estações navais⁴⁷). Assiste-se, depois, a uma certa estabilização, por volta da dezena (meia dúzia em presença permanente), com idêntica distribuição entre Angola e Moçambique. Esta última província é, no entanto, responsável por um aumento considerável do número de navios – para um total próximo das três dezenas (duas em permanência) – a partir de meados da década de 1880, devido, sobretudo, às operações de imposição de soberania no Norte, que absorvem cerca de dois terços do efectivo naval em África.

A presença naval nas outras províncias – Cabo Verde/Guiné e S. Tomé e Príncipe – é bastante menor e de carácter não permanente – embora frequente –, com a passagem ocasional de um navio em trânsito de/para a estação naval de Angola ou numa deslocação pontual a partir daquela província. A feitoria de Ajudá passa, também, a ser alvo de presença naval esporádica a partir de 1849, embora esta, como atrás foi referido, pouco mais seja do que simbólica. Na viragem do século, por ocasião das campanhas de pacificação, a Guiné assume maior protagonismo, com a presença regular de dois a três navios de guerra.

Feito este enquadramento em termos quantitativos, regressemos aos aspectos relacionados com a tipologia dos meios navais empregues. Vimos, anteriormente, que o primeiro navio de propulsão mista da Armada Portuguesa, a escuna (depois canhoneira) *Barão de Lazarim*, foi aumentado ao efectivo apenas em 1858, tendo seguido para

⁴⁶ Tal como nos capítulos anteriores, os dados referentes aos navios de guerra foram obtidos nos estudos de António Marques Esparteiro: *Três Séculos no Mar (1640-1910)* – 32 vols., Colecção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987 – e *Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910)* – Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976.

⁴⁷ V. cap. 6 (subcapítulo 6.4).

Moçambique três anos depois. Em Angola, a canhoneira *Maria Ana* chegou em 1860 e a corveta de propulsão mista *Sagres* em 1863, mas estes navios já não chegaram a desempenhar um papel significativo no combate ao tráfico negreiro naquela costa. As corvetas e as canhoneiras de propulsão mista tinham melhores condições de habitabilidade, armamento mais moderno e maior autonomia de paióis, mas eram menos eficazes na fiscalização das pequenas embocaduras de rios e nas enseadas, devido às suas grandes dimensões⁴⁸. Dominaram, no entanto, durante três décadas (em comissões de 2 ou 3 anos, não se fixando em nenhuma província específica⁴⁹), até à chegada dos cruzadores.

Havia, no entanto, outros problemas. O mais grave era o da vida muito curta dos navios em África (cerca de 10 anos) – a que se somava a falta de capacidade de manutenção –, pois a madeira dos cascos apodrecia, atacada pelas algas e moluscos das águas tropicais. João Pedro Marques salienta o mau estado dos navios destacados – alguns já com uma provecta idade –, que os obrigava a frequentes períodos de imobilidade⁵⁰. A situação só se melhoraria – nos navios de maior tonelagem – na década de 1870, com o aparecimento de querenas chapeadas a cobre⁵¹, o que não impediu, como vimos, queixas posteriores da parte dos comandantes das estações navais.

Outro problema tinha a ver com a pouca disponibilidade de portos para reabastecimento de carvão. Se, na Costa Sudoeste, Luanda era o único local de abastecimento, na África Oriental portuguesa só Moçambique (ilha) e Lourenço Marques tinham condições para o fazer⁵². Isso criava, naturalmente, alguns condicionamentos logísticos, uma vez que de Moçambique a Angoche se levava um dia,

⁴⁸ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 131.

⁴⁹ Ocasionalmente, os navios da estação de Moçambique acorriam a crises na Índia ou em Timor (id., *ib.*, p. 118).

⁵⁰ João Pedro Marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 163. De acordo com os dados compilados por Marques Esparteiro, observamos que, nas primeiras décadas, a idade média dos navios em África oscilou entre os 15 e os 12 anos, com alguma tendência para melhorar até ao início da década de 1880 – altura em que, após o programa de reequipamento naval de Andrade Corvo, chegou a ser inferior a 10 anos – voltando a piorar depois disso. Mas alguns navios, como foram os casos da corveta *Urânia*, ou dos briges *Tejo* e *Vila Flor*, chegavam a ultrapassar os vinte – ou mesmo os trinta – anos.

⁵¹ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 130-131, 236. De acordo com os dados constantes dos estudos de Marques Esparteiro, as primeiras corvetas destacadas para África tiveram um tempo médio de permanência de sete anos, enquanto as corvetas mistas do último quartel do século aumentaram esse tempo para cerca do dobro.

⁵² Id., *ib.*, pp. 103, 161.

à Zambézia dois dias, a Zanzibar ou a Mayotte três dias e a Lourenço Marques cinco dias⁵³. À vela levava-se, geralmente, mais do dobro do tempo (dependendo, naturalmente, das condições de vento – fortemente condicionadas pelo regime de monções), mas, mesmo assim, a navegação a vapor na costa de Moçambique foi quase inexistente até 1875, intensificando-se só depois de 1895 ⁵⁴.

Nas décadas de 1870 e 1880, os pequenos vapores e lanchas-canhoneiras começam a ganhar protagonismo, graças à sua potência e manobrabilidade, que lhes permitem manobrar com maior segurança nas tortuosas reentrâncias da costa setentrional de Moçambique e até a penetração para o interior, subindo o curso dos rios – apesar de os desembarques nas margens e as incursões nos mangais não dispensarem o emprego das embarcações miúdas (nomeadamente os escaleres dos navios).

Na década de 1890, com a chegada de canhoneiras especificamente construídas para as estações em África, criam-se esquadrilhas fluviais, assim como oficinas e depósitos de apoio⁵⁵. Por essa altura, o Chinde torna-se o ponto de apoio naval da esquadrilha do Zambeze e o segundo mais importante da província (logo depois da ilha de Moçambique, onde existia um depósito e um arsenal)⁵⁶.

O início do século XX marca o chamado “período dos cruzadores”, cujas condições de habitabilidade (sobretudo em termos de ventilação) eram bastante razoáveis, embora as caldeiras e as estruturas metálicas fizessem a guarnição sofrer com o calor⁵⁷. Concebidos para a projecção de força e defesa da soberania nacional, não tiveram uma presença contínua nas províncias africanas, apesar de ali se deslocarem com alguma frequência e de conduzirem algumas importantes operações nas respectivas costas. No âmbito do combate ao tráfico de escravos, registou-se, como vimos, uma única, mas significativa, operação envolvendo um cruzador – o *S. Rafael* –, assim como três canhoneiras e uma força terrestre de 250 homens.

Numa primeira análise, o sucesso na repressão do tráfico não parece ter estado dependente da tecnologia, já que 80% dos apresamentos foram feitos por navios à vela – tendo 70%, como vimos, decorrido na fase do combate ao tráfico transatlântico (1837-

⁵³ Id., *ib.*, pp. 104-105.

⁵⁴ Id., *ib.*, p. 112.

⁵⁵ Id., *ib.*, p. 118.

⁵⁶ Id., *ib.*, pp. 141-142.

⁵⁷ Id., *ib.*, pp. 136-137.

1866). No entanto, os novos meios navais tiveram um papel bastante significativo nas fases posteriores, com a propulsão a vapor a estar presente em, pelo menos, metade dos apresamentos feitos nas últimas quatro décadas da repressão do tráfico negreiro (até porque já equipava uma boa parte dos navios das estações, tendo os navios de propulsão exclusivamente à vela praticamente desaparecido na década de 1870 – com excepção de meia dúzia de iates e chalupas). Por outro lado, e conforme referido, os navios a vapor, nomeadamente as pequenas canhoneiras, revelar-se-iam fundamentais para combater os traficantes em águas interiores, embora os resultados dessa acção não se reflectissem tanto em termos de apresamentos, mas mais em resgates de cativos, destruição de infra-estruturas e, mais importante do que isso, na consolidação da soberania portuguesa em terra.

Em termos globais, 51 navios (34% do total empenhado em África no período de interesse) efectuaram 138 apresamentos (80% do total) e resgataram 2904 escravos (82% do total). Contudo, encontramos 61% dos apresamentos e 45% dos escravos resgatados concentrados em apenas 17 navios (11% do total). Quanto aos resultados obtidos – e não obstante algumas lacunas na nossa listagem de acções anti-tráfico –, merecem especial destaque a corveta *Relâmpago*, em Angola (1845-1848), e a escuna mista/canhoneira *Barão de Lazarim*, em Moçambique (1864-1867), cada uma delas com 13 apresamentos. São, ainda, de referir o brigue *Vila Flor* (Moçambique, 1845-1846), a escuna *Ninfa* (Angola/S. Tomé e Príncipe, 1845-1849) e o iate *D. Pedro V* (Angola, 1860-1861), todos com 8 apresamentos, e os vapores *Sena* e *Tete*, que, em meados da década de 1870, em Moçambique, foram, em conjunto, responsáveis por 17 capturas. Em Angola, a vetusta corveta *Urânia* foi outro caso flagrante de sucesso, pois, embora só tenha estado directamente envolvida em três apresamentos – entre 1839 e 1846 –, a sua guarnição, distribuída por lanchas que percorreram a costa, num período em que esteve imobilizada, em fabricos (1843-1844)⁵⁸, obtiveram outras tantas presas, sendo a mais notável um brigue brasileiro com 850 escravos a bordo, naquele que foi o maior resgate efectuado pela Armada Portuguesa (só em 1902, em Moçambique, se atingiria outro de semelhante ordem de grandeza – 725 cativos –, pela força conjunta que conduziu as operações contra os negreiros na foz do Nabúri e no Simuco).

⁵⁸ João Pedro Marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, p. 164.

Refira-se, a título de curiosidade, que entre os navios com mais capturas estão dois negreiros reconvertidos, a corveta *Relâmpago* e a escuna *Ninfa*. Vimos, anteriormente, que a aquisição destes navios constituiu um excelente reforço das esquadras das províncias na fase inicial do combate ao tráfico, tendo sido, deste modo, aumentados ao efectivo pelo menos 21 navios entre 1838 e 1856 – 9 para Angola, 7 para Moçambique, 4 para Cabo Verde e 1 para São Tomé e Príncipe (v. tabela 7) – perfazendo 45% do total empenhado no mesmo período e 14% de todos os navios que serviram em África entre 1838 e 1904. Seis deles (cerca de 29%), efectuaram 21 capturas e resgataram 162 escravos, que, correspondendo, respectivamente, a 15,5% e 4,5% do total, lhes dá uma taxa de sucesso acima da média.

Ano	Tipo	Província	País	Observações
1838	Escuna	Cabo Verde	Espanha	Rebaptizada como escuna <i>Boa Vista</i>
1838	Escuna	Cabo Verde		Rebaptizada como escuna <i>Cabo Verde</i>
1840	Barca	Moçambique	Brasil	Rebaptizada como corveta <i>General Marinho</i>
1840	Barca	Moçambique	Brasil	Rebaptizada como corveta <i>Relâmpago</i>
1840	Escuna	São Tomé	Brasil	Rebaptizada como escuna <i>D. Clara</i>
1840	Escuna	Angola	Brasil	Rebaptizada como escuna <i>Ninfa</i>
1841	Brigue	Moçambique		Rebaptizado como brigue <i>Caçador Africano</i>
1841	Escuna	Cabo Verde		Rebaptizada como escuna <i>Constituição</i>
1842	Escuna	Cabo Verde		Rebaptizada como escuna <i>Meteoro</i>
1845	Brigue	Angola		Rebaptizado como brigue <i>Despique da Inveja</i>
1845	Pangaio	Moçambique		Rebaptizado como pangaio <i>Sete de Setembro</i>
1845	Pangaio	Moçambique		Rebaptizado como pangaio <i>Oito de Setembro</i>
1845	Pangaio	Moçambique		Rebaptizado como pangaio <i>Pemba</i>
1846	Brigue	Moçambique		Rebaptizado como brigue <i>Moçambique</i>
1847	Brigue	Angola	Brasil	Rebaptizado como brigue <i>Carvalho</i>
1847	Sumaca	Angola	Brasil	Rebaptizada como transporte <i>Bonfim</i>
1848	Polaca	Angola	Brasil	Rebaptizada como brigue <i>Corimba</i>
1848	Brigue-escuna	Angola	Brasil	Rebaptizada como transporte <i>Voador</i>
1849	Polaca	Angola	Brasil	Rebaptizada como transporte <i>Esperança</i>
1852	Transporte	Angola		Rebaptizada como transporte <i>Trindade</i>
1856	Transporte	Angola		Rebaptizada como transporte <i>Rodvalho</i>

Tabela 7 – Navios negreiros reconvertidos⁵⁹

Esta taxa de sucesso dos navios ex-negreiros – cuja actuação se limitou ao período de 1838-1866 – poderá ter a ver, em parte, com a sua ligeireza e manobrabilidade, mas convém não esquecer que os que mais se distinguiram,

⁵⁹ Marques Esparteiro, *Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910)*.

nomeadamente, e uma vez mais, a corveta *Relâmpago* e a escuna *Ninfa*, o fizeram num período particularmente aceso do combate ao tráfico em Angola, sob a supervisão do governador Pedro Alexandrino da Cunha (1845-1848), tendo, ainda, contado, nesse período, com a acção de comandantes particularmente competentes, como João Máximo Rodovalho, Teodorico da Costa e Silva, Carlos Praíce e Ferrer Barruncho. Nos restantes navios, haverá poucas dúvidas de que o elemento humano foi o principal factor de sucesso em relação aos seus congéneres, neles se salientando nomes como o já mencionado Pedro Alexandrino da Cunha (aqui na sua qualidade de comandante), Pedro Loureiro Pinho, Francisco Pinho, António Duarte Pedroso e João Maria da Costa.

No que diz respeito ao armamento, era, como vimos, ao nível das armas portáteis que o confronto com os traficantes podia tornar-se mais perigoso. Não admira, assim, que em 1845, Pedro Alexandrino da Cunha, se queixasse da obsolescência das armas existentes a bordo, algumas delas do tempo da campanha do Rossilhão⁶⁰ (!). Mas só em 1869, com a introdução na Marinha da espingarda *Enfield Snider* (retrocarga com cartucho metálico), a situação começaria a melhorar. O esforço de modernização prosseguiria em meados da década de 1880, primeiro com a aquisição das metralhadoras inglesas *Nordenfelt* (1885) e, depois, do revólver belga *Abadie*, de calibre 38 (1886). No final do século, mais concretamente em 1896, seria a vez da carabina de repetição austríaca *Mannlicher*⁶¹. No âmbito do combate ao tráfico de escravos, este armamento seria, sobretudo, empregue nas incursões e operações de desembarque efectuadas na costa moçambicana, se bem que aí também a artilharia desembarcada – nomeadamente as peças *Hotchkiss*, de 47 mm, de fabrico francês (1886), utilizadas nos navios, mas que podiam ser desmontadas e manobradas em terra – viria a desempenhar um importante papel contra os entrincheiramentos dos traficantes, conforme relata, em 1902, o comandante do cruzador *S. Rafael*⁶².

Registe-se que estes “saltos tecnológicos” não terão sido alheios ao aumento de investimento na Armada, conforme atesta a evolução positiva do orçamento – em termos absolutos – a partir de 1850 v. (capítulo 2), embora em termos relativos

⁶⁰ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar*, vol. 14, p. 81.

⁶¹ Paulo Santos e José Cabrita, *Fuzileiros. 400 anos de memórias*, s.l., s.n. [apoio Marinha Portuguesa], Abril de 2021, pp. 58, 61, 62, 68-69.

⁶² Relatório do cruzador *São Rafael* a descrever o êxito das operações militares na foz do rio Naburi e Simuco contra o tráfico da escravatura, 1 de Fevereiro de 1902 – BCM-AH, documentação avulsa, cx. 321/A.

(percentagem do orçamento global e comparação com o orçamento do Ministério da Guerra) o aumento só comece a notar-se significativamente a partir de 1880, quando o empenhamento da Marinha nas acções de imposição de soberania no Ultramar se torna mais notório.

7.8 O factor humano

Como é fácil imaginar, as comissões de serviço em África seriam, em pleno século XIX, extremamente penosas e desgastantes, uma vez que, além dos perigos decorrentes das missões, expunham o pessoal ao calor, à humidade e à insalubridade. Embora o uso de quinino no tratamento da malária tivesse sido sistematizado por volta de 1820, só em 1880 o médico francês Alphonse Laveran viria a identificar os mecanismos de transmissão, permitindo uma prevenção mais eficaz daquela mortífera doença. Já a vacina para a febre amarela, outra doença extremamente mortífera por aquelas paragens, só surgiria em meados do século seguinte.

Para aumentar a motivação dos militares da Armada ali destacados, os soldos do pessoal envolvido nos cruzeiros em África foram, em 1858, aumentados 25%. Na mesma altura, as comedorias (o equivalente ao actual subsídio/suplemento de embarque) do pessoal nos cruzeiros de Angola, Moçambique e São Tomé e Príncipe beneficiaram de um acréscimo de 50%. Para além da vertente motivacional, estes aumentos serviam também para aumentar a resistência a eventuais tentativas de suborno⁶³. Afinal, em 1858, o tráfico transatlântico ainda estava activo, verificando-se um “pico” relativo de procura pelos comerciantes cubanos (conquanto nas possessões portuguesas já não fosse significativo). O tráfico suaíli também experimentava, por essa altura, um assinalável aumento de actividade (v. gráfico 22), ainda que bastante longe dos máximos ocorridos no início da década de 1870. E a corrupção das autoridades e comerciantes locais ainda era um dado a ter em conta, sendo natural que o Estado a procurasse contrariar por todos os meios disponíveis (sendo exemplo desse empenho a acção de Tavares de Almeida como governador-geral de Moçambique). Veja-se, porém, que, mesmo sem este incentivo, foram efectuados mais apresamentos e resgatados mais escravos nos 20 anos anteriores a 1858 do que nos 46 que se lhe seguiram, embora haja outros factores a ter em conta, como o facto de o período anterior ter correspondido a

⁶³ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 176.

um maior esforço de fiscalização e, conforme vimos, a um considerável empenho de meios navais (só ultrapassado no final do século e mais virado para as operações de imposição de soberania do que para as acções de repressão do tráfico).

Em 1868, o pessoal em comissão em Angola teve uma bonificação de 25% na contagem do tempo de serviço, enquanto o que servia em Moçambique e na Guiné – onde as condições de serviço seriam mais adversas e os riscos maiores – tiveram um aumento de 50%. Em 1875 houve aumento das comedorias de 50% para os oficiais e de 25% para as praças em serviço em África e no Oriente⁶⁴. E em 1891 um decreto estabelecia um aumento de 50% nos vencimentos do pessoal em serviço nas lanchas-canhoneiras em Moçambique e na Guiné⁶⁵. Já o pessoal da Marinha, no seu todo, teve aumentos de vencimentos em 1861, 1868/69 e 1892⁶⁶. Embora em Moçambique o comércio árabe de escravos atingisse o seu auge, como vimos, durante a década de 1870, com a acção repressiva a manter-se consideravelmente acesa entre 1860 e 1880, é natural que estas benesses não se destinassem somente a incentivar o combate ao tráfico, já que o período abrangido foi fértil em campanhas de pacificação e de ocupação do território.

É de referir que, não obstante estes aumentos, os salários pagos pelo governo da província – incluindo os das guarnições dos navios que lhes estavam atribuídos – eram geralmente mais elevados do que os do pessoal em comissão. No entanto, em 1891, por alturas da grave crise financeira que atingiu o País, houve, em Moçambique, uma equiparação (nivelamento por baixo) entre os vencimentos do pessoal dos navios da província e os da divisão naval⁶⁷.

Diga-se, porém, em termos comparativos, que o governo britânico adoptava uma abordagem mais pragmática e orientada para os resultados, uma vez que as multas cobradas aos traficantes e o produto da venda dos navios apresados revertiam, em parte, para as guarnições, através de quotas bem definidas⁶⁸. Talvez esta postura – aliada ao tradicional e reconhecido profissionalismo dos seus marinheiros⁶⁹ – explique melhor o

⁶⁴ Id., *ib.*, p. 153.

⁶⁵ Id., *ib.*, p. 141.

⁶⁶ Id., *ib.*, p. 153.

⁶⁷ Id., *ib.*, p. 153.

⁶⁸ Id., *ib.*, pp. 175-176.

⁶⁹ A profissionalização dos oficiais da *Royal Navy* iniciou-se em finais do século XVII, sob a batuta de Jaime II de Inglaterra, com critérios de selecção baseados no mérito, por forma a

empenho dos cruzadores britânicos na repressão da escravatura do que as motivações pessoais – que não deixarão de ser pertinentes – apontadas por João Freire a alguns dos seus oficiais, relacionadas com a pertença aos *Quakers* ou à Maçonaria ou ainda com eventuais sentimentos revanchistas em relação aos escravagistas americanos⁷⁰. Aliás, se queremos avançar com factores de motivação de carácter mais subjectivo, poderemos, porventura, mencionar o facto de, passadas as guerras napoleónicas, a marinha britânica ter tido, ao longo do século XIX, poucas ocasiões de se destacar em importantes combates navais, tirando a Guerra da Crimeia (1853-1856) e, antes disso, uma breve intervenção na guerra de independência da Grécia (batalha de Navarino, em 1827). Praticamente limitados à “política de canhoneira” e à defesa da *Pax Britannica*, os marinheiros da *Royal Navy* terão, decerto, encontrado no combate ao tráfico de escravos uma verdadeira cruzada moral, cujos feitos foram celebrados por pintores e enaltecidos nas páginas dos jornais⁷¹, de tal modo que, como vimos anteriormente, o próprio governo britânico se viu, a certa altura, obrigado a refrear os seus ímpetos.

Já do lado português, havia, para além dos incentivos materiais, a preocupação de minimizar o desgaste sofrido e as más condições de serviço. Assim, em 1869, um decreto estabelece que nenhum oficial ou praça pode ser obrigado a permanecer mais do que três anos em qualquer estação naval, determinando, ainda, que os navios que estacionassem na África Oriental deviam ir uma vez a Goa a cada dois anos⁷². E a verdade é que embora as longas permanências em África não fossem muito habituais, tinham-se registado alguns casos de uma certa “longevidade” nas comissões africanas, como foram os casos de Manuel Tomás Cordeiro (1848-1852) e Pedro Loureiro Pinho (1856-1860), em Angola, e de João Eusébio de Oliveira (1857-1861), em Moçambique, alguns dos quais repetindo comissões com curtos intervalos, como sucedeu com Francisco Gonçalves Cardoso, Pedro Alexandrino da Cunha e João Eusébio de Oliveira.

garantir a plena dedicação e isenção política dos comandantes (Andrew Lambert, *Admirals – the naval commanders who made Britain great*, Londres, Faber & Faber, 2008, pp. 111-112, 118, 122). Em relação à marinhagem, só em 1836 seria adoptada adoptou uma política de recrutamento baseada no voluntariado e contratos de longa duração (W. E. F. Ward, *op. Cit.*, pp. 22-23), o que antecedeu, mesmo assim, em cerca de 15 anos, a profissionalização da marinhagem portuguesa, que só ocorreria com a criação do Corpo de Marinheiros, em 1851.

⁷⁰ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 234.

⁷¹ *History of War*, “West Africa Squadron”, Reino Unido, Future Publishing Ltd., 28 de Dezembro de 2017, pp. 60-65 (<https://www.pressreader.com/uk/history-of-war/20171228/281603830818187>).

⁷² João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 117.

Pedro Alexandrino da Cunha constitui, aliás, um exemplo peculiar, pois em 1845 passou das funções de comandante da estação naval de Angola (que assumia pela segunda vez) para as de Governador-Geral, onde se manteria até 1848. É por essa altura (finais da década de 1860) que se terá implementado uma lógica de gestão das carreiras dos oficiais, dando prioridade às comissões no Ultramar, mas tendo o cuidado de os fazer passar por vários cargos em terra e no mar, sempre com a preocupação de evitar longas permanências no mesmo cargo⁷³. Um efeito perverso destas medidas foi o facto de a necessidade de proporcionar a todos os oficiais o tempo de embarque mínimo para permitir a progressão na carreira obrigar a rotações frequentes (já que os navios não eram muitos), o que, segundo João Freire, dificultava a formação de guarnições coesas⁷⁴. Este aspecto parece, porém, não ter tido especial relevância na eficácia da acção repressiva do comércio de escravos, uma vez que o número de apresamentos até teve um crescimento relativo depois de 1870 (v. gráfico 34) e só a partir de 1880 – com o tráfico suaíli já em declínio – se nota um decréscimo consistente.

E, de facto, mais do que o entrosamento das guarnições, a perícia e o zelo individual dos comandantes evidencia-se como o principal factor de sucesso. Basta ver que seis oficiais – de entre pouco mais de meia centena com resultados palpáveis – concentram, entre si, 30% das presas: António Duarte Pedroso (Moçambique, 1864-67 – 10 apresamentos), João Maria da Costa (Moçambique, 1874-75, 10 apresamentos), João Máximo Rodovalho (Angola, 1845-46 e 1856, 9 apresamentos), Pedro Loureiro Pinho (Moçambique, 1845, 8 apresamentos); Francisco Pinho (Angola, 1860-61, 8 apresamentos) e Francisco Gonçalves Cardoso (Angola e S. Tomé e Príncipe, 1839-42 e 1848, 6 apresamentos). No que se refere ao número de escravos resgatados – em que o factor sorte tem um peso importante – dois terços dos resgates estão concentrados em seis oficiais: Luís Domingues (Angola, 1844, 850 escravos), António de Almeida Lima (Moçambique, 1902, 725 escravos), Pedro Alexandrino da Cunha (Angola, 1843-45, 292 escravos), João Manuel Esteves (Angola, 1846, 195 escravos), Francisco dos Santos Almeida (Moçambique, 1857, 110 escravos) e João Maria da Costa (Moçambique, 1874-75, 100 escravos). Nem sempre directamente envolvidos nas acções de repressão/fiscalização, salienta-se, muitas vezes, a acção dos comandantes das estações navais, destacando-se, em Angola, na década de 1840, Pedro Alexandrino da

⁷³ Id., *ib.*, pp. 117-118.

⁷⁴ Id., *ib.*, p. 36.

Cunha e Francisco Gonçalves Cardoso e, em Moçambique, na década de 1870, João Carlos Adrião, tendo 35% dos apresamentos ocorrido durante os mandatos destes três oficiais (num universo de mais de quatro dezenas durante todo o período de interesse).

É natural que para os oficiais contasse mais a perspectiva de progressão na carreira do que os incentivos materiais. Mesmo que as comissões em África fossem um meio mais duro de o conseguir, eram, na altura, das poucas ocasiões em que podiam, efectivamente, mostrar as suas aptidões de comando e o seu valor militar. De um grupo de cerca de três dezenas de oficiais que, de algum modo, se distinguiram no combate ao tráfico – com duas ou mais capturas ou o resgate de um número significativo de escravos (da ordem da centena ou superior) –, oito (cerca de 29%) chegaram a oficial-general (postos de contra-almirante, vice-almirante ou almirante), a que se juntam mais quatro promovidos a contra-almirante aquando da passagem à reforma⁷⁵ – prática que se tornou relativamente comum a partir de finais da década de 1860 e até ao final da Monarquia –, aumentando a percentagem para 39%. Esta taxa de sucesso na carreira é consideravelmente elevada, tendo em conta que, com base nos quadros e efectivos em vigor⁷⁶, só 3% a 7% dos oficiais atingia aqueles postos cimeiros (entre os que chegavam à categoria de oficiais superiores – capitão-tenente, capitão-de-fragata ou capitão-de-mar-e-guerra –, a probabilidade aumentava para 13% a 18%). Deste grupo, saíram, ainda, três Majores-Generais da Armada, um ministro da Marinha, quatro governadores-gerais de província e dois conselheiros de estado⁷⁷. Dos seis oficiais mais bem-sucedidos em termos de apresamentos, cujos nomes foram atrás mencionados, dois – António Duarte Pedroso e João Máximo Rodovalho – atingiram o posto de vice-almirante (o segundo aquando da passagem à reforma), tendo o primeiro vindo a ocupar o cargo de Major-General da Armada. Dos três comandantes de estação naval que destacámos, João Carlos Adrião e Francisco Gonçalves Cardoso chegaram a oficial-general (promovidos a contra-almirante após passagem à reforma). Pedro Alexandrino

⁷⁵ BCM-AH, Livros-Mestres de Oficiais, n.ºs 380, 381, 382, 383, 410, 2462, 2484 e 2485.

⁷⁶ Tomámos como referência os quadros/efectivos existentes, respectivamente, em 1839 e 1890 (BCM-AH, Listas da Armada, AGM 2014).

⁷⁷ Os Majores-Generais da Armada (com o posto de vice-almirante) foram Carlos Correia da Silva, António Duarte Pedroso e Augusto de Castilho. Os governadores-gerais de província foram Pedro Alexandrino da Cunha, Francisco Gonçalves Cardoso (ambos em Angola e em Macau), Domingos Fortunato do Vale e Augusto de Castilho (ambos em Moçambique), tendo este último chegado a desempenhar as funções de ministro da Marinha. Os dois conselheiros de estado foram João Máximo Rodovalho e João Teodoro de Oliveira.

da Cunha, que terá sido, por excelência, o grande paradigma do oficial de Marinha empenhado no combate ao tráfico de escravos, poderia, eventualmente, ter conhecido uma maior progressão na carreira, fruto do seu desempenho e da relevância dos cargos ocupados, não fora o seu falecimento precoce – aos 48 anos, no posto de capitão-de-mar-e-guerra – na sequência de um surto de cólera em Macau, pouco tempo depois de ter assumido o governo daquela colónia (provavelmente teria, já, a sua saúde debilitada pela longa permanência em África e pelo desgaste decorrente das funções ali desempenhadas). Este oficial tinha, ainda, a seu favor o facto de ter sido promovido por distinção durante a Guerra Civil (1828-1834)⁷⁸. Diga-se, aliás, e a título de curiosidade, que, da amostragem de oficiais em análise, há dois que figuram nas listas de emigrados ou degradados liberais – respectivamente, João Máximo Rodovalho e António José Torres⁷⁹ –, havendo, ainda, outros dois – Francisco de Assis e Silva⁸⁰ e Manuel da Silva Cordeiro – que aderiram à revolta da corveta *Urânia* contra o regime absolutista⁸¹. Destes, apenas o primeiro – conforme atrás mencionado – chegou à categoria de oficial-general. Na lista figuram, também, dois oficiais separados do serviço – mais tarde reintegrados – por conotação com o partido absolutista: Pedro Loureiro Pinho e Domingos Fortunato do Vale⁸², tendo o primeiro terminado a carreira no posto de capitão-de-fragata e o segundo no de capitão-de-mar-e-guerra. Ambos se distinguiram, porém, no combate ao tráfico, o primeiro como comandante de navio em Angola e comandante de estação naval em Moçambique, e o segundo como comandante de estação naval e, depois, como governador-geral em Moçambique.

Neste ponto, há que referir a grande discrepância de carreiras entre os oficiais que serviram em África na primeira e na segunda metade do século – igualmente

⁷⁸ BCM-AH, Livro-Mestre do Corpo da Armada Real, n.º380, tomo 4.

⁷⁹ BCM-AH, Comissões sobre assuntos de Marinha, documentação avulsa, cx. 114. Refira-se que apesar de estes oficiais terem servido sobre as ordens de Charles Napier, é pouco provável que tenham sido influenciados pela chamada “escola inglesa”, já que este almirante, no que às operações navais diz respeito, recorreu quase exclusivamente a oficiais britânicos. Por outro lado, a acção naval da Grã-Bretanha no combate ao tráfico de escravos ainda não estava, na altura, suficientemente consolidada para “fazer escola”.

⁸⁰ Não deve ser confundido com o seu filho, com o mesmo nome e que, tal como o pai, combateu o tráfico de escravos em Angola, registando, pelo menos, um apresamento (contra dois do pai).

⁸¹ Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, vol. 14, pp. 77-78.

⁸² BCM-AH, Ordem da Armada n.º 1, 28 de Agosto de 1835, pp. 1-2; Ordem da Armada n.º 75, 30 de Novembro de 1840, pp. 578-579, e Livro Mestre do Corpo da Armada Real, n.º380.

distribuídos dentro da amostragem seleccionada – sendo que dos primeiros apenas um entre 14 (7%) chegou a oficial-general (após a reforma), enquanto que metade dos segundos (56% ou 44%, conforme consideremos ou não as promoções na passagem à reforma) – eventualmente mais beneficiados em termos de gestão de carreiras – veio a atingir os lugares cimeiros da hierarquia. Na transição, temos três oficiais que serviram entre as décadas de 1840 e 1860, um dos quais, João Máximo Rodovalho, chegou à categoria de oficial general (o que dá, entre estes, uma percentagem intermédia de 33%). Diga-se, de resto, que a nomeação para comissões no Ultramar se foi tornando mais frequente na segunda metade do séc. XIX ⁸³, pelo que praticamente todos os oficiais da classe de Marinha⁸⁴ desse período – nomeadamente os que vieram a atingir lugares de topo – por ali terão passado e, de uma forma ou de outra, participado na repressão do tráfico de escravos, independentemente do maior ou menor sucesso com que o fizeram.

Outra forma de incentivar o empenho dos militares foi a atribuição de condecorações. Em 1863 foi criada a Medalha Militar, nas modalidades de Bons Serviços, Comportamento Exemplar e Valor Militar (esta com rara atribuição até à Grande Guerra). Já a ordem militar da Torre e Espada⁸⁵, oficialmente criada em 1419 mas com maior divulgação durante os anos da Guerra Civil para premiar actos heróicos ou de excepcional abnegação, era atribuída com uma certa liberalidade, embora também com alguma inconsistência em termos de critérios⁸⁶.

No extremo oposto, havia a questão dos maus desempenhos, nomeadamente nos casos de “más presas”, em que apresamentos mal fundamentados davam lugar ao pagamento de indemnizações aos lesados por parte do estado apresador. João Freire salienta o facto de se desconhecerem as consequências das “más presas” para os oficiais envolvidos – pelo menos, não haveria um procedimento-padrão –, supondo, no entanto,

⁸³ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 235-237.

⁸⁴ Designação dos oficiais “de comando”, ou seja, não pertencentes às classes técnicas.

⁸⁵ Oficialmente designada como “a antiga e muito nobre Ordem da Torre e Espada, do valor, lealdade e mérito”.

⁸⁶ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 153-154. A este propósito, João Brás de Oliveira, no seu artigo “Como se pode ganhar a Torre e Espada” (*Anais do Clube Militar Naval*, 26, Lisboa, Clube Militar Naval, 1896, pp. 529-539), ao descrever uma acção militar na baía de Condúcia (Moçambique), mostra, de forma irónica, como, por vezes, feitos de extraordinário valor ficavam por premiar.

que estas teriam impacto nas respectivas carreiras⁸⁷. Vejamos alguns exemplos: em 1849, o primeiro-tenente Joaquim Pery de Linde foi chamado ao tribunal de presas de Luanda a prestar esclarecimentos sobre o apresamento da barca (ou sumaca) brasileira *Bonfim* que conduzia a bordo da escuna *Ninfa* e, em 1861, o tribunal de relação de Luanda considerou o apresamento da lancha *Novo Paquete* pelo iate *D. Pedro V* – comandado pelo guarda-marinha Francisco Vilar de Pinho – como uma “má presa”⁸⁸. Vejamos outro tipo de casos: em 1882, em Moçambique, a canhoneira *Mandovi*, comandada pelo primeiro-tenente João Augusto Boto, deixou fugir um navio negreiro fundeado no Infusse quando se virou uma baleeira (de que resultaram sete mortes)⁸⁹. Três anos mais tarde, o comandante da canhoneira *Quanza*, Pedro Craveiro Lopes, e o seu imediato, Emídio Cárceres Fronteira, responderam perante uma comissão de investigação da Armada por terem deixado escapar um pangaio negreiro na barra do rio Mogincual (Moçambique), tendo, ainda, enfrentado acusações de falta de empenho por parte do governador-geral, acabando por ser ilibados de todas as acusações⁹⁰. Pery de Linde terminaria a sua carreira no posto de contra-almirante (promovido aquando da passagem à reforma), enquanto Vilar de Pinho chegaria ao posto de capitão-de-mar-e-guerra (também por passagem à situação de reforma). João Boto, atingiria o posto de vice-almirante e Craveiro Lopes o de contra-almirante (após a reforma), enquanto Cáceres Fronteira se viria a reformar como capitão-de-mar-e-guerra⁹¹. Embora não exaustivos nem completamente conclusivos, estes casos sugerem-nos que o impacto de incidentes isolados ou de maus procedimentos pontuais não terá sido demasiado significativo nas carreiras dos respectivos implicados, até porque a sua ocorrência acabava, no fundo, por decorrer do empenho dos seus autores, o que seria sempre – salvo melhor opinião – de encorajar.

Deixando, então, de lado, estes incidentes de percurso, vejamos até que ponto o governo central terá reconhecido o empenho dos oficiais da Marinha em termos de confiança para desempenho de cargos políticos no Ultramar (já que, como vimos no segundo capítulo, a sua presença no governo – incluindo como titulares da pasta da

⁸⁷ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 177.

⁸⁸ Id., *Jornal da Marinha*, p. 120-121.

⁸⁹ Id., *ib.*, p. 121

⁹⁰ BCM-AH, documentação avulsa, canhoneira *Quanza*, cx. 311.

⁹¹ BCM-AH, livro-mestre de Oficiais Reformados n.º 1 (1840-1945), 2484.

Marinha⁹² – foi praticamente residual). No período de combate ao tráfico de escravos (1837-1904), os oficiais da Marinha ocupam 14% dos mandatos de governador-geral nas províncias africanas, percentagem que se torna consideravelmente mais elevada nos casos específicos de Angola e Moçambique (respectivamente 17% e 28%). A maior concentração de mandatos da Marinha verifica-se nas duas últimas décadas do século XIX, com 32% em Angola e 46% em Moçambique, numa percentagem global de 28%. Se tivermos, porém, em conta que nas províncias asiáticas (Índia, Timor e Macau) a representação global da Marinha anda pelos 23% (32% nas últimas décadas do século XIX), somos levados a concluir que estas percentagens relativamente altas de mandatos atribuídos a oficiais da Marinha se devem mais à sua vocação ultramarina do que à implementação da política anti-esclavagista do governo.

Falou-se também, anteriormente, do aumento do número de oficiais separados (adidos) do quadro efectivo da Armada para desempenho de funções políticas e administrativas, que, a partir de 1836, passam a ser contabilizados nas Listas da Armada⁹³. Em 1836 contam-se apenas 5, mas na década de 1840 já ultrapassam as duas dezenas, ultrapassando as três dezenas nas duas décadas seguintes. Entre 1870 e 1882, faz-se referência específica ao serviço no ultramar, com o número de oficiais ali destacado a evoluir dos 9 para os 15 (um terço dos quais pertencem à classe de Administração Naval).

Mas nos navios atribuídos às estações navais os números são bastante superiores. Nas listas nominais de oficiais prestando serviço nas estações navais ultramarinas publicadas nas Ordens da Armada a partir de 1886, a média anual até 1910 ronda os 130-140⁹⁴, com “picos” de presenças – a rondar e mesmo a ultrapassar os 200 – em meados da década de 1900 (auge das campanhas de ocupação) e, um pouco menos (na ordem dos 140), no período de 1901-1905 (chegada dos cruzadores e operações soberanistas e anti-esclavagistas de grandes dimensões). Curiosamente, a crise diplomática-militar do Túngué e o bloqueio dos portos do Norte de Moçambique (1887-1889) não parece ter grande expressão em termos de aumento de pessoal –

⁹² Com uma certa excepção nas duas últimas décadas da Monarquia, em que se concentram seis dos doze mandatos atribuídos a oficiais da Marinha, correspondendo a 23% dos mandatos desse período.

⁹³ BCM-AH, AGM 2014.

⁹⁴ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 143-144. Em termos de presença permanente, estes números – que incluem as chegadas e as partidas – deverão ser reduzidos em cerca de um terço.

tirando um ligeiro crescimento –, apesar do envio de uma considerável força naval. De resto – e apesar de não dispormos de estatísticas concretas, baseando-nos apenas no número de navios –, o número de oficiais terá chegado à centena e meia em meados da década de 1840, no auge do combate ao tráfico transatlântico, embora caia para cerca de metade nas décadas de 1860 e 1870. Em termos de efectivos globais (todas as categorias), estes terão andado, em média, pelos 1.000 homens na década de 1840 (tendo chegado aos 1.500 a meio da década), caído para os 700 entre 1850 e 1885 – com um pequeno máximo relativo na primeira metade da década de 1870 – e aumentado para os 1.700 entre 1890 e 1905, após o que tornam a cair para cerca de metade (a evolução terá sido proporcional à da presença naval ilustrada pelo gráfico 37).

Ainda no capítulo do factor humano, não podemos deixar de referir uma interessante (embora declaradamente superficial) tentativa de João Freire de associar o combate ao tráfico de escravos à filiação maçónica de alguns oficiais de Marinha (apenas entre os que serviram em Moçambique)⁹⁵. No entanto, nos seis casos por ele apontados, só dois oficiais – João Eusébio de Oliveira e Augusto de Castilho – terão sido iniciados durante o período de combate ao tráfico – respectivamente, em 1871 e em 1881 –, e já numa fase relativamente tardia, quando o tráfico ocidental – aquele, que, efectivamente, motivava as paixões ideológicas dos abolicionistas –, se encontrava extinto (embora ambos se tenham distinguido no combate aos traficantes suaílis). Do lado angolano e de entre os intervenientes da primeira fase da repressão do tráfico, identificámos apenas o nome de Francisco Gonçalves Cardoso, de cuja filiação maçónica se desconhecem pormenores⁹⁶. Por outro lado, se a Maçonaria poderá ter tido algum relevo no abolicionismo britânico⁹⁷, em Portugal parece ter estado do lado oposto, sobretudo nas lojas maçónicas estabelecidas nas possessões ultramarinas, onde estavam filiados muitos dos traficantes locais⁹⁸. O exemplo mais conhecido terá sido o de Arsénio Pompílio do Carpo, que, aquando da sua prisão em 1845, foi defendido

⁹⁵ Id., *ib.*, pp. 205-207.

⁹⁶ Fernando David e Silva, *O Fim das Naus e a Marinha da Transição. Um Inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1856)* (tese de mestrado em História Marítima), s.l., Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2012, p. 209.

⁹⁷ Esta influência mereceu, de resto, um evento dedicado, a exposição *Squaring the Triangle: Freemasonry and Anti-Slavery*, organizada em 2007 pela Library and Museum of Freemasonry, em Londres, por ocasião dos 200 anos do *Slave Trade Act* de 1807.

⁹⁸ José Capela, *op. cit.*, pp. 303-315.

alguns círculos maçónicos da Metrópole⁹⁹. Isto não quer, de modo algum, dizer que a Maçonaria portuguesa era defensora do escravagismo – decerto contrário aos seus ideais libertários, igualitários e progressistas –, não se podendo, aliás, deixar de mencionar o facto de Sá da Bandeira, talvez o mais destacado anti-escravagista português, ser maçom desde 1820¹⁰⁰. Em todo o caso, é natural que alguns dos seus membros se valessem da solidariedade maçónica para proteger os seus interesses. Assim, embora levados a crer que muitos oficiais de Marinha portugueses terão – sobretudo na primeira fase de combate ao tráfico negreiro – encontrado motivação nos seus ideais humanitários, já se torna menos evidente uma relação de causa-efeito com eventuais adesões à Maçonaria. A “pista maçónica” lançada por João Freire continua a ter potencial para futuros desenvolvimentos, mas os dados de que dispomos não nos encorajam, para já e no âmbito deste estudo, a prosseguir por esta via.

7.9 A acção das capitánias

Abordámos, no início do presente capítulo, o papel das autoridades locais no combate ao tráfico de escravos. Nesse âmbito, merece especial destaque a acção das autoridades portuárias, em geral, e das capitánias em particular, já que pelo menos uma dezena de apresamentos (cerca de 6% do total – mas 10% das capturas de navios ocidentais) ocorreram dentro dos limites de portos sob jurisdição portuguesa.

Vimos, anteriormente (capítulo 2), que as primeiras capitánias do Ultramar só surgem formalmente em meados do século XIX (a da Praia, em 1846, a de Luanda, em 1850 e a de Moçambique em 1854). No entanto, a autoridade do Estado fazia-se já sentir através dos seus representantes oficiais, fosse através da velha figura do Patrão-Mor, dos intendentos de Marinha ou dos delegados alfandegários, cargos habitualmente

⁹⁹ João Pedro Marques, “Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX”, p. 609; “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, *Anais de História de Além-Mar*, n.º 1, Lisboa, CHAM - Centro de Humanidades (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa / Universidade dos Açores), 2000, p. 230.

¹⁰⁰ Fernando David e Silva, “Sá da Bandeira: o militar-político e a Marinha (1832-1870)”, *Memórias, Academia de Marinha*, vol. 45, Lisboa, 2015, p.126.

preenchidos por oficiais da Armada ou, pelo menos, em estreita articulação com a estrutura de Marinha¹⁰¹.

Formalmente, só em 1857 os regulamentos das polícias dos portos passaram a incluir, explicitamente, nas suas competências, a repressão do tráfico de escravos¹⁰². Faziam-no já, no entanto, desde 1837 – e com especial incidência na década de 1840 –, em ambas as costas de África, umas vezes constituindo-se como instrumento da acção fiscalizadora de governadores locais mais empenhados, outras – supomos – limitando-se a cumprir as orientações ministeriais de Lisboa. De acordo com os relatos de algumas acções, verificamos que, para além dos seus funcionários – obviamente dotados da devida competência fiscalizadora e burocrática –, as autoridades portuárias recorriam, com alguma frequência, às forças militares, polícias locais ou às guarnições dos navios de guerra surtos nos portos como meio coercivo ou, simplesmente, para garantir a segurança do seu pessoal.

Com o fim do tráfico transatlântico e com os negreiros suaílis a praticarem zonas costeiras mais recônditas, é natural que – não obstante algumas iniciativas individuais de alguns capitães de porto, como a expedição/investigação conduzida no Tejungo pelo primeiro-tenente Simeão de Oliveira, em 1886 – o papel das autoridades portuárias acabe por passar para segundo plano, embora em 1879 as autoridades do porto de Moçambique ainda apreendam um pangaio sem papéis nem bandeira e abandonado pela tripulação. Nesse período, o contributo mais significativo das capitânias terá sido o adensar dos pontos de controlo costeiro, com parte delas a ficarem sob jurisdição das grandes companhias (Companhia de Moçambique e Companhia do Niassa) na transição do século XIX para o século XX¹⁰³.

7.10 Cooperação e operações conjuntas

Debruçando-se o presente capítulo sobre a acção da Marinha, há que dizer, em abono da verdade, que esta foi muitas vezes apoiada por outras forças ou meios, sendo

¹⁰¹ Jorge Silva Paulo, *Contributos para a história institucional da Autoridade Marítima*, sep. *Revista Electrónica de Direito*, n.º 3, Faculdade de Direito da Universidade do Porto, Outubro 2016, pp. 8-17.

¹⁰² João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, p. 119.

¹⁰³ Id., *ib.*, p. 120.

de destacar, neste âmbito, a cooperação com a *Royal Navy* (operações combinadas) e a colaboração do Exército (operações conjuntas¹⁰⁴).

Vimos, no capítulo anterior, que a cooperação com os cruzeiros britânicos em Angola foi algo limitada, não só devido a uma maior concentração inicial de meios navais portugueses na costa ocidental, mas, sobretudo, pelas disputas em termos de influências territoriais, nomeadamente nas faixas costeiras de Cabinda e do Ambriz. Nesse âmbito, terá tido mais sucesso a “atribuição” a Portugal, por parte da Grã-Bretanha, em meados da década de 1840, de uma zona de responsabilidade exclusiva, que só não teve mais sucesso devido a limitações, por parte do governo central, impostas na sequência de incidentes diplomáticos com o Brasil.

Foi, assim, em Moçambique que ocorreram praticamente todas as acções de cooperação com a marinha britânica (v. anexo D), três delas entre 1845 e 1847 e outras três entre 1875 e 1879, as quais envolveram, da parte de Portugal, dois brigues, uma escuna e um transporte, e, do lado britânico, duas fragatas, duas corvetas, um brigue e uma canhoneira, agrupados em forças de dois a quatro navios. Estas operações combinadas, que constituíram cerca de 10% de todas as acções anti-tráfico conduzidas por Portugal na costa moçambicana, ocorreram todas na zona Norte (Moçambique e Cabo Delgado) contra os negreiros suaílis, delas tendo resultado a captura de cinco navios e o bombardeamento de duas povoações. Assinale-se que as três primeiras acções decorreram durante os mandatos dos governadores Rodrigo de Abreu e Lima (1845-1847) – que autorizou os cruzadores britânicos a entrar em portos e baías não vigiados pelas autoridades portuguesas (o que foi sancionado pelo governo português em 1847) – e Domingos Fortunato do Vale (1847-1851), que foi alvo de referências elogiosas das autoridades britânicas. As outras três foram repartidas pelos mandatos de José Guedes de Carvalho e Meneses (1874-1877) e de Francisco Maria da Cunha (1877-1880), que, apesar de não serem conhecidos pelo seu empenho anti-tráfico (com o primeiro a ter, supostamente, compactuado com os traficantes), governaram durante um período de uma relativamente intensa actividade fiscalizadora (e de imposição de

¹⁰⁴ As expressões “operações combinadas” (multinacionais) e “operações conjuntas” (envolvendo mais do que um ramo) são empregues na terminologia militar actual, não sendo, portanto, características da linguagem da época estudada. O mesmo se aplica ao conceito de “Ramo das Forças Armadas”, já que tanto a Marinha como o Exército eram, na altura, organizações independentes, tuteladas por diferentes ministérios. No entanto, a natureza militar de ambos e as suas estruturas hierárquicas – com equivalências de postos/categorias estabelecidas desde o século XVIII –, potenciadas pela autoridade funcional dos governadores das províncias ultramarinas, facilitaram a cooperação entre eles.

soberania). Por outro lado, teriam sido, nesse período, transmitidas instruções aos comandantes – conforme consta num manuscrito de 1877 – relativamente à necessidade de se coordenarem não só com os governadores das províncias, mas também de manter comunicação com os comandantes de navios de guerra estrangeiros¹⁰⁵.

Claro que também em Moçambique existiam disputas territoriais (limitadas, a Sul, à baía de Lourenço Marques e resolvidas na transição da década de 1870 para a de 1880) e desconfianças mútuas entre britânicos e portugueses. Se, por um lado, Portugal temia que os britânicos se apropriassem de zonas de costa que reclamava como suas (o que em Moçambique era pouco expressivo), os britânicos acusavam Portugal de transigir com o tráfico, apesar das boas intenções manifestadas pelo poder político. Depois, havia a questão da reciprocidade de visita/inspecção – com maior ênfase na costa ocidental –, onde se verificava um claro desequilíbrio a favor dos britânicos. Certo é que os navios portugueses e britânicos se vigiavam mutuamente, com os comandantes portugueses a relatarem frequentemente a presença abusiva dos britânicos nas zonas costeiras sob a sua jurisdição, o que não impedia que os primeiros investigassem as denúncias de tráfico ilícito – nem sempre fiáveis – feitas pelos segundos¹⁰⁶. Estas intrusões dos britânicos, geravam, por vezes, alguns incidentes, como sucedeu em 1841, nas águas do distrito de Moçambique, quando o comandante Adams, do brigue *Acorn*, prendeu 6 traficantes. Apesar de algum desagrado, o governador-geral acabou por colaborar. Foi também nas imediações do porto de Moçambique que, em 1863, a canhoneira *Maria Ana* disputou com a corveta britânica *Orestes* a captura da barca espanhola *Duque de Tetuán*¹⁰⁷.

Apesar da arrogância patenteada por alguns oficiais da *Royal Navy*, a colaboração entre as duas marinhas revelou-se harmoniosa, havendo, inclusive, intercâmbio de oficiais em certas operações¹⁰⁸. E não esqueçamos o facto de, até finais do século XIX, os comandantes portugueses recorrerem frequentemente – sobretudo na costa oriental – a cartas e roteiros britânicos¹⁰⁹.

¹⁰⁵ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra*, pp. 179-180.

¹⁰⁶ Id., *ib.*, p. 164.

¹⁰⁷ Id., *ib.*, p. 165.

¹⁰⁸ Id., *ib.*, pp. 192, 236.

¹⁰⁹ Id., *ib.*, p. 121.

A colaboração com o Exército também se restringiu, de modo geral, à província de Moçambique, onde os desembarques e as incursões em terra tiveram especial relevo no combate aos traficantes árabes (assim como no alargamento do controlo costeiro). Estas operações conjuntas – constituindo cerca de 10% do total das acções anti-tráfico naquela província – ocorreram de modo bastante regular desde 1845, embora mais concentradas na transição da década de 1880 para a de 1890. Não dispondo de números precisos, calculamos, face às dimensões das forças empenhadas (destacamentos, secções, pelotões, companhias), que tenham envolvido, no total, perto de 400 homens do Exército, entre os quais se verificaram algumas baixas – como sucedeu com os soldados que, em 1886, acompanharam o capitão dos portos de Moçambique, primeiro-tenente António Simeão de Oliveira, numa indagação da prática de tráfico negreiro e com ele desapareceram no rio Tejungo.

Os destacamentos do Exército não só reforçavam as forças de desembarque dos navios, como também apoiavam, por terra, a sua acção – veja-se, a título de exemplo, a criação, em 1889 (por portaria do governador-geral), de uma força indígena de 200 cipaio (chefiados pelo Sargento-Mor de Angoche) para apoiar por terra a acção das forças navais em bloqueio contra o tráfico¹¹⁰. Era também a eles que as autoridades portuárias por vezes recorriam para garantir a segurança do seu pessoal ou para emprego da força durante acções de vistoria ou de apresamento.

7.11 O papel do Exército

Tirando as operações conjuntas e o apoio prestado à Marinha, pouco se tem falado sobre o papel desempenhado pelo Exército no combate ao tráfico de escravos. E, de facto, não encontrámos – nem mesmo na imprensa militar – qualquer estudo ou artigo especificamente dedicado a este tema.

No que se refere a fontes, existe, no Arquivo Histórico Militar, um ofício da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, datado de Janeiro de 1842 e dirigido à Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra, solicitando acções no sentido de se prevenir o tráfico de escravos¹¹¹. Limita-se, no entanto, a solicitar cópias/exemplares de leis e actos publicados relativamente ao assunto, sendo que, em 31 de Janeiro desse

¹¹⁰ Id., *ib.*, p. 194.

¹¹¹ AHM, Assuntos Militares Gerais, Diversos, Cx. 6 (PT/AHM/DIV/3/50/06/20).

mesmo ano, a Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra informa que nada consta, a esse respeito, naquele ministério. Neste arquivo histórico está, ainda, disponível, para consulta, o Arquivo Particular de Sá da Bandeira, onde se podem encontrar alguns documentos com interesse para este estudo. Nenhum deles, porém, se refere à acção institucional do Exército no combate à escravatura.

Mas na nossa lista de acções de combate anti-tráfico regista-se, pelo menos, uma operação totalmente levada a cabo por forças do Exército: a que foi conduzida no Infusse pelo destacamento local em 14 de Setembro de 1890, durante a qual foi destruído um pangaio e foram libertados 54 cativos (correspondendo a 3% do total de escravos resgatados em Moçambique – e 1,5% do total geral).

Depois, nunca é demais referir a importância do Exército na ocupação do território, a qual, estendendo a jurisdição nacional a toda a província, secou, gradualmente, as rotas e os entrepostos usados pelos traficantes.

Assinalem-se, por fim, os contributos individuais de alguns oficiais do Exército no combate ao tráfico, onde se distinguem políticos como Sá da Bandeira e Joaquim José Falcão e governadores ultramarinos como Pereira Marinho, Tavares de Almeida ou Abreu e Lima, cuja acção foi já devidamente mencionada neste estudo.

CAPÍTULO 8 – O BALANÇO PORTUGUÊS

8.1 Comparação de esforços

Por forma a situarmos, no plano internacional, o esforço português, recapitulemos, antes do mais, os contributos de outros países, conforme anteriormente referidos (capítulo 4):

- A Grã-Bretanha começou, a partir de 1808, a enviar, periodicamente, dois a seis navios de guerra de pequeno/médio porte para a região situada entre o Senegal e o Golfo da Guiné, estendendo, gradualmente, a sua acção, para Sul, até Benguela e chegando a prolongar as patrulhas à costa brasileira. No seu auge (décadas de 1840-1850), esta força naval chegou a empenhar trinta navios e 2.000 homens;
- Em 1820, os E.U.A. juntaram aos cruzeiros britânicos um pequeno número de navios de guerra (cinco ou seis) estacionados em Cabo Verde. Em 1824, porém, na sequência de desentendimentos com o seu antigo colonizador, retirou estes navios, apenas retomando a sua colaboração em 1842, a pedido do governo britânico e até ao início da Guerra da Secessão (1861);
- Entre 1826 e 1827, o Brasil apoiou nominalmente o combate ao tráfico britânico através da sua Divisão Naval do Leste, sedeadada em Cabinda, onde operavam, normalmente – e sem grande empenho anti-esclavagista –, dois navios de guerra;
- Da parte da França, registaram-se, desde sempre, grandes dificuldades na ratificação dos tratados de cooperação com a Grã-Bretanha, mercê de desconfianças e da renitência em conceder à *Royal Navy* o direito de inspecção aos navios navegando sob bandeira francesa. No tratado de 29 de Maio de 1845, ambas as potências se comprometiam a manter, cada uma, uma força de vinte e seis navios ao largo das costas africanas, mas a colaboração francesa parece ter sido feita mais de palavras do que de acções, sobretudo a partir da década de 1850, em que o engajamento de “trabalhadores livres” começou a ganhar expressão.

Em relação ao esforço francês, dispomos de poucos dados concretos, embora tenhamos conhecimento de, pelo menos, um estudo dedicado, ao qual não obtivemos acesso¹. A própria França parece dar tão pouca importância à sua acção repressiva do tráfico negreiro que um artigo sobre a marinha francesa publicado em 1849 nem sequer menciona esta vertente². Sabemos, no entanto, que em 1818 foi criado um cruzeiro francês nas costas africanas, o qual, porém, só se terá tornado efectivo em 1823³. Supomos que este cruzeiro não empenharia inicialmente mais do que cinco ou seis navios (eventualmente menos). Só em 1845 o tratado de repressão celebrado entre a França e a Grã-Bretanha estabelecia a intenção de ambos os países manterem, cada um, 26 navios em patrulha permanente, que cremos só a Grã-Bretanha ter cumprido cabalmente, apesar de, nesse período (até 1850), e como veremos mais adiante, a força naval francesa ter apresentado alguns resultados palpáveis em termos de capturas. E a presença naval francesa terá sido suficientemente significativa para, como vimos anteriormente (capítulo 6), motivar protestos do governo português, em 1845, contra as patrulhas franco-britânicas na costa angolana, que punham em causa a capacidade fiscalizadora nacional e traziam para aquela zona os navios de guerra de uma potência com a qual Portugal não tinha acordos bilaterais de repressão do tráfico de escravos⁴.

Da parte dos E.U.A., acrescente-se que as suas patrulhas se estenderam ao seu próprio litoral (1858-1860) e às costas do Brasil (1845-1849)⁵. Também o Brasil estabeleceu um cruzeiro na sua costa central, por volta de 1854 (após a proibição definitiva do tráfico de escravos), com um a três navios de vela, que não terá tido grande efeito⁶.

¹ Serge Daget, *La Répression de la traite des noirs au XIXe siècle. L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850)*, Paris, Karthala, 1997.

² [Jules] Girette, "La Marine Française en 1849", *Revue des Deux Mondes*, Nouvelle Période, vol. 2, n.º 2, Livraison Supplémentaire, Paris, Bureau de la Revue des Deux Mondes, 15 de Abril de 1849, pp. 1-6.

³ Marie-Jeanne Roussignol, "L'Atlantique de l'esclavage, 1775-1860", *Transatlantica* [en ligne], 1, 2002, <http://journals.openedition.org>, p. 6.

⁴ AHU, Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar, mç. 785 (1E SEMU – 1845-1859).

⁵ Jeremy Young, "Les marines et l'abolition de la traite", *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, 184-185, Guadeloupe, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2019, p. 107.

⁶ Thiago Campos Pessoa, *A "Delação Alcoforado" e o Comércio Ilegal de Africanos no Vale do Café: Notas de Pesquisa*, s.l., s.n., s.d., <https://tinyurl.com/3j3nv4tb>, consultado em Janeiro de 2021.

Em relação à Holanda, encontrámos apenas uma vaga – e pouco consistente – referência à sua eventual participação no esforço de repressão do tráfico feita por W. Ward, que refere que, além dos cruzadores britânicos, havia, ocasionalmente um ou outro navio francês ou holandês a patrulhar a costa⁷. Diga-se, de resto, que os autores britânicos não parecem dar, em geral, grande relevância à colaboração dos outros países no combate ao tráfico de escravos⁸.

Tendo em conta o número de navios empenhados por ano, a duração média das comissões e as dimensões das guarnições⁹, calculamos, só para a região atlântica, a seguinte distribuição do esforço de fiscalização:

- Grã-Bretanha: 200 navios (média de 8 em patrulha) e 25.000 homens empenhados ao longo de 62 anos;
- França: 100 navios (média de 8 em patrulha) e 12.000 homens empenhados ao longo de 28 anos;
- E.U.A.: 53 navios (média de 6 em patrulha) e 6.000 homens empenhados ao longo de 24 anos;
- Portugal: 52 navios (média de 6 em patrulha) e 6.000 homens empenhados ao longo de 32 anos;
- Brasil: 8 navios (média de 2 em patrulha) e 800 homens empenhados ao longo de 4-5 anos (divididos por dois períodos)

⁷ W. E. F. Ward, *The Royal Navy and the Slavers: the Suppression of the Atlantic Slave Trade*, Londres, George Allen and Unwin, 1969, p. 115.

⁸ Um exemplo ilustrativo recente é o da tese de doutoramento de Mary Wills, *The Royal Navy and the suppression of the Atlantic slave trade, c. 1807-1867: anti-slavery, empire and identity* (University of Hull, Junho de 2012), em que – além do recurso quase exclusivo a fontes e autores anglo-saxónicos – não é feita uma única referência ao contributo de outras potências. Em geral, estas são apenas mencionadas como promotoras ou cúmplices do tráfico.

⁹ Os dados mais precisos de que dispomos são os das forças navais britânicas (Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade: the suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth century*, Longmans, Green and Co, 1949 - dados apresentados na página “On the West African Station, 1808-1870”, *The Victorian Royal Navy*, <https://www.pdavis.nl/WestAfr.htm>, consultado em Janeiro de 2021) e portuguesas (António Marques Esparteiro: *Três Séculos no Mar (1640-1910)* – 32 vols., Colecção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987 – e *Catálogo de Navios Brigantinos (1640-1910)* – Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976). No que se refere ao pessoal, os dados referentes à *Royal Navy* foram ainda cruzados com a informação disponível noutros estudos, de que destacamos Jeremy Young, *op. cit.*, p.105 e *History of War*, “West Africa Squadron”, Reino Unido, Future Publishing Ltd., 28 de Dezembro de 2017, pp. 60-65. As estimativas mais vagas são as que se referem ao esforço francês.

Podemos dizer, em termos gerais, que, no Atlântico, cerca de metade do esforço de patrulhamento (49%) coube à Grã-Bretanha e 24% à França, seguindo-se os E.U.A. (13%) e Portugal (12%). Já o Brasil, fica-se pelos 2%. No período mais intenso de repressão do tráfico (1844-1850), as percentagens de esforço equilibram-se um pouco mais, com 44% para a Grã-Bretanha (média de 25 navios e 2.500 homens), 28% para a França (16 navios – estimativa – e 1.600 homens), 18% para Portugal (10 navios e 1.000 homens) e 10% para os E.U.A. (5-6 navios e 500 a 600 homens).

Quanto à percentagem de meios empenhados, e considerando o poder naval das principais potências marítimas referido a 1840 ¹⁰ – em que Portugal surge como a sétima ou oitava potência naval do Ocidente, ficando, inclusive, ligeiramente atrás do Brasil e dos E.U.A. – verificamos que a Grã-Bretanha e a França empenharam, em média, 5% dos seus navios menores (consideramos, nesta designação, os de tonelagem inferior a fragata), Portugal 16%, os E.U.A. 17% e o Brasil 2%. No período de 1844-1850, a Grã-Bretanha passa para 15%, a França para 10% e Portugal para 27% (tornando-se, então, o país a assumir a maior taxa de esforço). Numa análise mais focada nos dados de que dispomos em relação à Armada Portuguesa (baseado nos estudos de Marques Esparteiro), onde se contabiliza a acentuada degradação do poder naval nacional em finais da década de 1840 (gráfico 6), verificamos que, em todo o período de combate ao tráfico transatlântico de escravos (1837-1866), Portugal empenhou, em média, 13% dos seus navios – e 9% do seu poder de fogo naval – na costa ocidental de África.

Em termos de resultados obtidos, também a Grã-Bretanha surge claramente destacada no Atlântico, com 1.600 capturas e 150.000 escravos resgatados (v. capítulo 4), correspondendo, respectivamente, a 20% dos navios negreiros activos – 17% do tráfego entre a costa ocidental e a América – e a 8% do total de escravos traficados (de acordo com as estimativas da *Trans-Atlantic Slave Trade Database*). Neste aspecto, Portugal mostra-se, aparentemente, muito menos eficaz, com apenas 79 apresamentos e 1.934 escravos resgatados. Mas se os cativos resgatados correspondem apenas a 0,8%

¹⁰ Associação Marítima e Colonial, “Notícia das Principaes Marinhas de Guerra”, *Annaes Maritimos e Coloniaes*, 1^a s., Novembro de 1840 a Setembro de 1841, pp. 93-103. Nas tabelas apresentadas (nem sempre coerentes quanto à classificação dos navios por tipo), a Grã-Bretanha dispõe de 22 naus, 10 fragatas, 34 vapores e 130 navios menores; a França 14 naus, 12 fragatas, 29 vapores e 129 navios menores; os E.U.A. 3 naus, 5 fragatas, 11 corvetas e 19 navios diversos; o Brasil 6 fragatas, 7 corvetas, 16 brigues, 12 escunas, 7 patachos e 16 canhoneiras; e Portugal 1 nau, 7 fragatas, 8 corvetas, 1 brigue, 10 escunas, 2 vapores e 16 navios menores.

do tráfico nas suas costas atlânticas, as capturas já rondam os 12% do tráfego marítimo que dali se dirigiu para as Américas e cerca de 15% dos navios negreiros que ali operavam. Já a marinha dos Estados Unidos capturou 51 navios, 15 dos quais nas costas das Américas e os restantes em África¹¹. Jeremy Young afirma, a propósito, que a *U. S. Navy* tinha a sua acção limitada pelo facto de não dispor de bases em África nem autoridade para capturar navios de outras bandeiras¹² – e aqui há que referir que a segunda parte desta justificação é válida também para Portugal, cujos navios estavam, ainda, sujeitos a restrições impostas pelo seu governo no sentido de evitar incidentes diplomáticos. Em relação à França não dispomos de dados consolidados, mas vejamos, em termos comparativos, os números apresentados pelas autoridades britânicas, referentes ao ano de 1846¹³, que atribuem à Grã-Bretanha 40 navios capturados ou destruídos na costa ocidental de África (66%), 12 navios à França (20%), 7 navios a Portugal (11%) – número corroborado pelo nosso levantamento – e 2 navios aos E.U.A. (3%). E se as capturas portuguesas correspondem, no total atlântico, a apenas 5% das britânicas (o que nos dá uma eficiência comparativa da ordem dos 20%, entrando em linha de conta com o menor número de meios empenhados), o seu valor relativo médio sobe para 9% (eficiência relativa de 28%) no período de 1837 a 1848, situando-se nos 16% (eficiência relativa de 31%) no período de 1843-47¹⁴. E, em termos de eficiência comparada com a Grã-Bretanha, o desempenho dos outros países não é, de resto, superior ao português: a França não ultrapassa os 19% e os E.U.A. ficam nos 12%. Nos dados referentes ao ano de 1846, a eficiência dos navios portugueses corresponde a 37% da dos britânicos, ultrapassando, uma vez mais, a dos franceses, com 35% e a dos americanos, com 19%. Quanto à França, a sua eficácia fiscalizadora terá sido minada pelas suas próprias autoridades, que, logo em 1845, retiram o direito de visita aos navios britânicos, enquanto os tribunais franceses, por essa altura, libertam os negreiros portugueses, brasileiros e espanhóis capturados pelo cruzeiro francês¹⁵.

¹¹ Jeremy Young, *op. cit.*, p. 107.

¹² *Id.*, *ib.*, pp. 107-108.

¹³ Roquinaldo Ferreira, “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, [s.l.], *História Unisinos*, 15(1):3-13, Janeiro/Abril 2011, p. 10.

¹⁴ De acordo com os números compilados por John Beeler (2006), cit. J. Young, *op. cit.*, pp. 106-107.

¹⁵ Marie-Jeanne Roussignol, *op. cit.*, p. 10.

Já na costa oriental, a Grã-Bretanha terá tido Portugal como seu único parceiro na repressão do tráfico, não obstante a presença naval de outros países (nomeadamente da França). Nessa região, o esforço terá sido bastante mais equilibrado, apesar de, como refere João Freire, não dispormos de estatísticas muito rigorosas sobre a presença naval britânica naquelas paragens¹⁶. Segundo Raymond Howel (citado pelo mesmo autor¹⁷), a *Royal Navy* teria, em média, 20 navios para cobrir todo o Índico, 10 dos quais, em 1848, estariam especificamente empenhados na supressão do tráfico negreiro, número que em 1870 teria caído para metade. Calculamos, assim, que, ao longo de cerca de 70 anos (1840-1810) – embora, como vimos, a última captura de um navio negreiro no Índico tenha ocorrido em 1922 –, a Grã-Bretanha tenha ali empenhado cerca de 180 navios e 18.000 homens. Portugal, num período praticamente idêntico, empenhou perto de 150 navios e quase 18.000 homens, o que terá correspondido, globalmente, a 90% esforço britânico e a 49% do empenho de meios naquela região.

Também não dispomos de muitos dados sobre as capturas britânicas no Índico¹⁸. Segundo Christopher Lloyd, entre 1862 e 1863, a *Royal Navy* terá ali apresado 43 navios, com 483 escravos a bordo, aos quais somou 74 capturas e 2.168 escravos resgatados entre 1867 e 1878¹⁹. Mas G. L. Sullivan, oficial da *Royal Navy* que serviu na costa oriental, afirma que só no biénio de 1868-69 participou, com outros navios britânicos, na libertação de 2.179 escravos²⁰. No que se refere a apresamentos britânicos nas costas moçambicanas, as estatísticas existentes apontam para 19 no período de 1846 a 1878²¹, que, segundo, as nossas estimativas, corresponderão a cerca de 8% do total de capturas feitas pela *Royal Navy* na África Oriental. No mesmo período (1862-1878), Portugal capturou ali 47 navios e resgatou 348 escravos, o que dá, respectivamente, 37% e 7% dos resultados dos britânicos. Tendo em conta o volume de meios

¹⁶ João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negreiro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013, p. 161.

¹⁷ Id., *ib.*, p. 162.

¹⁸ Conforme refere Richard Allen (2008), cit. João Freire, *op. cit.*, pp. 166-167.

¹⁹ João Freire., *op. cit.*, p. 167.

²⁰ G. L. Sullivan, *Dhow Chasing in Zanzibar Waters and on the Eastern Coast of Africa: Narrative of Five Year's Experience in the Suppression of the Slave Trade*, 3.^a ed., Londres, Sampson Low, 1873, p. 5.

²¹ José Capela, *O Tráfico de Escravos nos Portos de Moçambique 1717-1904*, 2.^a ed. refundida, Porto, Edições Afrontamento, Fevereiro 2016, pp. 97-98, 126-136.

empenhados por ambos os governos, a disparidade de desempenhos, em termos de eficiência, reduz-se para menos de metade da que se verificou no Atlântico. No caso particular da província de Moçambique – tendo como referência o período de 1846-78 – as autoridades portuguesas terão ali capturado sensivelmente o triplo das presas dos seus aliados (que se terão mostrado menos intrusivos naquelas paragens). Diga-se, porém, que em relação às nossas incipientes estimativas do volume de escravos traficados, respectivamente, em toda a costa oriental e no litoral moçambicano, a percentagem de resgates é bastante baixa para ambos os países (0,75% para Portugal e 0,8% para a Grã-Bretanha).

Naturalmente, encaramos com alguma reserva estas projecções, mas se fizermos um “apanhado” global em ambas as costas de África, verificamos que a Grã-Bretanha empenhou, ao longo de um século (1808-c.1910), cerca de 400 navios e 45.000 homens, enquanto Portugal, empenhou, ao longo de sete décadas (1838-1904), cerca de 200 navios e 24.000 homens. Isto atribui à Grã-Bretanha cerca de 52% do esforço global de combate ao tráfico, cabendo a Portugal 27% (empenhando o equivalente a 51% dos meios do seu aliado). Limitados ao Atlântico em termos de combate ao tráfico, a França fica-se pelos 13%, os E.U.A. pelos 7% e o Brasil por 1%.

No que se refere aos resultados globais da acção fiscalizadora, a Grã-Bretanha surge muito mais destacada, com um total estimado de 1.850 capturas (83% de todos os apresamentos) e cerca de 175.000 escravos resgatados (no Índico, face às lacunas existentes, completámos os dados disponíveis com algumas projecções). A Portugal cabem 174 capturas (9% das que foram efectuadas pelos britânicos e 8% do total mundial) e o resgate de uns 3.640 escravos (2% dos resgates britânicos). Os E.U.A., com os seus 51 apresamentos no Atlântico, ficam-se pelos 2% do total, não se tendo conhecimento de resgates de escravos feitos pela sua marinha. Desconhecemos também o total de capturas feito pelos navios de guerra franceses, mas estimamos, numa projecção expedita, que não tenha ultrapassado a centena e meia (7%).

Em relação à percentagem global de meios empenhados, é sobre Portugal que recai o maior esforço – 20% dos seus navios e 13% do poder de fogo da sua Armada, contra 6% dos navios e 10% do poder de fogo do lado britânico. Refira-se que não estão aqui contabilizados os meios empenhados na costa ocidental de África a partir de 1869, já que nessa altura o tráfico foi ali dado como extinto. A França terá empenhado, em média, 4% dos navios e 9% do seu poder de fogo; os E.U.A. 13% dos navios e 12% do

seu poder de fogo, e o Brasil 2% da esquadra e 5% do seu poder de fogo (num período muito limitado, como vimos).

No que se refere à extensão de costa patrulhada, obtemos, de modo sumário, a seguinte comparação entre a Grã-Bretanha e Portugal (os únicos a fazê-lo de modo contínuo e consistente):

	Grã-Bretanha	Portugal
Costa Oeste de África	4.008 milhas (Dakar a Benguela)	712 milhas (Cabinda a Benguela) 246 milhas (costa da Guiné)
Costa Leste de África²²	3.692 milhas (Angoche ao Djibouti)	512 milhas (Angoche ao Rovuma)
Brasil	461 milhas (Rio de Janeiro a Curitiba)	—
TOTAL	8.160 milhas	1.470 milhas

Tabela 8 – Extensão de costa patrulhada (Portugal e Grã-Bretanha)

Vemos aqui que, em termos de extensão patrulhada, os cruzeiros portugueses cobriram – embora de modo não uniforme – o equivalente a 18% da faixa coberta pelos britânicos (e 19% da costa de África sob vigilância). Claro que, como vimos anteriormente, não houve exactamente uma repartição de áreas de responsabilidade, registando-se frequentemente sobreposição de patrulhas. A única excepção terá sido a atribuição temporária a Portugal, pela Grã-Bretanha, da faixa entre o Ambriz e o Cabo Ledo, cujas meras 162 milhas, correspondendo a 23% da costa angolana e a 4% da costa ocidental africana sujeita a fiscalização, albergavam cerca de 50% do tráfico angolano e 18% do tráfico global. Se considerarmos o número de unidades navais empenhadas por ambos os países, o esforço de patrulhamento português (área coberta por navio) correspondeu a pouco mais de um terço (35%) do esforço britânico.

No que diz respeito a baixas, os dados mais concretos de que dispomos relativamente ao lado britânico referem-se ao Atlântico, apontando para uma mortalidade da ordem dos 5,5%, num total de 5.000 mortes, quase todas por doença²³.

²² Não contabilizamos os trânsitos de/para o Cabo, no caso da Grã-Bretanha, nem de/para Lourenço Marques, no caso de Portugal.

²³ *History of War*, p. 65.

Bernard Edwards, refere, especificamente, que em 1838, de 885 homens, 118 tinham morrido de doença, acidente ou combate²⁴ (13%). Peter Grindal dá-nos números mais precisos para o período de 1825-1833 (valores anuais), em que as baixas mortais por doença correspondem a 9% e as mortes por acidente a 0,6%²⁵. Diga-se, no entanto, que estas percentagens se referem ao total de homens em cada ano. Se considerarmos que as guarnições se mantinham em comissão dois a três anos, embora com algum re completamento (que estimamos da ordem dos 20%) na sequência das baixas sofridas (nem todas necessariamente mortais), as taxas de mortalidade sobem, respectivamente, para 18% e 1%. Se alargarmos estas percentagens às costas do Índico, poderemos estimar que, no combate ao tráfico de escravos, a *Royal Navy* terá sofrido cerca de 7.000 mortes por doença (considerando, na costa oriental, números mais baixos em resultado dos progressos da medicina) e 500 a 600 por combate ou acidente. Do lado português, contabilizamos duas a três dezenas de baixas mortais por acidente ou combate – todas em Moçambique (poderão ter ocorrido algumas em Angola, mas não encontrámos registos que o indiquem) –, correspondendo a cerca de 5% das baixas britânicas da mesma natureza, uma discrepância eventualmente explicável pela postura bastante menos agressiva (e, talvez, por um menor sentimento de impunidade) da Armada Portuguesa. Quanto às mortes por doença, embora não sendo – pelo menos no caso português – directamente imputáveis ao combate ao tráfico, não terão, decerto, sido percentualmente inferiores às dos britânicos. Tendo em conta apenas o número de efectivos envolvidos no combate ao tráfico de escravos, podemos estimar, do lado português, cerca de três milhares de mortes por motivo de doença.

8.2 O impacto da acção repressiva

Segundo Bernard Edwards, em 1840 o tráfico anual a partir de África tinha-se reduzido, graças à acção da *Royal Navy*, de 100.000 para 65.000 escravos²⁶. De acordo com os números da *Trans-Atlantic Slave Trade Database*, passa-se de uma média anual de 94.000 escravos no quinquénio de 1836-1840 (sendo que a média anual das primeiras quatro décadas do século XIX – com excepção da redução sofrida nos

²⁴ João Freire., *op. cit.*, p. 161.

²⁵ J. Young, *op. cit.*, p.105.

²⁶ João Freire., *op. cit.*, p. 161.

primeiros anos da década de 1830, por efeito da primeira tentativa de proibição do tráfico pelo governo brasileiro – é da ordem dos 80.000) para uma média de 45.000 no período de 1841-1845.

No entanto, os números voltam a subir, para uma média da ordem dos 74.000 escravos por ano, na segunda metade da década de 1840 (v. gráfico 17), apesar do considerável aumento da presença naval britânica (v. gráfico 15), só voltando a cair significativamente depois de 1850, na sequência da proibição definitiva do tráfico pelo governo brasileiro. Isto não quer, porém, dizer que a repressão britânica não fosse eficaz nesse período, tendo o recrudescimento do tráfico correspondido, de resto, a um considerável aumento dos apresamentos (v. gráfico 38). E, como vimos, nesta última grande medição de forças entre os traficantes e os cruzadores, o governo brasileiro acabou por ceder à pressão britânica – e até o aumento anterior se deveu, em boa parte, ao “aprovisionamento” maciço que, tendencialmente, precede um corte previsto no fluxo de abastecimento –, naquilo que acabou por constituir uma inquestionável vitória política da Grã-Bretanha.

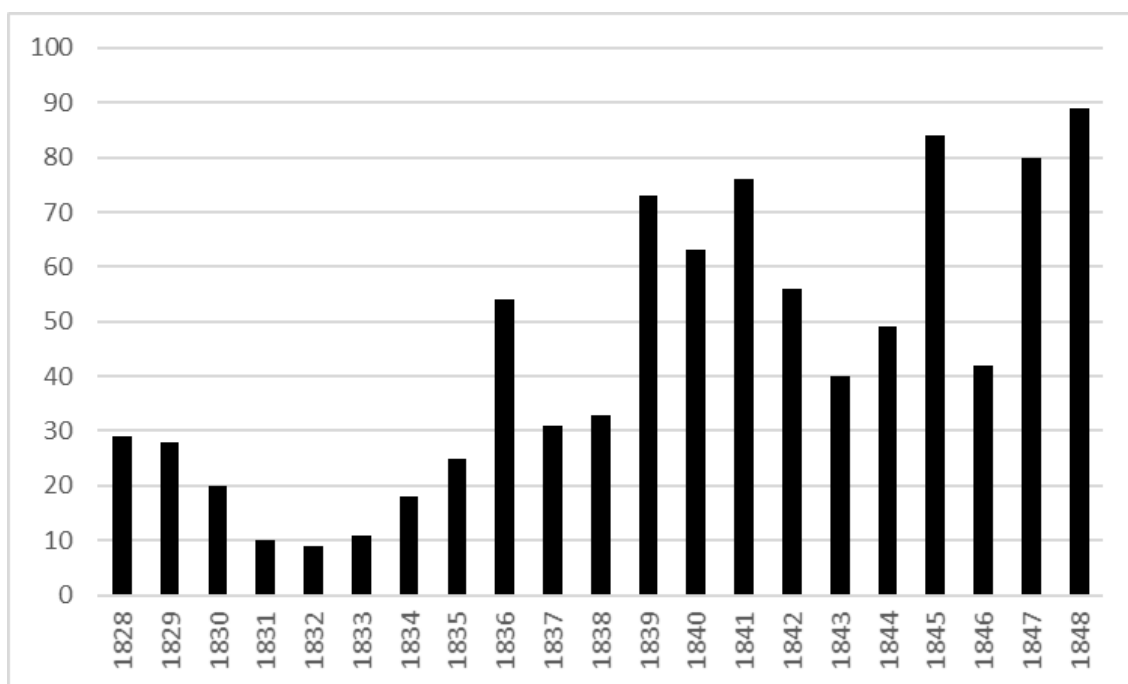


Gráfico 38 – Capturas britânicas no Atlântico (1828-1848)²⁷

Isto não impediu que, em 1855, Sá da Bandeira denunciasse, sem contemplações, o facto de o tráfico prosseguir em muitos locais onde a acção das

²⁷ De acordo com os números compilados por John Beeler (2006), cit. J. Young, *op. cit.*, pp. 106-107.

autoridades britânicas se exercia de modo constante, sugerindo que o dinheiro que estas gastavam na manutenção das esquadras seria melhor empregue em esforços diplomáticos junto das autoridades espanholas no sentido do encerramento dos mercados cubanos²⁸.

Em relação às províncias portuguesas, vimos, no gráfico 29, que a percentagem do volume de tráfico ali ocorrido em relação ao total global – e, uma vez mais, desprezando o hiato associado à primeira (e efêmera) proibição do tráfico brasileiro (que ali era dominante) – sofre uma queda acentuada logo na primeira metade da década de 1840, que, aparentemente, estará relacionada com o aumento da fiscalização. Resta, porém, apurar se este efeito se deve ao esforço britânico – que ali teria passado a incidir com maior intensidade, face à acentuada redução verificada noutras regiões – ou ao português.

Na zona da Guiné e Cabo Verde, onde foi, sobretudo, a fiscalização britânica que se fez sentir, nomeadamente entre 1835 e 1839, e onde a presença naval portuguesa foi pontual, com apenas um apresamento (v. capítulos 5 e 6), podemos considerar que esta última não terá tido um efeito significativo. Nessa perspectiva, a acção das autoridades locais, com quatro apresamentos em 1837 e mais um em 1844, poderá ter sido mais determinante, apesar de o gráfico 24 nos mostrar que o tráfico se manteve activo – com variações irregulares – até 1850. E mesmo a acção da *Royal Navy*, não obstante várias capturas no período assinalado, não parece ter tido grande impacto para além do incidente com o governo português decorrente da incursão efectuada em Bolama em 1838. De resto, há que ter em conta que o tráfico naquela zona constituiu apenas 3% da totalidade das províncias portuguesas na costa ocidental (5% no período da proibição – posterior a 1836), pelo que nos iremos concentrar nas províncias de Angola e Moçambique.

Se analisarmos o gráfico 39, que nos mostra a evolução das percentagens do tráfico angolano e moçambicano em relação às regiões geográficas em que se inseriam, verificamos que, depois de um ligeiro aumento – falamos em termos relativos e não absolutos – entre a segunda metade da década de 1830 e a primeira metade da década de 1840 (eventualmente por efeito da “fuga” do tráfico brasileiro face à repressão britânica

²⁸ Sá da Bandeira, *Factos e considerações relativas aos direitos de Portugal sobre os territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz e mais logares da costa ocidental d’Africa situada entre o 5.º grau 12 minutos e o 8.º grau de latitude austral*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1855, pp. 33-34, 36.

noutras paragens), se dá uma queda acentuada, numa evolução localizada oposta à do tráfico global em África (como vimos anteriormente, no início da década de 1840 dá-se uma queda geral no tráfico africano, logo contrabalançada por um acentuado aumento na segunda metade dessa década). Só Moçambique contraria temporariamente a tendência decrescente em meados da década de 1850, por efeito do aumento do tráfico hispano-cubano.

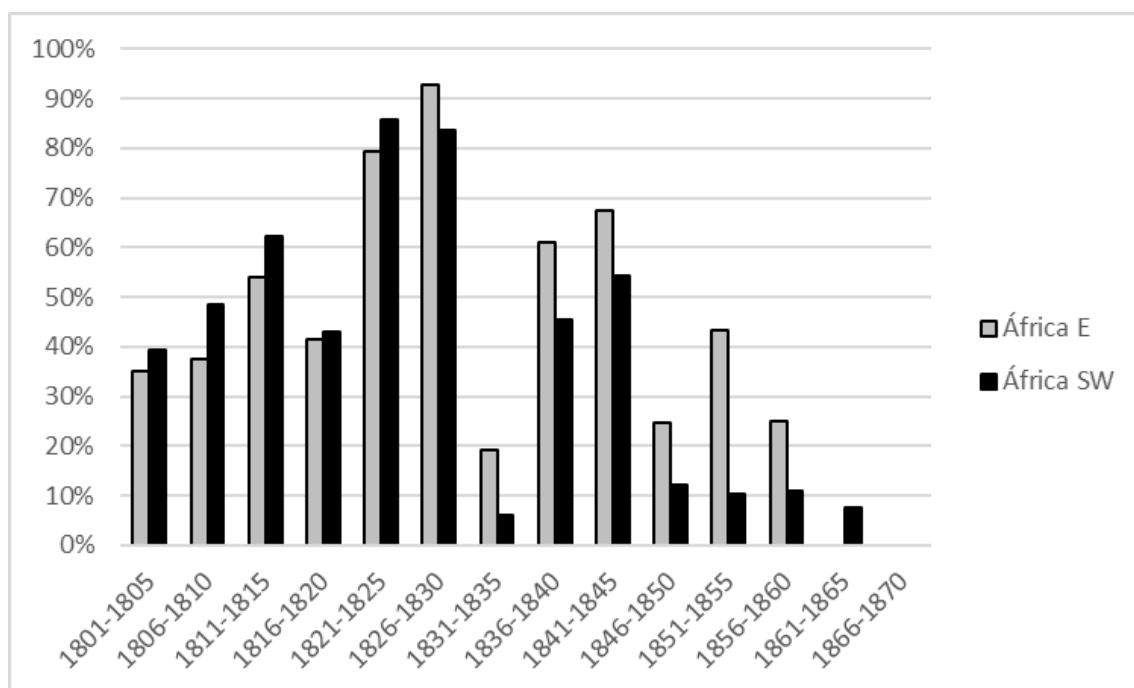


Gráfico 39 – Percentagens do tráfico nas possessões portuguesas em relação às respectivas regiões

Vejamos, agora, separadamente e de modo mais detalhado, cada uma destas províncias. Já tínhamos visto que, em Angola, a repressão conduzida pelas autoridades locais tinha reduzido consideravelmente o tráfico em Luanda e em Benguela logo no início da década de 1840, embora esse tráfico se tenha parcialmente transferido para os portos mais a Norte (Ambriz e Cabinda) – v. gráficos 32 e 33. Se confrontarmos a evolução do tráfico na província com as presenças navais portuguesa e britânica (gráfico 40), poderemos relacionar a queda ocorrida em 1840 com o aumento da fiscalização conduzida pela *Royal Navy* (embora, por outro lado, e conforme atrás referido, a nova postura das autoridades portuguesas já se fizesse também sentir). No entanto, a que se verifica depois de 1845 (ao contrário da tendência mundial) parece já dever-se – pelo menos em parte – à maior presença naval portuguesa, que nesse ponto atinge o seu

máximo (tal como o número de apresamentos)²⁹, e que, como vimos, mereceu vivos protestos da parte dos traficantes e dos seus cúmplices. Depois de 1850, os valores tornam-se residuais e a acção fiscalizadora, quer a portuguesa quer a britânica, regulariza-se e dimensiona-se por forma a eliminar o que resta do tráfico e a impedir o regresso dos traficantes.

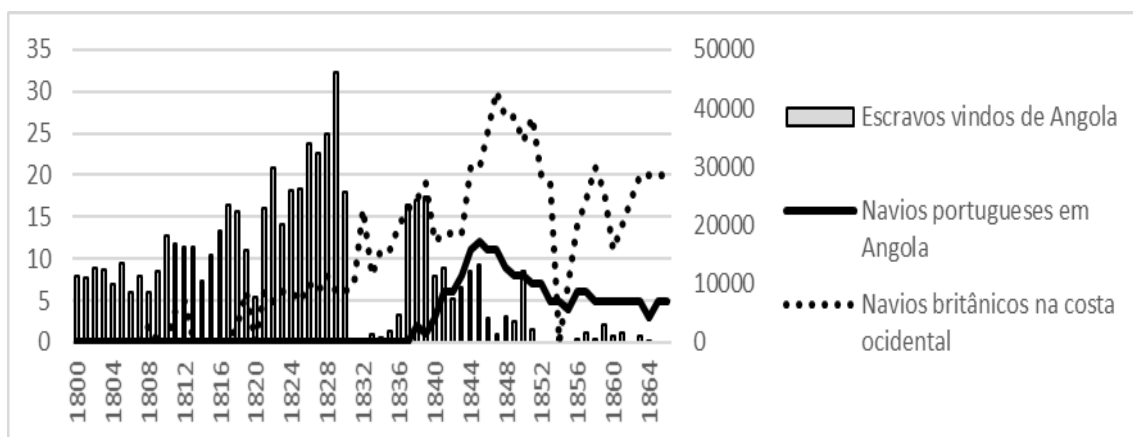


Gráfico 40 – Impacto da fiscalização portuguesa (e britânica) em Angola – a escala da esquerda dá-nos o número de navios fiscalizadores e a da esquerda o número de escravos provenientes da província.

Em Moçambique, uma vez que não temos números precisos sobre a presença naval britânica, limitamo-nos a interpretar os efeitos da fiscalização portuguesa, que começa a impor-se logo no início da década, mas, aparentemente, já em contraciclo, uma vez que após a morte do Marquês de Aracati, em 1838, o governo local deixa de se mostrar favorável aos traficantes (situação desfavorável que deixa de justificar o penoso desvio pela costa oriental). No período do tráfico transatlântico, a máxima presença naval regista-se em 1849, apesar de em 1845 – ano em que ocorre o maior número de apresamentos – se verificar um pico relativo. Mas se é verdade que esse período de máxima presença e acção fiscalizadora corresponde a valores mínimos de tráfico, há que lembrar que a marcante e continuada presença naval terá, sem dúvida, contrariado as tentativas de restabelecimento do comércio negreiro pelos traficantes locais e, como vimos anteriormente (capítulo 6), até por alguns governadores – como João da Costa

²⁹ Roquinaldo Ferreira reparte os créditos pelos cruzeiros luso-britânicos (destacando a acção da *Royal Navy* no início da década) e pela acção das autoridades locais (*op. cit.*, pp. 4, 6-10).

Xavier (1841-1843) e Vasco Carvalho e Meneses (1854-1857) –, assim como o temporário aumento do tráfico cubano na década de 1850.

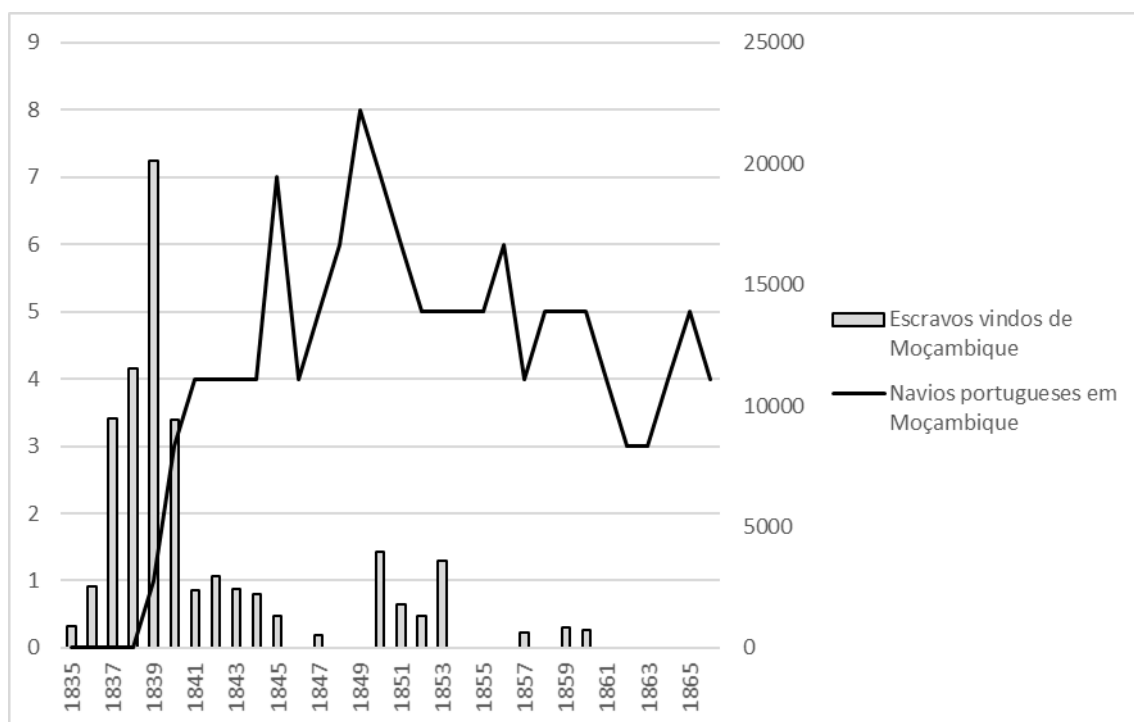


Gráfico 41 – Impacto da fiscalização portuguesa em Moçambique – a escala da esquerda dá-nos o número de navios fiscalizadores e a da esquerda o número de escravos provenientes da província.

Ainda em Moçambique, mas no que se refere ao tráfico árabo-muçulmano, torna-se mais difícil aferir o impacto da fiscalização portuguesa e britânica, já que não dispomos de dados rigorosos sobre os volumes de embarque de cativos. E uma interpretação da evolução ilustrada pelo gráfico 22 acaba por não fazer sentido, já que boa parte desse gráfico se baseia, justamente, num cálculo dos efeitos da acção repressiva das potências ocidentais, nomeadamente da Grã-Bretanha. As estimativas disponíveis (v. capítulos 4 e 5), parecem indicar um aumento considerável do tráfico zanzibariano, entre 1850 e 1858, de 20.000 para 40.000 escravos por ano, número que, no final da década de 1860 – com o início da pressão britânica – terá caído para metade. No entanto, no início da década seguinte, já temos valores anuais da ordem dos 60.000, provavelmente já prevendo os efeitos da proibição do tráfico pelo sultão em 1873. É, assim, de calcular que, a partir de meados da década, os números tenham caído consideravelmente. E é natural que, na última década do século, com a consolidação da

tutela britânica, os valores tenham caído ainda mais, tornando-se, eventualmente, residuais a partir de 1897, data da proibição total da escravidão no sultanato. Se este panorama não nos permite avaliar cabalmente os efeitos repressivos dos cruzeiros ocidentais, mostra-nos, pelo menos, a eficácia da pressão militar britânica sobre o governo de Zanzibar.

Na costa moçambicana, os valores de que dispomos apontam para números anuais da ordem dos 10.000 em 1852-53 e dos 5.000-6.000 por volta de 1860. São números pouco consistentes – tal como, de resto, os do parágrafo anterior – para nos levar a concluir que se terá registado uma queda no tráfico muçulmano por efeito da fiscalização portuguesa.

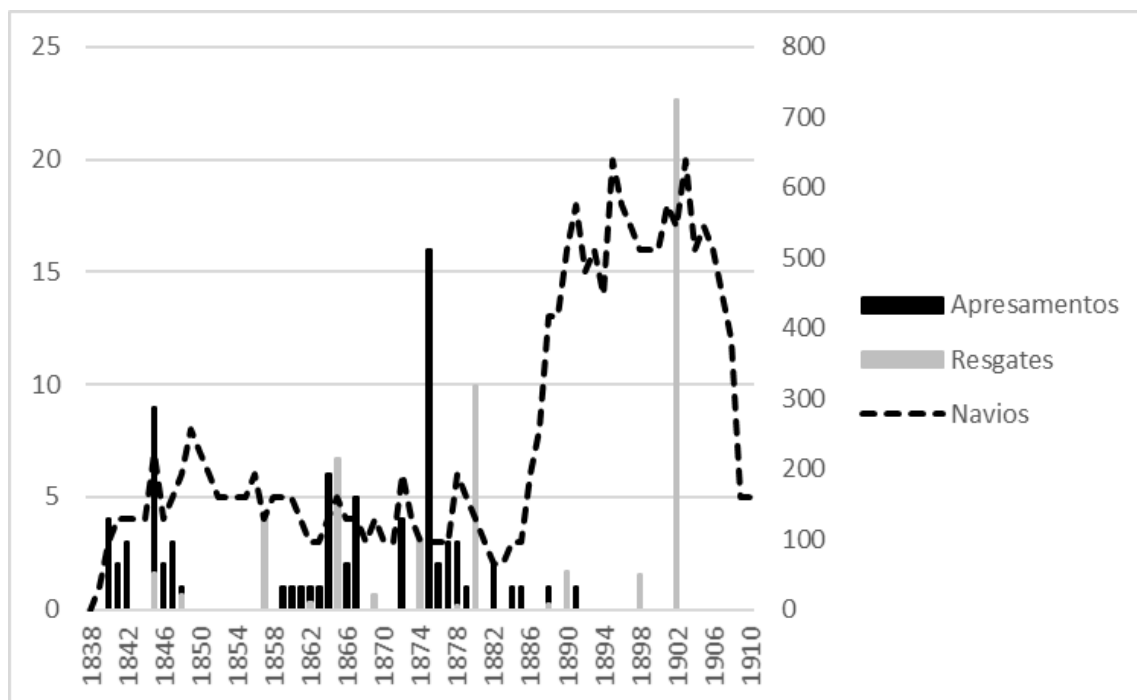


Gráfico 42 – Resultados da fiscalização versus presença naval portuguesa em Moçambique – a escala da esquerda indica-nos o número de navios de guerra e de apresamentos, a da direita refere-se ao número de escravos resgatados

Uma análise do gráfico 42 mostra-nos uma queda no ritmo de apresamentos e resgates a partir de finais da década de 1870, decréscimo que se torna acentuadamente desproporcional ao aumento do número de navios de guerra nas duas últimas décadas do século. Esta evolução parece indicar que o tráfico se encontra controlado no final do século. No entanto, em 1902, nas operações na foz do rio Nabúri e no Simuco, regista-se um impressionante número de escravos resgatados – além da captura de dois

pangaios e da destruição de outros dois –, sendo que as informações colhidas no terreno apontavam para a continuação do tráfico. É certo que o último cruzeiro conduzido, em 1904, na costa moçambicana, sem resultados visíveis, parece confirmar a efectiva queda do comércio de escravos na província, mas convém não esquecer que esse cruzeiro não implicou qualquer incursão de grande envergadura que pudesse, eventualmente, revelar nichos daquela actividade. Seja como for, é provável que esses nichos tenham praticamente desaparecido após a submissão definitiva do sultanato de Angoche, por volta de 1910.

Fica, assim, a dúvida se a suposta queda no tráfico se deveu à eficácia fiscalizadora dos navios de guerra ou – mais provavelmente – aos efeitos da ocupação territorial – apoiada pela Marinha – conduzida no último quartel do século XIX e inícios do século XX. Mas, ao que tudo indica, Portugal terá cumprido a sua parte.

Conclusão

No presente estudo, começámos por abordar os conceitos de Escravidão e de Escravatura, o primeiro referindo-se, essencialmente, à condição de Escravo, e o segundo, tendo começado por designar um conjunto de escravos – derivando daí a expressão “tráfico de escravatura”, largamente utilizada até finais do século XIX –, acabou por referir-se à prática da escravização de seres humanos. Sobre a condição de Escravo, habitualmente associada a trabalho compulsivo não remunerado e a maus-tratos, estabelecemos que só assim seria considerada nos casos em que a pessoa deixasse de dispor de si própria e passasse a ser considerada propriedade de outrem, passando, desse modo a ter um estatuto de bem transaccionável. Isto não quer dizer que o Escravo fosse totalmente destituído de direitos ou de personalidade jurídica, existindo, desde a mais remota Antiguidade, leis que o protegiam de certas arbitrariedades, permitindo até, nalguns casos, o seu resgate – por vezes pelo próprio – mediante um valor pecuniário a pagar ao proprietário. E não é menos verdade que alguns escravos gozavam de certos privilégios e mesmo de algum conforto, podendo o seu nível de vida ser superior ao de alguns homens livres.

Vimos que a prática da escravização é, pelo menos, tão antiga como a história da Civilização, sendo frequentemente destinada aos prisioneiros de guerra, às populações conquistadas ou aos insolventes. Mas foi a civilização romana a primeira a praticá-la e a explorá-la comercialmente em grande escala, tornando-se o protótipo da sociedade escravagista. Já os Árabes foram, nos séculos VIII e IX, os primeiros a procurar escravos no interior do continente africano. No século XV, com a exploração da costa ocidental de África, os europeus – nomeadamente os portugueses – começaram a desviar para o litoral uma parte do tráfico muçulmano e estabeleceram os seus próprios entrepostos, umas vezes negociando com os soberanos locais, outras vezes conduzindo expedições de captura entre as populações costeiras.

Inicialmente uma curiosidade e um luxo na Europa quatrocentista, os cativos africanos não tardaram a converter-se numa importante fonte de mão-de-obra para a recém-estabelecida indústria açucareira, primeiro nas ilhas atlânticas, depois, numa escala sempre crescente, no Brasil, nas Caraíbas e noutras partes do continente americano. Era o início da moderna escravatura e do tráfico (triangular) transatlântico que lhe estava associado, em que, a troco de alguns produtos de luxo europeus, milhões

de africanos foram arrancados das suas terras de origem e embarcados à força – em terríveis condições – para as plantações das Américas, de onde, por sua vez e fechando o circuito, eram expedidos para a Europa grandes carregamentos de açúcar (a que se juntariam, mais tarde, o tabaco, o algodão e o café).

Sendo o principal mercado receptor de escravos (absorvendo mais do que um terço do total), o Brasil foi, também, predominante em termos de proveniências, que flutuaram de acordo com o domínio português das costas africanas. Assim, se até meados do século XVII quase todos os escravos provinham da Senegâmbia e, principalmente, do Golfo da Guiné, a tomada de Arguim e da Mina pelos holandeses levou os traficantes portugueses a abastecer-se mais para Sul, tornando a costa congolana a sua zona preferencial. A costa moçambicana, que se constituiu como opção durante a breve ocupação temporária de Angola pelos holandeses, só viria a entrar nas rotas do tráfico de formas consolidada na segunda década do século XIX, uma vez que a viagem pelo Cabo era consideravelmente penosa. Quanto às Caraíbas, mantiveram no Golfo da Guiné o seu principal mercado abastecedor.

Sendo verdade que a escravização já era praticada em África antes da chegada dos árabes e dos europeus, foram estes – sobretudo os segundos – que a fizeram atingir níveis até aí inimagináveis, tendo a intensa procura feito subir exponencialmente as guerras e as razias destinadas à obtenção de cativos. Com britânicos, franceses e holandeses a juntarem-se a portugueses e espanhóis, os embarques de escravos africanos atingiram uma escala verdadeiramente industrial, chegando-se, na segunda metade do século XVIII, a valores anuais da ordem dos 80.000. Neste período, em que o império britânico atingiu o seu auge, as importações de escravos feitas pela Grã-Bretanha ultrapassaram as portuguesas, sendo este ascendente apenas interrompido pela ascensão da corrente abolicionista em Inglaterra no início do século XIX.

Em relação aos números globais desta tragédia humana e demográfica (cujo verdadeiro impacto ainda está por estudar cabalmente), grande parte dos historiadores contemporâneos tendem a apresentar valores entre os 12 e os 13 milhões – apesar de alguns, como Joseph Inikori, invocando uma margem adicional de embarques clandestinos (não registados), apontarem para mais de 15 milhões. Quase metade dessa contagem (40% a 47%) cabe ao tráfico luso-brasileiro, e mesmo repartindo, grosseiramente, com o Brasil as responsabilidades pelo tráfico contabilizado após a

independência daquele território, Portugal continua a liderar a lista de países traficantes, com 4 a 5 milhões de escravos embarcados (30% a 40%).

Um pouco esquecido ou, pelo menos, minimizado nesta contagem tem sido o tráfico árabo-muçulmano, cujos totais estimados – já que não temos registos rigorosos – não deverão andar muito longe dos europeus, embora diluído ao longo de um período três vezes maior (12 séculos). Mas em meados do século XIX ultrapassou o tráfico ocidental, atingindo valores muito próximos dos que este chegara a registar no seu auge.

Apesar de as grandes religiões, como o Cristianismo e o Islão, condenarem, de forma genérica, a escravização de seres humanos – acabando, porém, por se tornar tolerantes ou mesmo coniventes com esta prática –, a grande reacção ao escravagismo surgiu no seio de comunidades protestantes não institucionalizadas – como os Quakers, muito influentes na costa setentrional do futuro território dos Estados Unidos –, que promoviam a frugalidade, a vida comunitária simples e, de modo menos óbvio, a livre iniciativa, conducente a modelos económicos capitalistas. E foram, estes, mais do que os iluministas e o seu idealismo, o verdadeiro motor das ideias abolicionistas. Na Inglaterra dos finais do século XVIII, foram os grupos evangélicos a moldar a opinião pública letrada e politicamente interventiva contra os horrores do tráfico de escravos, conduzindo à aprovação do *Slave Trade Act* de 1807 e ao banimento do comércio de escravos em todo o império britânico. Na altura, a Grã-Bretanha obtinha, ainda, grandes proveitos das plantações caribenhas, mas o peso destes lucros na sua economia, baseada num mercado global diversificado – que incluía o rico comércio asiático e a exportação de produtos manufacturados pela sua indústria – davam-lhe suficiente folga financeira para liderar a implantação de um novo modelo económico mundial, ao mesmo tempo que combatia a concorrência dos países escravagistas.

Assumindo a vanguarda da luta contra a face mais detestada do escravagismo – o tráfico de escravos –, o governo britânico persuadiu (e pressionou) as outras potências marítimas a assinarem tratados bilaterais de repressão do comércio negreiro, que incluíam a cooperação entre marinhas de guerra, a concessão mútua do direito de vistoria e o estabelecimento de comissões mistas para julgar os traficantes. Claro que esta reciprocidade era meramente teórica, pois a supremacia da *Royal Navy*, vencedora das guerras napoleónicas e livre para abraçar a causa da *Pax Britannica*, tornava estas colaborações claramente assimétricas, motivando algumas reacções dos seus parceiros.

E a verdade é que esta nova cruzada anti-tráfico constituía um excelente pretexto para a (re)afirmação do domínio marítimo britânico sobre as outras potências.

Diga-se que, neste processo, as potências signatárias não mostraram todas a mesma abertura para aderir a estes acordos. Se a França vira o Haiti tornar-se independente em 1804, perdendo, assim, o seu principal mercado receptor, e os Estados Unidos, dominados pelos estados livres do Norte, pouco traficavam, já que o clima temperado das suas plantações permitia a procriação dos escravos (comerciados internamente), Portugal – tal como, mais tarde, o Brasil – e a Espanha, viam as suas pouco diversificadas economias ameaçadas pela proibição do tráfico. Mas enquanto a Espanha se via na contingência de ceder à pressão britânica – pelo menos na aparência –, Portugal gozou, ainda, de um período de transição (e de complacência por parte do seu aliado, que tirava bom partido do comércio do Brasil). Assim, embora manifestando uma vaga intenção de pôr, gradualmente, fim ao execrado comércio, limitou-se, por tratado (1815), a proibi-lo ao Norte do Equador, o que não afectava as suas importações a partir de Angola (e, pouco depois, de Moçambique). Com a adesão das potências marítimas e o patrulhamento britânico da costa ocidental de África – iniciado em 1808 – a fazer os seus efeitos, o tráfico negreiro sofre uma considerável queda no Golfo da Guiné e na Senegâmbia, transferindo-se, no entanto, para a região do Congo-Angola e para as costas de Moçambique.

Entretanto, o governo de Londres, condicionado pelo *lobby* dos grandes plantadores, hesitava em abolir completamente a escravidão no império, por temer a falta de mão-de-obra nas colónias, apesar das teorias que defendiam que o trabalho livre se viria a revelar mais rentável do que o regime escravagista. A abolição total acabaria por ser aprovada em 1833, com o período de transição de dez anos inicialmente previsto – em que os proprietários de escravos seriam indemnizados e a mão-de-obra seria reconvertida – a ser dado por concluído logo em 1838. Depois de um começo promissor, a experiência do trabalho livre acabaria por não ter os resultados esperados, não por causa de prejuízos financeiros – já que o pagamento de salários não era mais oneroso do que a aquisição e o sustento de escravos – mas porque os novos trabalhadores livres não se mostraram muito propensos a prosseguir os seus árduos labores. Este fracasso levaria o governo e as autoridades coloniais a lançar mão de outros expedientes, como o recurso à imigração ou a formas encapotadas de trabalho

forçado (de que foi exemplo a reclassificação de escravos resgatados como “aprendizes” e o seu reencaminhamento para as plantações).

Seja como for, a partir da terceira década do século, a Grã-Bretanha endureceu a sua acção repressiva na costa ocidental africana e aumentou a pressão sobre o tráfico luso-brasileiro, que, na altura, constituía mais de dois terços de todo o tráfico transatlântico. Na verdade, a independência do Brasil, em 1822 (reconhecida por Portugal em 1825), tornara completamente ilegítimo o tráfico português, que, à luz do tratado de 1815 com a Grã-Bretanha, apenas poderia ser feito para os domínios do Rei de Portugal. No entanto, o comércio negreiro luso prosseguira, em estreita cumplicidade com os armadores, traficantes e plantadores brasileiros. Será, porventura, exagerado atribuir a Portugal o grosso do milhão e meio de escravos enviado para o Brasil entre as décadas de 1820 e 1850, como fazem certos autores, mas as estatísticas disponíveis mostram que houve, pelo menos, uma repartição de responsabilidades (de resto, reconhecida por muitos estudiosos brasileiros da actualidade). Do lado brasileiro, o governo do jovem império fez questão, logo de início, de se demarcar dos tratados anteriormente assinados pela antiga metrópole, o que não impediu as autoridades britânicas de fazerem valer a sua influência e de encetarem negociações com o novo estado independente. E este, cioso de manter o apoio da potência marítima global, decretou, logo em 1831, a proibição do comércio de escravos, que teve como consequência uma queda abrupta no tráfico. Esta foi, no entanto, de curta duração, pois os traficantes retomaram em força a sua actividade logo na segunda metade da década.

Em relação a Portugal, o governo britânico esperou pelo fim da Guerra Civil (1828-1834) para impor novas negociações, que foram iniciadas em 1835. A proibição total do tráfico só viria a ser decretada em 1836, sob a batuta de um governo reformista (setembrista), onde se destacou a figura de Sá da Bandeira. Mas a imposição da lei – a contraciclo com o recrudescimento do tráfico brasileiro – encontrou grandes dificuldades junto das autoridades coloniais portuguesas e dos negociantes residentes nas províncias ultramarinas, que tinham no comércio de escravos a sua principal – se não única – fonte de rendimentos. Face à ameaça de separação das colónias africanas e da sua hipotética união ao Brasil, Sá da Bandeira – cujas ideias abolicionistas não pomos em dúvida – procurou obter garantias de apoio por parte da Grã-Bretanha, ao mesmo tempo que tentava garantir a autonomia nacional no processo de repressão do tráfico. Esta postura acabou, porém, por chocar com a impaciência/intransigência

britânica, materializada, em 1839, no *Bill* de Lord Palmerston, que autorizava a *Royal Navy* a apresar e julgar os navios portugueses envolvidos no tráfico de escravos, assim como outros negreiros encontrados em portos ou em águas africanas sob jurisdição portuguesa. O acordo com a Grã-Bretanha surgiria só em 1842, após a queda do governo setembrista, mas também na sequência da saída de Lord Palmerston, com o governo britânico a mostrar-se bastante menos agressivo. No quadro deste acordo, a fiscalização portuguesa, conduzida pela Marinha, revelou-se muito mais eficaz, apesar de persistirem algumas resistências ao nível dos governos e das autoridades coloniais – tal como, de resto, nalgumas forças políticas da Metrópole, acirradas pela prepotência britânica.

Nesse período, era o governo brasileiro a ver-se a braços com a pressão da Grã-Bretanha e, em 1845, o *Bill Aberdeen* sujeitava o Brasil às mesmas afrontas que o *Bill* de Palmerston impusera a Portugal seis anos antes. Desgastado com a repressão britânica e temendo uma escalada da confrontação, acaba, por fim, por decretar a proibição definitiva do tráfico negreiro (1850). Desta vez, porém, é imposta uma efectiva fiscalização – centrada especialmente na região cafeeira em torno de S. Paulo e do Rio de Janeiro (então dominante) –, enquanto as reacções da sociedade à influência dos traficantes e a libertação dos capitais obtidos no tráfico para outras actividades comerciais e produtivas – incluindo investimentos em África – criam um clima favorável à reconversão da economia brasileira (e, em certo grau, até da portuguesa).

O fim do tráfico brasileiro teve um impacto decisivo no comércio transatlântico de escravos, embora em meados da década de 1850 se verifique um certo reacendimento por acção dos traficantes hispano-cubanos, que preenchem parte do vazio e procuram compensar a falta de fornecedores/intermediários. Mas também as autoridades de Havana acabam por ceder à pressão britânica, proibindo o tráfico em 1862. Ausentes da costa oriental africana desde 1859, os últimos carregamentos de escravos registam-se na região congo-angolana em 1866.

Por essa altura, a Guerra Civil Americana (1861-1865), em que o Norte abolicionista triunfa sobre as forças pró-esclavagistas da Confederação, ajuda a apertar o cerco ao escravagismo ocidental, que caminha, inelutavelmente, para a extinção. Em Portugal, depois de várias aproximações, a abolição total da escravidão é decretada em 1869 (o Brasil só o fará em 1888), ficando, porém, os ex-escravos obrigados a prestar serviço aos seus antigos senhores até 1878. E embora a condição servil seja extinta em

1875, persistirão outras formas de trabalho forçado, legitimadas por correntes de pensamento de tendência escravista que pretenderão “educar” os africanos e “libertá-los” dos seus supostos vícios e, ao que se dizia, da sua natural propensão à ociosidade.

Mas outros países o faziam, como, por exemplo, a França, que, tendo emancipado os seus escravos em 1848, os substituiu, nas plantações do Índico, por “trabalhadores livres” engajados à força nas costas africanas. Este recrutamento, em que, muitas vezes, os alegados emigrantes, eram acorrentados nas cobertas de autênticos navios negreiros, chocou-se com a acção fiscalizadora das autoridades coloniais portuguesas em Moçambique, tendo o apresamento da barca francesa *Charles et Georges*, em 1857, redundado num gravíssimo incidente diplomático em que Portugal se viu forçado a ceder perante a ameaça do uso da força pela França. Apesar de, oficialmente, ter apoiado Portugal nesta crise, a Grã-Bretanha não se mostrou muito incomodada com o tráfico negreiro dissimulado conduzido pelos franceses, tendo as autoridades portuguesas sido, inclusive, aconselhadas a adoptar uma atitude mais tolerante. E assim aconteceu, com a posterior regulação da “emigração voluntária” – vantajosa para ambas as partes –, apesar de também a França, manchada pelo incidente, se ter visto obrigada a refrear a sua actividade engajadora.

Enquanto a fiscalização portuguesa procurava dar resposta à escravatura dissimulada conduzida pelos franceses e o tráfico transatlântico se ia extinguindo, outro tipo de comércio de escravos – há muito ali instalado – se tornava dominante nas costas do Índico: o tráfico suaíli, conduzido por mercadores muçulmanos dos sultanatos de Omã e Zanzibar, apoiado por soberanos (islamizados) locais. Não estando, à partida, condicionado por divisões políticas ou ideológicas das autoridades coloniais – cuja soberania era posta em causa, além de assistirem ao desvio de mão-de-obra indígena, com pouco ou nenhum retorno financeiro –, o combate a este tipo de tráfico revelou-se longo e penoso, não só pelo abrigo proporcionado aos traficantes pela recortada costa moçambicana e pelas extensas embocaduras de rios – por eles bem conhecidas – como também pela forte resistência à presença ocidental por reinos e populações hostis. Só no virar do século XIX para o século XX, com o apertar do controlo britânico sobre Zanzibar e a ocupação do território pelas potências europeias, fechando mercados e cortando rotas de abastecimento, este tráfico foi dado por extinto (ou, mais concretamente, reduzido a níveis residuais). A grande “corrida a África”, iniciada com a Conferência de Berlim (1884-1885) e apoiada nas grandes companhias coloniais, sob

fortes pretextos de índole civilizacional, contribuiu decisivamente para o fim da escravatura propriamente dita, mas inaugurou uma era de intensa exploração, não só das terras, mas também das populações africanas, impondo regimes de trabalho forçado cuja brutalidade pouco ou nada ficava atrás da que era praticada nas sociedades esclavagistas. Dir-se-ia que o pensamento abolicionista, que andara a par dos movimentos romântico-liberais da primeira metade de Oitocentos sofria, agora, um forte recuo às mãos das correntes imperialistas do fim do século.

Claro que, nas partilhas coloniais, também Portugal teve o direito de reclamar o seu quinhão. Ora condicionado pelo poderio militar e industrial das potências concorrentes, ora escudando-se – e balizando-se – na protecção do seu aliado britânico, pôde sempre, pelo menos, invocar a autoridade moral que a participação efectiva no combate ao tráfico de escravos – nem sempre reconhecida pelos seus rivais – lhe conferia, utilizando-a, abertamente, como pretexto para a ocupação do Ambriz, em 1855, e publicitando-a internacionalmente, no período de negociações subsequente à Conferência de Berlim, na *Memoria ácerca da extinção da escravidão e do tráfico de escravatura no territorio portuguez* (1889).

E no combate ao tráfico conduzido pelas autoridades portuguesas, sobressai, naturalmente, a acção da Marinha, sobre a qual nos debruçámos, neste estudo, com particular atenção. Embora, na fase de arranque (1837-1838), tivessem sido as autoridades locais a dar o primeiro passo, a fiscalização só se tornou verdadeiramente efectiva na sequência do empenhamento contínuo e sistemático de unidades navais. Algo tímido no início e contando com o reforço de navios apresados pelos governos provinciais, tornou-se relevante na primeira metade da década de 1840, na sequência do tratado luso-britânico de 1842. Se à acção naval somarmos o papel das autoridades portuárias ou dos oficiais de Marinha investidos das funções de governador de distrito ou de província, verificamos que a Marinha esteve presente em mais de 90% das acções anti-tráfico e dos apresamentos.

Cumprindo ordens emanadas do governo central, muitas vezes à revelia ou mesmo em oposição das autoridades locais, foi-lhe exigida muita persistência face às contrariedades políticas e pressões diplomáticas, que, muitas vezes, inibiram o emprego cabal dos instrumentos de força disponíveis e fizeram regredir ou, pelo menos, abrandar os bons resultados iniciais. E, sobretudo nas primeiras décadas de combate ao tráfico,

foi, justamente, a acção naval a garantir a continuidade – e alguma estabilidade – da acção repressiva do governo, apesar das oscilações políticas nacionais e locais.

O combate ao tráfico de escravos exigiu grande destreza face ao desembarço, ousadia, discrição e agilidade dos negreiros, obrigando ao empenho de meios mais ligeiros (incluindo alguns confiscados aos traficantes). Apoiando-se nas informações colhidas no terreno ou junto das autoridades locais (estas nem sempre fiáveis), os navios de guerra portugueses patrulharam os troços de costa mais propícios ao tráfico, bloquearam portos e reentrâncias costeiras e abordaram navios suspeitos, procurando interceptá-los antes de estes poderem valer-se da sua maior velocidade para escapar. Procederam, ainda, a desembarques e incursões em terra para captura de pessoas e material, libertar cativos e destruir barracões de armazenamento de escravos. Esta última táctica tornar-se ia predominante em Moçambique na fase de combate ao tráfico árabo-muçulmano, cujos agentes ocultavam os pangaos nos densos mangais e buscavam apoio logístico entre populações islamizadas hostis ao controlo português. Foi, assim, nesta fase que as forças nacionais encontraram a maior resistência – agora em termos militares –, tendo sido travados vários combates (alguns com o apoio de forças do Exército) e registadas algumas baixas.

Em termos de orientação geográfica, a acção da Marinha começou, em Angola, por se concentrar nos portos de Luanda e Benguela, onde o tráfico era mais intenso, com deslocações esporádicas ao Norte da província e à zona da Guiné e Cabo Verde. Na segunda metade da década de 1840, com o tráfico a extinguir-se nas ilhas e a diminuir visivelmente nos principais portos angolanos, deslocando-se mais para Norte, também para ali se deslocou o esforço de fiscalização, sobretudo para a zona do Ambriz, com a região do Zaire/Cabinda – mais afastada e mais disputada/contestada – a ser alvo de patrulhas mais esporádicas e em resposta a aumentos de actividade dos traficantes. Na costa oriental, a fiscalização incidiu, sobretudo, na zona a Norte de Quelimane – onde as rotas do tráfico estavam mais consolidadas –, com maior incidência em Cabo Delgado e em torno da ilha de Moçambique (o principal porto da província). Com a ascensão do sultanato de Angoche e à medida que o tráfico suaíli aumentava de intensidade, a segunda ganha ainda mais importância, passando o combate ao tráfico a associar-se às operações de imposição de soberania na terra firme adjacente à ilha. Paralelamente, as acções em Cabo Delgado mantêm-se com uma certa regularidade, ganhando maior

destaque no final do século, quando as hostilidades com o sultanato de Zanzibar se tornam mais acesas.

É de referir que nem sempre a Marinha dispôs das melhores condições para levar a cabo a sua missão. Operando, inicialmente, em navios obsoletos e pouco adaptados aos climas tropicais, só em finais da década de 1850 – quando o tráfico transatlântico se encaminhava para a extinção – pôde beneficiar de algum investimento em termos tecnológicos, com a aquisição dos primeiros navios de propulsão mista. Mas, apesar de melhores condições de habitabilidade e de manobra, estes não eram os mais adequados para a patrulha dos recortes costeiros nem para subir os rios, situação que só melhorou a partir da década de 1870, com a introdução de pequenos vapores e lanchas canhoneiras, que permitiram uma fiscalização mais eficaz e sistemática das águas interiores.

Para além de maior investimento na Armada, a estabilização política portuguesa na segunda metade do século XIX trouxe também a profissionalização da marinhagem (criação do Corpo de Marinheiros, em 1851), incentivos materiais para o serviço no Ultramar e uma mais cuidada gestão das carreiras dos oficiais (sobretudo a partir de finais da década de 1860), com maior reconhecimento dos respectivos méritos. Mas, embora estes melhoramentos possam ter tido algum reflexo na actividade fiscalizadora – sobretudo em Moçambique – nas décadas de 1860 e de 1870, há que assinalar o facto de o grande volume de acções anti-tráfico e de apresamentos ter ocorrido na década de 1840, com velhos navios à vela, más condições de habitabilidade/salubridade e poucos ou nenhuns incentivos ao serviço ultramarino. Concluimos, assim, que os sucessos registados no combate ao tráfico de escravos se deveram, em grande parte, à acção de alguns hábeis e empenhados comandantes, sobretudo na referida década de 1840, em que se destacam nomes como Pedro Alexandrino da Cunha, Francisco Gonçalves Cardoso e João Máximo Rodvalho, em Angola, e Pedro Loureiro Pinho, em Moçambique. Mas também nas décadas de 1860 e de 1870 temos desempenhos individuais de grande sucesso, como o de Francisco Pinho, em Angola, e os de João Carlos Adrião, António Duarte Pedroso e João Maria da Costa, em Moçambique. Para além dos seus méritos individuais, e despistados outros possíveis factores de motivação, somos levados a concluir que estes oficiais terão sido, sobretudo, inspirados pelo sentido do dever – alguns deles com sinceras convicções abolicionistas – e pela oportunidade de mostrarem o seu valor nos palcos ultramarinos, que constituíam, na altura, o principal teatro de operações da Armada nacional.

E diga-se que, ao contrário das críticas habitualmente feitas à atitude dos governos provinciais, a acção da Marinha foi, em várias ocasiões, alvo de referências elogiosas das autoridades britânicas – sobretudo dos comandantes das estações navais –, com quem cooperava muitas vezes – especialmente em Moçambique, onde as contestações territoriais (limitadas a Lourenço Marques) e as disputas de competências em termos de fiscalização não eram tão acesas. Tanto em Angola como em Moçambique, as quedas registadas no tráfico entre as décadas de 1840 e 1850 (tráfico transatlântico), comparadas com os números totais das regiões geográficas em que se inseriam e com as respectivas tendências evolutivas – aliadas aos protestos dos traficantes e dos seus cúmplices –, mostram que a fiscalização portuguesa teve ali um impacto assinalável, sem prejuízo dos créditos devidos à pressão político-diplomática britânica sobre os países importadores (e, neste aspecto, aproximámo-nos mais dos autores que, efectivamente, se debruçaram sobre a acção naval portuguesa – como João Freire e João Pedro Marques –, divergindo de outros que – como José Capela – tendem a salientar as ineficácias da fiscalização portuguesa e a sua dependência em relação às autoridades britânicas). No que se refere ao tráfico suaíli, os efeitos da acção portuguesa são menos evidentes, uma vez que as estatísticas disponíveis, em termos de embarque de cativos, são pouco rigorosas. Apesar de, no final do século XIX, o número de capturas, face à forte presença naval sugerir uma queda no tráfico, uma aproximação mais cautelosa tenderá a considerar os efeitos conjugados da fiscalização e da imposição da soberania portuguesa em todo o território moçambicano.

Refira-se, por fim, que, entre as principais potências ocidentais, Portugal foi, logo a seguir à Grã-Bretanha, o país que mais contribuiu para combater o tráfico de escravos, cabendo-lhe mais de um quarto dos meios empenhados (cerca de metade dos do seu aliado) e, proporcionalmente face à dimensão da sua Marinha, a maior taxa de esforço a nível mundial. Embora na costa ocidental de África os meios que empenhou tenham sido em número inferior aos da França e ao nível dos empenhados pelos Estados Unidos, no Índico foi o único parceiro da Grã-Bretanha na repressão do “infame comércio”, tendo o seu contributo sido, ali, quase semelhante ao do seu aliado (embora menos eficaz). E se as suas capturas não ultrapassaram 7% do total – sendo, mesmo assim, as segundas maiores (no Atlântico foram as terceiras, logo a seguir às da França) –, tal deveu-se, em grande parte, ao facto de o país só ter acordo de inspecção recíproca com a Grã-Bretanha, enquanto esta podia, em alto-mar, abordar os navios de qualquer

uma das principais potências marítimas. E a esta desvantagem somaram-se diversas limitações impostas pelos escrúpulos diplomáticos do governo, contrastando com o sentimento de impunidade de que gozava habitualmente a *Royal Navy*. Feitas estas ressalvas, diga-se, ainda, que, tendo em conta os meios empenhados, a eficiência portuguesa não, ficou, de modo algum – antes pelo contrário –, atrás da que foi demonstrada por franceses e americanos.

Ao longo do presente estudo, pudemos verificar que a temática da Escravatura se encontra razoavelmente estudada, embora falte algum consenso em termos de números globais do tráfico atlântico (com margens da ordem dos 25%). Neste contexto – e de forma não isolada – faltará, talvez, um maior aprofundamento das estatísticas referentes ao tráfico português, sobretudo da parte dos historiadores nacionais, embora este aspecto não deixe de estar coberto por estudos recentes que vêm cimentar os dados globais disponíveis. Mesmo assim, foi possível ter uma ideia razoavelmente consolidada da variação dos números – o dado que mais nos interessa – ao longo do tempo, por áreas geográficas e por cada um dos principais actores, permitindo-nos uma análise numérica evolutiva e comparativa. O mesmo não se pode dizer em relação ao tráfico árabo-muçulmano – praticamente sem registos –, com especial incidência no que foi praticado nas águas do Índico, onde – tal como as estatísticas da actuação da marinha britânica naquela região – os números são mais dispersos e menos rigorosos, gerando algumas lacunas e incerteza nas conclusões. Eis, pois, mais uma área onde poderão ser desenvolvidos estudos com grande utilidade e potencial de aplicação.

Menos críticos para este estudo, mas nele aflorados, surgiram outros temas com potencial de maior desenvolvimento por futuros autores, tais como a discriminação entre o tráfico português e o brasileiro após 1822, o processo de adaptação do trabalho agrícola nas plantações à realidade pós-esclavagista, a organização das informações navais durante o período de combate ao tráfico, e a acção das juntas de protecção dos escravos e libertos, assim como o papel da Maçonaria, no processo abolicionista nacional. Por fim, há sempre a possibilidade de se confirmar, consolidar ou corrigir os dados e estatísticas referentes às acções de repressão do comércio de escravos apresentados neste estudo.

Apesar destas limitações, cremos que foi possível construir uma narrativa coerente e integrada, reunindo visões dispersas e diferentes abordagens numa visão mais

alargada. Dirimindo divergências com uma postura, tanto quanto possível, equidistante, por forma a obter uma síntese imparcial, pudemos, com recurso às fontes disponíveis, preencher a maior parte das brechas/lacunas identificadas. Obteve-se, deste modo, uma perspectiva da distribuição do esforço português em todas as províncias ultramarinas e da respectiva evolução ao longo do tempo, balizando-o em relação ao poder naval nacional e contextualizando-o nas orientações do poder político, sem fugir a uma comparação com os esforços desenvolvidos por outras potências. E apesar de, no que se refere ao tema principal do nosso estudo, termos trabalhado num terreno parcialmente explorado, ter-nos-á sido possível compreender e dimensionar – algo que até agora não tinha sido feito – o papel desempenhado pela Marinha Portuguesa no combate ao tráfico de escravos, não só num teatro particular ou numa perspectiva específica, mas numa dimensão global, contextual e orgânica.

Independentemente dos juízos de valor que se possam fazer e da sua eventual relativização face às acções conduzidas por outros povos europeus e não-europeus, é inegável que Portugal teve um papel preponderante no tráfico escravagista transatlântico e que esse tráfico teve uma importância significativa no seu comércio marítimo. Mas, apesar das resistências iniciais e de um processo nem sempre linear, sem esquecer a pressão do seu principal aliado, acabou por adaptar-se aos novos tempos. E soube, através da acção da sua Marinha, dar um apreciável contributo para a erradicação do tráfico de escravos no Mundo. Talvez por isso, e por ter sido o mais fiável e empenhado parceiro da Grã-Bretanha nesse combate, merecerá muito mais do que meras notas de rodapé ou comentários depreciativos no que a este assunto diz respeito.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. Fontes

1. Fontes Manuscritas

ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR

Assuntos Militares Gerais

– Diversos – caixa n.º 6

Arquivo Particular de Sá da Bandeira

– Correspondência – caixas n.º 1 a n.º 9

– Marinha e Ultramar – caixas n.ºs 13 e 14

– Política Externa – caixa n.º 12

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO

Conselho Ultramarino (1852-1867)

– Livros 1.º-3.º

– Caixas 1-97

Direcção Geral do Ultramar, Repartição Central

– Correspondência expedida para Cabo Verde (1840-1859) -
livros 6-11

– Correspondência recebida de Cabo Verde (1834-1859) – livros
22-23; caixas 53-80

Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar

– Volumes 354,1 2G-S1 MU [cx] (1923-1945); 843/2 2G-CF MU
[cx] (1954-1960); 713 1E SEMU [cx] (1899-1916); 766 1E
SEMU [mç] (1842-1855); 771 1E SEMU [mç] (1861-1862);
775 1E SEMU [mç] (1842-1866); 779 1E SEMU [mç] (1836-
1876); 781 1E SEMU [mç] (1835-1882); 785 1E SEMU [mç]
(1845-1859); 792 1E SEMU [mç] (1838-1864); 822 1L SEMU
[cx] (1839-1895); 824 1L SEMU [cx] (1765-1920); 1753 1L
SEMU [cx] (1875-1878); 2760 2G-12 SEMU [cx] (1850); 2761
2G-12 SEMU [cx] (1840-1888); 2687 2G-12 SEMU [cx] (1850-

1911); S/Nº 1L SEMU [cx] (1890-1918); S/Nº 1L SEMU [cx]
(1890-1918); S/Nº 1L SEMU [cx] (1880-1905)

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA, ARQUIVO HISTÓRICO

Códices de navios – n.ºs 1095-2328-A

Documentação Avulsa:

- Capitánias – caixas 85-102
- Comissões s/assuntos de Marinha/Ultramar (1797-1871) – caixa 114
- Escravatura (1793-1904) – caixa 311
- Estação Naval da África Oriental e Mar da Índia (1845-1904) – Caixas 318, 319
- Estação Naval da Índia ou Índico (1901-1905) – caixa 321-A
- Estação Naval de Angola /Atlântico Sul (1843-1910) – Caixas 319, 321
- Estação Naval de Cabo Verde e/ou Guiné (1894-1910) – caixa 321
- Estação Naval de Moçambique (1851-1910) – caixa 323
- Estação Naval do Índico e Mar da China (1895-1908) – caixa 322
- Estações Navais da África Ocidental e América do Sul (1842-1897) – Caixas 316, 317
- Manuais – caixa 421-1
- Navios (geral) – caixas 304, 307, 311, 311-1, 311-2, 311-3, 316, 319-2, 321/A, 367, 421-1, 471-1, 472-2, 473, 508-511, 564-4, 583, 586-5, 608-609, 624-4, 688-690
- Navios mercantes portugueses – caixas 695-710
- Presas (geral) (1832-1856) – caixa 402
- Presas de navios – navios negreiros (1830-1848) – caixa 1053
- Processos individuais dos oficiais da Armada – caixas 716-727, 761-4
- Ultramar: Angola (1791-1909) – caixa 1339A-1

Documentação Encadernada:

- Diário Náutico da Canhoneira *Mandovi*, Fundo/núcleo 234, 3-4, 1881-83, 6-XVIII-9-1
- Diário Náutico da Escuna *Barão de Lazarim*, 702, 1866/67, 6-V-3-2
- Livro de Serviço Diário do Cruzador *São Rafael*, Fundo/núcleo 45, 2, 1901/02, 6-XIX-7-5
- Registo de correspondência expedida do vapor *Tete*, Fundo/núcleo 297, 2152, 1871/74, 6-III-4-1

Livros-mestres:

- Corpo da Armada Real VII (1752/1858), n.º 380
- Corpo da Marinha, vol. II (1791-1821), n.º 410
- Oficiais da Marinha XI (1783/1835), n.º 2462
- Oficiais da Armada XII (1796/1873), n.º 381 (1.º)
- Oficiais da Armada XIII (1832/1875), n.º 382 (2.º)
- Oficiais da Armada XIV (1841/1874), n.º 383 (3.º)
- Oficiais Reformados n.º 1 (1840-1945), n.º 2484
- Oficiais Reformados n.º 2 (1840-1945), n.º 2485 (2.º)
- Oficiais de Marinha: B (1862-1898), Fundo 30A, 2464

Listas da Armada 1801-1868 [AGM 2014]

2. Fontes Impressas

AGOSTINHO, Santo, *The City of God*, Grand Rapids, Michigan, Eerdman's, 1986

ALMEIDA, António da Costa, *Legislação da Marinha e do Ultramar (1317-1856), Repertório Remissivo da Legislação da Marinha e do Ultramar Compreendida nos Annos de 1317 até 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856

AROUCA, Domingos Correia, *Desmentido às acusações feitas pelo ex-Governador de Cabo-Verde, e de Moçambique, o Sr. Joaquim Pereira Marinho, contra Domingos Corrêa Arouca, Coronel do Ultramar, e Membro da Camara dos Senadores. Com um parallelo entre os actos do accusador, e as suas arguições, pelo qual se póde julgar da justiça d'umas, e liberalismo dos outros.*, Lisboa, Impressão de Galhardo e Irmãos, 1842

ASSOCIAÇÃO MARÍTIMA E COLONIAL, *Annaes Marítimos e Coloniaes*, 1^a-6^a séries, Lisboa, Imprensa Nacional, Novembro de 1840 a Abril de 1846

BASTO, José da Silva, *Repertório das ordens da Armada desde 22 de Agosto de 1832 até 5 de Maio de 1866*, coord. por ordem do Ministério da Marinha, partes I e II, Lisboa, Imprensa Nacional, 1866

BÍBLIA SAGRADA, Lisboa-Fátima, Difusora Bíblica, Março de 2006

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA, ARQUIVO HISTÓRICO,

Listas da Armada 1869-1909 [AGM 2014]

Ordens da Armada 1835-1910 [AGM 2027]

BOTELHO, Sebastião Xavier, *Memoria Estatistica sobre os Dominios Portuguezes na Africa Oriental*, Lisboa, Typ. De José Baptista Morando, 1835

BULHÕES, Lobo de, *Les colonies Portugaises, court exposé de leur situation actuelle*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1878

CÁSSIO, Dião, *Dio Cassius Roman History*, vol. VI (books 51-55), Loeb Classical Library, Cambridge, Harvard University Press, 1917, https://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Cassius_Dio/

COLLECÇÃO DAS LEIS, DECRETOS E ALVARÁS que Compreende o Feliz Reinado de ElRei Fidelíssimo D. José o I. Nosso Senhor desde o Anno de 1750 até o de 1760, e a Pragmatica do Senhor Rei D. João o V. do Anno de 1749, tomo I, Lisboa, Officina de António Rodrigues Galhardo, 1797

COLLECÇÃO DAS LEIS, DECRETOS E ALVARÁS que Compreende o Feliz Reinado de ElRei Fidelíssimo D. José o I. Nosso Senhor desde o Anno de 1761 até o de 1762, tomo II, Lisboa, Officina de António Rodrigues Galhardo, 1801

COLLECÇÃO DE LEIS, DECRETOS E ALVARÁS, ORDENS REGIAS E EDITAIS, que se publicarão desde o anno 1815 até 1816, Lisboa, Régia Typografia Selviana, 1815

COLLECÇÃO DE LEIS, DECRETOS E ALVARÁS, ORDENS REGIAS E EDITAIS, que se publicarão desde o anno 1817 até 1820, Lisboa, Impressão Regia, 1817

GIRETTE, [Jules], “La Marine Française en 1849”, *Revue des Deux Mondes*, Nouvelle Période, vol. 2, n.º 2, Livraison Supplémentaire, Paris, Bureau de la Revue des Deux Mondes, 15 de Abril de 1849, pp. 1-6

IMPRENSA NACIONAL,

Legislação Portuguesa, Lisboa, 1821-1855

Legislação, Lisboa, 1833-1839

Leis e outros Documentos Officiaes publicados desde 10 de Setembro até 31 de Dezembro de 1836, Lisboa, 1837

Documentos relativos ao apresamento, julgamento e entrega da barca franceza Charles et Georges e em geral ao engajamento de negros, debaixo da denominação de trabalhadores livres nas possessões da Coroa de Portugal na costa oriental e ocidental de

Africa para as colonias francezas apresentados às Cortes na sessão legislativa de 1858, Lisboa, 1858

Legislação Portuguesa – Anno de 1878, Lisboa, 1879

Collecção Official de Legislação Portuguesa, Lisboa, 1879-1900
[volumes por ano]

Convenção Relativa à Escravatura (Sociedade das Nações) de 25 de Setembro de 1926, aprovada pelo Decreto com força de lei n.º 14 046, de 21/06/1927, ratificada pela Carta de Confirmação e Ratificação, *Diário do Govêrno*, n.º 1/1929, Série I, de 2 de Janeiro de 1929, pp. 2-10

Convenção n.º 29 sobre o trabalho forçado ou obrigatório de 10 de Junho de 1930 (Decreto-Lei n.º 40 646 de 16 de Junho de 1956, *Diário do Governo*, n.º 123, Série I, de 16 de Junho de 1956, pp. 1011-1020)

Convenção Suplementar Relativa à Abolição da Escravatura (ONU), do Tráfico de Escravos e das Instituições e Práticas Análogas à Escravatura, de 07/09/1956 (aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 42172, de 02/03/1959), *Diário da República*, I Série, n.º 47, 2 de Março de 1959, pp. 232-238

Convenção sobre o Alto Mar, Genebra, 1958 (vertido no Decreto-Lei n.º 44490 de 3 de Agosto de 1962, *Diário do Governo*, I Série, n.º 177, Lisboa, Imprensa Nacional, 03AGO1962, pp. 1039-1064)

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Mondego Bay, 1982 (Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de Outubro, *Diário da República*, I Série-A, n.º 238, Lisboa, Imprensa Nacional, 14OUT1997, pp. 5486-(3), 5486-(192)

LIMA, António de Almeida, “Operações militares contra o tráfico de escravatura em 1902”, *Anais do Clube Militar Naval*, 40, Lisboa, Clube Militar Naval, 1909, pp. 659-674

MARINHO, Joaquim Pereira, *Treze mezes de administração geral da provincia de Moçambique dirigida pelo Brigadeiro Joaquim Pereira Marinho para ser presente como defeza ao conselho de guerra a que deve responder o mesmo brigadeiro determinado por Sua Excellencia o Senhor Antonio José Maria Campelo, Ministro e Secretario d’Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, oferecida ao Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Visconde de Sá da Bandeira pelo mesmo brigadeiro*, Lisboa, Officina de Manoel de Jesus Coelho, 1847

MENDONÇA, António Higinio Magalhães, *Presas e Escravatura – memoria apresentada no concurso para lente da 8.^a cadeira do curso da Escola Naval*, Lisboa, Typ. da Gazeta de Portugal, 1888

MENDONÇA, João de, *Colónias e possessões portuguesas*, 2.^a ed., Lisboa, J. H. Verde, 1877

MINISTÉRIO DA MARINHA, *Memoria ácerca da extincção da escravidão e do trafico de escravatura no territorio portuguez*, Lisboa, Typ. Castro Irmão, 1889

MONUMENTA HENRICINA, 15 vols., Coimbra, Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1974

ONU, *Global Report on Trafficcking in Persons*, s.l., United Nations Office on Drugs and Crime, Fevereiro 2009

ID., *The World at Six Billion* (relatório), 01JAN 2016, <https://tinyurl.com/n36syp49>

NAPIER, Charles, *A Guerra de Sucessão. D. Pedro e D. Miguel*, trad. Manoel Joaquim Pedro Codina, introd. António Ventura, Lisboa, Centro de História da Universidade de Lisboa, Março de 2005

PEREIRA, Vital Prudêncio Alves, *Collecção Systematica das Ordens do Exercito desde 1809 até 1858*, 4 vols., Lisboa, Typographia de Francisco Xavier de Souza & Filho, 1861

SÁ DA BANDEIRA, Visconde de, *O tráfico da Escravatura, e o Bill de Lord Palmerston*, Lisboa, Typ. de José Baptista Morando, 1840

ID., *Factos e considerações relativas aos direitos de Portugal sobre os territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz e mais logares da costa ocidental d'Africa situada entre o 5.º grau 12 minutos e o 8.º grau de latitude austral*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1855

ID., *O Trabalho Rural Africano e a Administração Colonial*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1873

ID., *A emancipação dos libertos. Carta dirigida ao Ex.mo Sr. Joaquim Guedes de Carvalho e Menezes, presidente da relação de Loanda, pelo Marquez de Sá da Bandeira*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1874

SILVA, António Delgado da, *Legislação Portuguesa desde a Última Compilação das Ordenações – Legislação de 1773 a 1774*, Lisboa, Typographia Maigrense, 1829

ID., *Collecção da Legislação Portuguesa desde a Última Compilação das Ordenações oferecida a El Rei Nosso Senhor pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1802 a 1810*, Lisboa, Typographia Maigrense, 1826

ID., *Collecção Official de Legislação Portuguesa – Legislação de 1842 em diante*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1842

SILVA, José Justino de Andrade e, *Collecção Chronologica de Legislação Portuguesa – 1603-1612*, Lisboa, Imprensa de J. J. A. Silva, 1854

SENADO FEDERAL, *Atas do Conselho de Estado Pleno – Terceiro Conselho de Estado, 1884-1889*, <https://tinyurl.com/swj4w7f5> (consultado em Agosto de 2021)

SOCIEDADE PORTUGUESA CONTRA A ESCRAVATURA, *Estatutos da Sociedade Portuguesa contra a Escravatura*, Lisboa, Typ. Portuguesa, 1889

SULLIVAN, G. L., *Dhow Chasing in Zanzibar Waters and on the Eastern Coast of Africa: Narrative of Five Year's Experience in the Suppression of the Slave Trade*, 3.^a ed., Londres, Sampson Low, 1873

THE CODE OF HAMMURABI, trad. L. W. King, © Paulo J. S. Pereira, s.l., 2011, <http://www.general-intelligence.com/library/hr.pdf>

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS, *Ata Geral Redigida em Berlim em 26 de Fevereiro de 1885*, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de História, Disciplina de História Contemporânea (Prof. Luiz Arnaut), Textos e documentos, <https://tinyurl.com/47yph24t> (consultado em Setembro de 2020)

VASCONCELLOS, José Maximo de Castro Neto Leite de, *Collecção Official de Legislação Portuguesa. Anno de 1854*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1855

ID., *Collecção Official de Legislação Portuguesa. Anno de 1855*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1856

ID., *Collecção Official de Legislação Portuguesa. Anno de 1856*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1857

ID., *Collecção Official de Legislação Portuguesa. Anno de 1858*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1859

ZURARA, Gomes Eanes de, *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, introd. e notas pelo Visconde de Santarém, Paris, J. P. Aillaud, 1841

3. Fontes Cartográficas

JOHNSTON, Harry Hamilton, *Slave Trade of Africa*, Edimburgo, Bartholomew, 1899

LIMA, José Joaquim Lopes de, *Ensaio sobre a Estatística das Possessões Portuguezas na Africa Occidental e Oriental; na Asia Occidental; na China, e na Oceania*, 4 vols, Lisboa, Imprensa Nacional, 1844-1862

4. Fontes Iconográficas

COLECÇÃO BERARDO, *Chafariz d'El-Rey*, óleo sobre castanho, pintor holandês anónimo, final do séc. XVI, Lisboa

ELFORD, William, *Plan of an African Ship's Lower Deck, with Negroes in the Proportion of only One to a Ton*, 1789, Bristol, Bristol Record Office

KELMSCOTT MANOR COLLECTION, *Rua Nova dos Mercadores, em Lisboa* [?], óleo sobre tela [2 quadros], autor anónimo, ca. 1570-1590, Londres, Society of Antiquaries of London

LIVINGSTONE, David [?], “Slavers Revenging Their Losses” (gravura a partir de esboço original [?]), [ca. 1866], in Horace Waller, *David Livingstone, The Last Journals of David Livingstone, in Central Africa, from 1865 to his Death*, Londres, John Murray, 1874, p. 62

“PLAN AND SECTIONS OF A SLAVE SHIP”, in Carl Bernhard Wadström, *An Essay on Colonization (1794-1795)*, Londres, Darton and Harvey, 1794–95

RUGENDAS, Johann Moritz, *Negres a Fond de Calle* (litografia), ca. 1830, São Paulo, Museu Itaú Cultural

II. Bibliografia¹

1. Bibliografia Geral

a. Obras de referência

ALBUQUERQUE, Luís de, DOMINGUES, Francisco Contente (Dir.), *Dicionário da História dos Descobrimentos*, 2 vols., Lisboa, Caminho, Junho-Agosto 1994

DICIONÁRIO DA LÍNGUA PORTUGUESA, 7.^a edição, Porto, Porto Editora, 1995

ENCICLOPÉDIA DA HISTÓRIA UNIVERSAL - Acontecimentos e Personalidades que Moldaram o Mundo, 1.^a edição, Lisboa, Reader's Digest, 1995

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, 29 vols., 15.^a ed., Chicago, University of Chicago, 1974-1993

OLIVEIRA, Manuel Alves de (coord.), *O Grande Livro dos Portugueses: 4000 Personalidades em Texto e Imagem*, [Lisboa], Círculo de Leitores, 1990

RODRIGUEZ, Junius P. (Ed.), *The Historical Encyclopedia of World Slavery*, 7 vols., Santa Barbara-Denver-Oxford, ABC Clio, 1997

SÉRGIO, António (coord.), *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, 40 vols., Lisboa/Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, 1935-1957

SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, 4 vols., Lisboa, Iniciativas Editoriais, 1963-1971

¹ Conforme Academia de Marinha, *Normas de Citação*, Lisboa, Academia de Marinha, 1995.

SILVA, António de Moraes, *Novo Dicionário Compacto da Língua Portuguesa*, 10.^a edição, 2 vols., Lisboa-Porto, Editorial Confluência, s.d.

b. Referências Computorizadas

ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR, (Archeevo), <https://ahm-exercito.defesa.gov.pt/>, consultado em Junho-Dezembro de 2021

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA, *Legislação Régia* [1603-1910], <http://legislacaoregia.parlamento.pt/Pesquisa/Default.aspx?ts=1>, consultado em Junho de 2020

BBC WORLD SERVICE, *The Story of Africa*, https://www.bbc.co.uk/worldservice/specials/1624_story_of_africa/, consultado em Junho de 2022

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINHA, ARQUIVO HISTÓRICO (Archeevo), <https://arquivohistorico.marinha.pt/>, consultado em Junho-Dezembro de 2021

EMORY UNIVERSITY, *Slave Voyages* [Trans-Atlantic Slave Trade Database], Emory Center for Digital Scholarship, [Atlanta], 2019, <https://slavevoyages.org/>, consultado em Maio de 2020

ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA, <https://www.britannica.com>, consultada em Julho de 2020

MACROTRENDS, <https://www.macrotrends.net>, consultado em Julho de 2020

OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE, *Proud History*, <https://www.oni.navy.mil/About/Heritage/>, consultada em Março de 2022

THE VICTORIAN ROYAL NAVY, <https://www.pdavis.nl/index.htm>, consultado em Janeiro de 2021

THE WORLD BANK, <https://data.worldbank.org>, consultado em Julho de 2020

UNESCO, *The Slave Trade Route*, <http://www.unesco.org/new/fileadmin/MULTIMEDIA/HQ/CLT/pdf/MapSlaveRoute.pdf>, consultado em Maio de 2020

UN NEWS, <https://news.un.org/en/>, consultado em Fevereiro de 2021

WORLD STATESMEN, © Ben M. Cahoon, 2001 – 2021, <https://www.worldstatesmen.org/>, consultado em Janeiro de 2021

c. Obras Gerais

ABÓN, Carlos Moretón (coord.), *Grande História Universal*, 26 vols., ed. Portuguesa, Alfragide, Ediclube, 2006

ALBUQUERQUE, Luís (Dir.), *Portugal no Mundo*, vol. III, Lisboa, Reader's Digest, 1993

BETHELL, Leslie, *História da América Latina – América Latina Colonial I*, 2ª ed., S. Paulo, Edsup, 1998

BRANDÃO, Fernando de Castro, *Sinopse Cronológica da História Diplomática Portuguesa*, Biblioteca Diplomática, série A, Lisboa, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1984

CONGRESSO DO MUNDO PORTUGUÊS, 19 vols., Lisboa, Comissão Executiva dos Centenários, 1940

CORTESÃO, Jaime, *Os Descobrimentos Portugueses* (prefácio de Henrique Leitão e posfácio de João Paulo Oliveira e Costa), 8 vols., edição exclusiva do *Expresso*, Lisboa, Alêtheia Editores, Março de 2016

COSSERON, Serge (ed.), *História do Mundo*, 18 vols., ed. Portuguesa, Lisboa, Reader's Digest, Novembro de 1998

COSTA, Leonor Freire, LAINS, Pedro, MIRANDA, Susana Münch, *História Económica de Portugal (1143-2010)*, Lisboa, Esfera dos Livros, 3.^a ed., 2014

ESPARTEIRO, António Marques, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, 32 vols., Colecção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987

ID., *Catálogo dos Navios Brigantinos (1640-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos de Marinha, 1976

FAUSTO, Boris, *História do Brasil*, s.l., Editora da Universidade de São Paulo (Edusp), 1996

FREIRE, João, *Jornal da Marinha, Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos*, Lisboa, Edições Colibri, Novembro de 2016

GOMES, Laurentino, *Escravidão*, s.l., Porto Editora, Agosto de 2021

GOODWIN, Peter, *The Ships of Trafalgar, the British, French and Spanish Fleets, October 1805*, s.l., US Naval Institute Press, Setembro de 2005

LAINS, Pedro, SILVA, Álvaro Ferreira da (coord.), *História Económica de Portugal (1700-2000)*, Vol. II, 3.^a ed., Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, Dezembro de 2012

LAMBERT, Andrew, *Admirals – the naval commanders who made Britain great*, Londres, Faber & Faber, 2008

LÉVI-STRAUSS, Claude, *Raça e História*, trad. e notas René Decol, s.l., © UNESCO 1960, © René Decol 2012, <https://docs.google.com/document/d/1SF1O845z6Z5jxswPPMm9ZV8ob7854VLA-5uZzh01N84/edit>, consultado em Janeiro 2021

MADDISON, Angus, *The World Economy: Historical Statistics*, Statistical Appendix, University of Groningen, 2007, ggdc.net, consultado em Junho de 2020

MAGALHÃES, José Calvet, *Breve História Diplomática de Portugal*, Colecção Saber, 2.^a edição, Mem Martins, Publicações Europa-América, 1990

MAHAN, Alfred T., *The Influence of Seapower Upon History*, 1660–1783, Boston, Little Brown and Company, 1890

MALERBA, Jurandir, *O Brasil Imperial (1808-1889): Panorama da história do Brasil no século XIX*, Maringá, Editora da Universidade Estadual de Maringá, 1999

MATOS, Teodoro, COSTA, João Paulo Oliveira e (coord.), *Reis de Portugal*, 34 vols., 1.^a/2.^a edições, Mem Martins, Temas e Debates/Círculo de Leitores, 2007-2009

MONTEIRO, Armando Saturnino, *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*, 8 vols., 1.^a ed., Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 1989-1997

RIBEIRO, José Silvestre, *História dos Estabelecimentos Científicos Litterários e Artísticos de Portugal nos Successivos Reinados da Monarchia*, tomo II, Lisboa, Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876

SCHWANITZ, Dietrich, *Cultura – Tudo o que é Preciso Saber* [ed. portuguesa – 6 vols.], Alfragide, Publicações D. Quixote, 2016

SERRÃO, Joaquim Veríssimo, *História de Portugal*, 15 vols., s.l., Editorial Verbo, 1977-2003

TELO, António José, *História da Marinha portuguesa. Homens, Doutrinas e Organizações 1824-1974*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999

THE CAMBRIDGE WORLD HISTORY, Vol. VII, *Production, Destruction, and Connection, 1750–Present*, Part 1: *Structures, Spaces, and Boundary*, Ed. J. R. McNeill e Kenneth Pomeranz, Cambridge, Cambridge University Press, 2015

UNESCO, *História Geral de África*, 8 vols., 2ª ed. revista (em Português), Brasil, Brasília, Comité Científico Internacional da UNESCO para Redação da História Geral da África, 2010

VÁRIOS, *A Monarquia Portuguesa – Reis e Rainhas na História de um Povo*, Coord. João Aguiar e Bento de Moraes Sarmiento, 1.ª edição, Lisboa, Selecções do Reader's Digest, Abril de 1999, pp. 182-185

ZÚQUETE, Afonso (coord.), *O Essencial dos Reis de Portugal*, vol. 8, Lisboa, Expresso-Alêtheia Editores, Novembro de 2018

2. Bibliografia Específica

ALBUQUERQUE, Aline Emanuelle De Biase, “De traficante de escravos a visconde de Loures: a trajetória atlântica de Angelo Francisco Carneiro”, 7.º *Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Curitiba, Universidade Federal do Paraná, 13 a 16 de Maio de 2015, <https://tinyurl.com/yajn2uba>, consultado em Março de 2021

ALEXANDRE, Valentim, *A Questão Colonial no Parlamento*, vol. I (1821-1910), Lisboa, Publicações D. Quixote, 2008.

ID., “O liberalismo português e as colónias de África” (1834-51)”, *Análise Social*, vol. XVI (61-62), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 1980, pp. 319-340

ID., “Portugal e a abolição do tráfico de escravos (1834-51)”, *Análise Social*, vol. XXVI (111), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 1991, pp. 293-333

ALLEN, Mathew, “The Foreign Intelligence Committee and the Origins of the Naval Intelligence Department of the Admiralty”, *The Mariner's Mirror*, 81 (1), Londres, The Society for Nautical Research, Taylor & Francis, Fevereiro de 1995, pp. 65–78

ANDREWS, Kenneth R., *The Concept of Corporate Strategy*, Illinois, Richard D. Irwin Ontario, Irwin-Dersey, 1980

ARAÚJO, Johny Santana de, “Entre a vela e o vapor, entre a madeira e o ferro: a transição, a construção e a ação dos Ironclads na Marinha Imperial Brasileira 1850-1865”, *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, V. 11, n.º 21, 2015, pp. 9-22

BEHRENDT, Stephen, "Transatlantic Slave Trade", *Africana: The Encyclopedia of the African and African American Experience*, 2ª ed., vol. 5, Oxford, Oxford University Press. 2005, pp. 195-204

BETHELL, Leslie, *A Abolição do Comércio Brasileiro de Escravos: A Grã-Bretanha, o Brasil e a Questão do Comércio de Escravos, 1807-1869*, trad. Luís A. P. Souto Maior, Coleção Biblioteca Básica Brasileira, Brasília, Senado Federal, 2020

BISPO, António de Jesus, “A Escravatura: alguns elementos históricos”, *Revista Militar*, n.º 2626, Lisboa, Europress, Novembro de 2020, pp. 921-939

BLACKMON, Douglas A., *Slavery by Another Name: The Re-Enslavement of Black Americans from the Civil War to World War II*, Nova Iorque, Anchor Books, 2008

BONATE, Liazzat J. K., “The Ascendance of Angoche. The Politics of Kinship and Territory in Nineteenth Century Northern Mozambique”, *Lusotopie*, s.l., Idemec - UMR 7407, Julho de 2003, pp. 115-140, https://www.persee.fr/doc/luso_1257-0273_2003_num_10_1_1546, consultado em Março de 2021

BROTZ, Howard (ed.), *African American Social & Political Thought 1850–1920*, New Brunswick, Transaction Publishers, 1996

CABRITA, Luís Filipe Xavier, *Os Cativos em Argel da Marinha Real Portuguesa (1799-1812)*, s.l., Universidade Católica Portuguesa, Faculdade de Ciências Humanas, Setembro de 2013

CALDEIRA, Arlindo, *Escravos e Traficantes no Império Português*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2013

CANAS, António Costa e VALENTIM, Carlos, “Entre a Prática e a Teoria. A Criação de um Ensino Naval para Oficiais da Marinha de Guerra em Portugal (uma Breve Nota)”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXXVII, Julho-Setembro de 2007

CÂNDIDO, Mariana P., *An African Slaving Port and the Atlantic World: Benguela and its Hinterland*, Cambridge, Cambridge University Press, 2013

CANNEY, Donald L., *Africa Squadron: The U.S. Navy and the Slave Trade, 1842-1861*, Washington, Potomac Books, 2006

CAPELA, José, *As Burguesias Portuguesas e a Abolição do Tráfico da Escravatura, 1810-1842*, 1.^a ed., Porto, Edições Afrontamento, 1987

ID., *Conde de Ferreira & Cia, Traficantes de Escravos*, Porto, Edições Afrontamento, 2013

ID., *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1717-1904*, 2.^a ed. (refundida), Porto, Edições Afrontamento, Fevereiro de 2016

CAPUTO, Robert, “Swahili Coast”, *National Geographic*, 6 de Dezembro de 2007, <https://tinyurl.com/mr433yw5>, consultado em Julho de 2020.

CARDOSO, J. Freire, CANECO, M. Leal, “Escola de Artilharia Naval no seu Bicentenário”, *VIII Colóquio Preparação e Formação Militar em Portugal, Lisboa*, Comissão Portuguesa de História Militar, 1999

CARREIRA, António, *Notas sobre o Tráfico Português de Escravos*, Lisboa, Universidade Nova, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, 1978

ID., *O tráfico de escravos nos rios da Guiné e Ilhas de Cabo Verde (1810-1850): subsídios para o seu estudo*, Estudos de Antropologia Cultural, n.º 14, Centro de Estudos de Antropologia Cultural da Junta de Investigações Científicas de Ultramar, 1981

CARVALHO, João do Lago, “O Tráfico de Escravos, a Pressão Inglesa e a Lei de 1831”, *Heera, Revista de História Económica e Economia Regional Aplicada*, vol. 7, n.º 13, Universidade Federal de Juiz de Fora, Jul-Dez 2012, pp. 95-114

CRUZ JÚNIOR, A., *O Mundo Marítimo Português na Segunda Metade do Século XVIII*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, Setembro de 2002

CURTIN, Philip D., *The Atlantic Slave Trade: a Census*, Madison-Milwaukee-Londres, University of Wisconsin Press, 1969

ID., “Measuring the Atlantic slave trade”, *Race and Slavery in the Western Hemisphere. Quantitative Studies*, Princeton, Princeton University Press, Engerman and Genovese, 1975, pp. 107-128

DAVIS, Robert, *Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast and Italy, 1500-1800*, Nova Iorque, Palgrave Macmillan, 2003

DOYLE, Janey, *From slave trade to humanitarian aid*, BBC News, Hampshire, http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/hampshire/6430401.stm, consultado em Janeiro de 2021

ELTIS, David, ENGERMAN, Stanley L. (editores), *The Cambridge World History of Slavery*, Volume 3, AD 1420–AD 1804, Cambridge, Cambridge University Press, 2011

ENGERMAN, Stanley L., “The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century”, *The Business History Review*, Universidade de Harvard/Cambridge University Press, vol. 46, iss. 4, Winter 1972, pp. 430–443

ESPARTEIRO, António Marques, *O Almirante Barão de Lazarim*, sep. da Revista *Ocidente*, vol. LXXXVII, Lisboa, 1969

ID., *O Almirante Marquês de Nisa*, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, 1987

FERREIRA, Frederico António, “Investimentos privados brasileiros na África Portuguesa: o caso da *Western Africa Malachite Copper Mines Company*”, *XI Congresso Brasileiro de História Econômica/12ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Vitória, Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 14 a 16 de Setembro de 2015, <https://tinyurl.com/mr36vnhw>, consultado em Janeiro de 2021

ID., “O Tráfico Brasileiro de Cativos na Foz do Rio Congo 1780 a 1830: entre Velhos e Novos Paradigmas”, *Revista Territórios & Fronteiras*, vol. 10, n.º 1, Cuiabá, Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Mato Grosso, JAN-JUL 2017, pp. 25-46

ID., “Augustus Archer, entre o passado e o futuro das relações entre o Império do Brasil e a África Portuguesa”, *Transversos: Revista de História*, n.º 15, Rio de Janeiro, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Abril de 2019, pp. 213-230

FERREIRA, Roquinaldo, “Escravidão e revoltas de escravos em Angola (1830–1860)”, *Afro-Ásia*, 21–22, Baía, Centro de Estudos Afro-Orientais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Baía, 1998

ID., “Biografia como história social: o clã Ferreira Gomes e os mundos da escravização no Atlântico Sul”, *Varia Historia*, vol. 29, n.º 51, Belo Horizonte, SET/DEZ 2013, pp. 679-695

ID., “The suppression of the slave trade and slave departures from Angola, 1830s-1860s”, [s.l.], *História Unisinos*, 15(1), Janeiro/Abril 2011, pp. 3-13, <http://revistas.unisinos.br/index.php/historia/article/viewFile/954/159>, consultado em Abril de 2021

FLORENTINO, Manolo, *Em Costas Negras - Uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997

FONSECA, Henrique Alexandre da, “A Sala do Almirantado”, in A. J. Malheiro do Vale (coord.), *Nau de Pedra – Colectânea de Artigos de Vários Autores*, Lisboa, Ed. Revista da Armada, 1988

FONSECA, Jorge, “A Historiografia Sobre os Escravos em Portugal”, *Cultura – Revista de História e Teoria das Ideias*, vol. 33, [Lisboa], Centro de História da

Cultura / CHAM – Centro de Humanidades [Universidade Nova de Lisboa], 1 de Dezembro de 2014, pp. 191-218

FONSECA, Moura da, *As Comunicações Navais e a TSF na Armada – subsídios para a sua história (1900-1985)*, Lisboa, Edições Culturais de Marinha, Março de 1988

FRANCO, José Eduardo, BAPTISTA, Maria Manuel, *Padre António Vieira 1608-1697 - o Imperador da Língua Portuguesa*, Lisboa, ed. Correio da Manhã, Presselivre SA, 2008

FREIRE, João, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013

GALVANESE, Marina Simões, “Criação e fracasso de um projecto: Sá da Bandeira e a tentativa de regulamentar a emigração portuguesa para o Brasil (1835-1843)”, *Varia Historia*, vol. 35, n.º 69, Belo Horizonte, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, set/dez 2019, pp. 825-856

GODINHO, Vitorino Magalhães, *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*, 2ª ed., Lisboa, Publicações D. Quixote, 2008

GONÇALVES, Paulo César, “Na vaga do trabalho escravo: o tráfico de trabalhadores engajados de Moçambique para a Ilha Reunião no pós-abolição da escravidão colonial francesa”, *Topoi*, vol. 20, n.º 42, Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Set-Dez 2010, pp. 578-603

GWEMBE, Eusébio António, *Impacto da Independência do Brasil na Política Externa Portuguesa Sobre África, 1822-1872*, trabalho de pesquisa de carácter avaliativo na cadeira de História da Política Externa Portuguesa no Curso de

Mestrado em História, Relações Internacionais e Cooperação, na Universidade do Porto, Porto, Universidade do Porto, 2011

HARPER, Kyle, *Slavery in the Late Roman World, AD 275 - 425*, Cambridge University Press, Agosto de 2011

HARRIS, William V., "Trade", *The Cambridge Ancient History: The High Empire A.D. 70–192*, (vol. 11), 2ª ed., Cambridge Cambridge University Press, Outubro de 2000, pp. 710-740.

HENRIQUES, Isabel Castro, *A Herança Africana em Portugal*, Lisboa, CTT, 2008

HISTORY OF WAR, "West Africa Squadron", Reino Unido, Future Publishing Ltd., 28 de Dezembro de 2017, pp. 60-65 (<https://www.pressreader.com/uk/history-of-war/20171228/281603830818187>)

INIKORI, Joseph E., "The Volume of the British Slave Trade", *Cahiers d'Études Africaines*, vol. 32, n.º 128, 1992, pp. 643-688.

JORDAN, Robert Paul, *The Civil War*, 5.ª edição, Washington D.C., National Geographic Society, 1982

KAZDHAN, Aleksandr Petrovich e EPSTEIN, Ann Wharton, *Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries*, Berkeley-Los Angeles-Londres, University of California Press, 1985

KEYS, David, "Details of horrific first voyages in transatlantic slave trade revealed", *Independent*, [2019], <https://tinyurl.com/sau8rfhu>, consultado em Junho de 2020

KIPLE, Kenneth F., *The Caribbean Slave: A Biological History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985

KLEIN, Herbert S., “Economic aspects of the eighteenth-century Atlantic slave trade”, *The Rise of Merchant Empires. Long-distance Trade in the Early Modern World 1350-1750*, ed. James D. Tracy, Nova Iorque, Cambridge University Press, 1990, pp. 287-310

LAINS, Pedro, “Causas do Colonialismo Português em África (1822-1975)”, *Análise Social*, vol. XXXIII (146-147), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 1998, pp. 463-496

LAUBER, Almon Wheeler, *Indian Slavery in Colonial Times Within the Present Limits of the United States*, [Studies in History, Economics, and Public Law], Faculdade de Ciência Política da Universidade de Columbia, vol. LIV, n.º 3, Nova Iorque, Columbia University Press, 1913

LE VEEN, E. Phillip, “A quantitative analysis of the impact of British suppression policies on the volume of the nineteenth century Atlantic slave trade”, *Race and Slavery in the Western Hemisphere. Quantitative Studies*, Princeton, Princeton University Press, Engerman and Genovese, 1975, pp. 51-81

LEWIS-JONES, Huw, *The Royal Navy and the Battle to End Slavery*, BBC, https://www.bbc.co.uk/history/british/abolition/royal_navy_article_01.shtml, consultado em Janeiro de 2021

LOPES, António, FRUTUOSO, Eduardo, GUINOTE, Paulo, “As Frotas do Brasil no Atlântico de Final do Antigo Regime”, *Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico do Antigo Regime: Poderes e Sociedades*, Lisboa, Biblioteca Digital do Instituto Camões, 2008, http://cvc.instituto-camoes.pt/eaar/colóquio/comunicacoes/António_lopes_eduardo_frutuoso_paulo_guinote.pdf, [consultada em Março de 2008]

LOPES, Edmundo Correia, *A escravatura: subsídios para a sua história*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1944

LOUÇÃ, Francisco, “A traição dos liberais”, *Expresso* (revista *E*), ed. 2543, 23 de Julho de 2021, pp. 30-37.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti, “José Majojo e Francisco Moçambique, marinheiros das rotas atlânticas: notas sobre a reconstituição de trajectórias da era da abolição”, *Topoi*, vol. 11, n.º 20, Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Jan-Jul 2010, pp. 75-91

ID., “Em nome da liberdade: abolição do tráfico de escravos, o direito e o ramo brasileiro do recrutamento de africanos (Brasil – Caribe britânico, 1830-1850), *Mundos do Trabalho*, v. 3, n.º 6, Campinas, Associação Nacional de História do Trabalho, 2011, pp. 67-92

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

MARLOWE, Frank W. Marlowe, “Hunter-Gatherers and Human Evolution”, *Evolutionary Anthropology*, 14:54 – 67, [Massachusetts], University of Massachusetts, Março-Abril 2005, pp. 54-67

MARQUES, João Pedro, “Uma revisão crítica das teorias sobre a abolição do tráfico de escravos português”, *Portugal e a Partilha do Mundo*, *Penélope: revista de história e ciências sociais*, n.º 14, 1994, pp. 95-118

ID., *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 1999

ID., “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, *Anais de História de Além-Mar*, n.º 1, Lisboa, CHAM - Centro de Humanidades (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa / Universidade dos Açores), 2000, pp. 161-193

ID., “Uma cosmética demorada: as Cortes perante o problema da escravidão (1836-1875)”, *Análise Social*, vol. XXXVI (158-159), Lisboa, Instituto de Ciências sociais da Universidade de Lisboa, 2001, pp. 209-247

ID., “Arsénio Pompílio Pompeu de Carpo: um percurso negreiro no século XIX”, *Análise Social*, vol. XXXVI (160), Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2001, pp. 609-638

ID., “Tráfico e Supressão no Século XIX: o Caso do Brigue Veloz”, *Africana Studia*, n.º 5, [Porto], Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002, pp. 155-179

ID., “O retorno do escravismo em meados do século XIX”, *Análise Social*, vol. XLI (180), Lisboa, Instituto de Ciências sociais da Universidade de Lisboa, 2006, pp. 671-692

ID., “A ocupação do Ambriz (1855): geografia e diplomacia de uma derrota inglesa”, *Africana Studia*, n.º 9, [Porto], Centro de Estudos Africanos da Universidade do Porto, 2006, pp. 145-158

ID., “À volta da palavra (e do conceito) escravatura”, *Ciberdúvidas da Língua Portuguesa*, <https://ciberduvidas.iscte-iul.pt/artigos/rubricas/controversias/a-volta-da-palavra-e-do-conceito-escravatura/3536> (consultado em 8 de Abril de 2020)

MARQUES, Leonardo, “Os Estados Unidos no Tráfico Ilegal de Escravos para o Brasil”, *6º Encontro Escravidão e Liberdade no Brasil Meridional*, Universidade Federal de Santa Catarina, 15-18 de Maio de 2013, <https://labhstc.ufsc.br/files/2013/04/Leonardo-Marques-texto.pdf> (consultado em Junho de 2021)

MARQUESE, Rafael de Bivar, “1808 e o impacto do Brasil na construção do escravismo cubano”, *Revista USP*, n.º 79, São Paulo, Universidade de São Paulo; Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas; Departamento de História, Setembro/Novembro 2008, pp. 119-131

ID., “A Guerra Civil dos Estados Unidos e a crise da escravidão no Brasil”, *Afro-Ásia*, 51, Baía, Centro de Estudos Afro-Orientais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Baía, 2015, pp. 37-71

MARTINS, Luís Augusto Ferreira, *Marinheiros em Terra*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1952

MENDES, António de Almeida, “The Foundations of the System: A Reassessment of the Slave Trade to the Spanish Americas in the Sixteenth and Seventeenth Centuries,” in David Eltis e David Richardson, *Extending the Frontiers: Essays on the New Transatlantic Slave Trade Database*, New Haven, Connecticut, Yale University Press, 2008, pp. 63–94

MESQUITA, João Marques, *Uma lei “para inglês ver”? O processo de construção de uma lei nacional sobre o tráfico de escravos (1822 - 1831)*, trabalho de conclusão de curso apresentado à Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel/Licenciatura em História, Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2017

ID., “Da proibição ao contrabando: a lei de 1831 e a atuação de Manoel Pinto da Fonseca (1831 – 1851)”, *XII Congresso Brasileiro de História Econômica & 13ª Conferência Internacional de História de Empresas*, Niterói/Rio de Janeiro, Faculdade de Economia da Universidade Federal Fluminense, 28 a 30 de Agosto de 2017, <https://tinyurl.com/3nt5yeyd>, consultado em Março de 2021

MILLER, Joseph C., *Way of death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade 1730–1830*, Wisconsin, University of Wisconsin Press, 1988

MONTEFIORE, Simon Sebag, *Jerusalém – A Biografia*, 7 vols., edição portuguesa exclusiva do Expresso, Lisboa, Alêtheia Editores, Abril de 2018

MONTEIRO, Alexandre, “O Embaraçoso Episódio do General Armstrong na Baía da Horta”, *National Geographic*, 2 de Abril de 2012 (<https://nationalgeographic.sapo.pt/historia/actualidade/1254-o-episodio-embaracoso-do-general-armstrong-na-baia-da-horta-2-abr2012>)

MONTEIRO, Maria do Rosário, PIMENTEL, Maria do Rosário, LOURENÇO, Vitor Marçal, *Marquês de Sá da Bandeira e o seu tempo*, Lisboa, Academia Militar, Centro de História da Cultura, Abril de 2013

MORAIS, Tancredo de, “Esboço Histórico”, *Os Primeiros Cem Anos da Escola Naval. 23-IV-1845 a 23-IV-1945*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1945

MULHERN, Joseph Martin, *After 1833: British Entanglement with Brazilian Slavery*, tese de doutoramento em Filosofia, Durham, Departamento de História da Universidade de Durham, Setembro de 2018, <http://etheses.dur.ac.uk/13071/>

N'DIAYE, Tidiane, *O Genocídio Ocultado – Investigação Histórica sobre o Tráfico Negreiro Árabo-Muçulmano*, Trad. Tiago Marques, colecção Trajectos, 2.ª edição, s.l., Gradiva, Junho de 2019

OLIVEIRA, João Brás de, “Como se pode ganhar a Torre e Espada”, *Anais do Clube Militar Naval*, 26, Lisboa, Clube Militar Naval, 1896, pp. 529-539

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues de, “Divisão Naval do Leste: a Marinha Imperial na Costa de África.”, *Navigator*, vol. 3, n.º 11, Rio de Janeiro, Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2007, pp. 102-117

OSÓRIO, Inês, “Políticas Régias sobre o Tráfico de Escravos: Análise da Legislação Produzida entre 1640 e 1706”, *Omni Tempore: Encontros de*

Primavera, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2014-2015, pp. 287-325

ID., *O Transporte de Escravos no Atlântico: a Arqueação dos Navios Negreiros* (dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em História Moderna e dos Descobrimentos), s.l., Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Julho de 2016

PARRON, Tâmis Peixoto, *A Política da Escravidão no Império do Brasil 1826-1865*, (dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, Universidade de São Paulo, 2009

PAULO, Jorge Silva, *Contributos para a história institucional da Autoridade Marítima*, sep. *Revista Electrónica de Direito*, n.º 3, Faculdade de Direito da Universidade do Porto, Outubro 2016

PEDRO, Eusébio André, *Impacto da Independência do Brasil na Política Externa Portuguesa sobre África, 1822-1872*, trabalho de investigação no âmbito do Mestrado em História, Relações Internacionais e Cooperação, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011

PEREIRA, José António Rodrigues, *A Marinha Portuguesa na Época de Napoleão*, vols. I (1793-1807 – *A Armada e a Europa*) e II (1807-1823 – *A Armada e o Brasil*), Lisboa, Tribuna da História, 2005

PESSOA, Thiago Campos, “O Comércio Negreiro na Clandestinidade: as fazendas de recepção de africanos da família Sousa Breves e seus cativos”, *Afro-Ásia*, 47, Centro de Estudos Afro-Orientais da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, 2013, pp. 43-78

ID., *A “Delação Alcoforado” e o Comércio Ilegal de Africanos no Vale do Café: Notas de Pesquisa*, s.l., s.n., s.d., <https://tinyurl.com/3j3nv4tb>, consultado em Janeiro de 2021

ID., “Sob o signo da ilegalidade: o tráfico de africanos na montagem do complexo cafeeiro (Rio de Janeiro, c. 1831-1850)”, *Tempo*, vol. 24, n.º 3, Niterói, Departamento de História da Universidade Federal Fluminense, Set./Dez. 2018, pp. 422-449

PETTERSON, Donald Petterson, *Revolution in Zanzibar: An American's Cold War Tale*, Nova Iorque, Westview, 2002

PROENÇA, Maria Cândida, *A Independência do Brasil*, Coleção Horizonte Histórico, Lisboa, Livros Horizonte, 1987

REBELO, José A. Costa, “Hospital da Marinha no seu Bicentenário”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol. CXXVII, Outubro-Dezembro 1997, pp. 791-800

REIS, João José, “De escravo a rico liberto”: a trajetória do africano Manoel Joaquim Ricardo na Bahia oitocentista”, *Revista História*, n.º 174, São Paulo, Universidade Estadual Paulista, jan.-jun., 2016, pp. 15-68

RESTIER JUNIOR, Renato Jorge Paranhos, “O Combate ao Tráfico de Escravos e a Renovação da Esquadra no Segundo Reinado”, *Transversos: Revista de História*, vol. 2, n.º 2, Rio de Janeiro, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, março-setembro 2014, pp. 121-131

RICHARDSON, David, “The British Empire and the Atlantic Slave Trade, 1660–1807”, *The Oxford History of the British Empire*, vol. II (The Eighteenth Century), Oxford, Oxford University Press, 1998, pp. 440–464

RIO, Alice, *Slavery after Rome, 500-1100*, Oxford, Oxford University Press, 2017

ROCHA, Aurélio, “Contribuição para o estudo das relações entre Moçambique e o Brasil – séc. XIX: tráfico de escravos, relações políticas e culturais”, *Stvdia*, 51, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1992, pp. 61-118

RODRIGUES, Jaime, “O tráfico de escravos e a experiência diplomática afro-lusobrasileira: transformações ante a presença da corte portuguesa no Rio de Janeiro”, *Anos 90*, revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, v. 15, n.º 27, Porto Alegre, Julho de 2008, pp. 107-123

ID., “Escravos, senhores e vida marítima no Atlântico: Portugal, África e América portuguesa, c. 1760 – c. 1825”, *Almanack*, Guarulhos [São Paulo], 1.º semestre de 2013, pp. 145-177

ROUSSIGNOL, Marie-Jeanne, “L’Atlantique de l’esclavage, 1775-1860”, *Transatlantica* [en ligne], 1, 2002, <http://journals.openedition.org>

SALE, Maggie Montesinos, *The Slumbering Volcano: American Slave Ship Revolts and the Production of Rebellious Masculinity*, Durham, Duke University Press, 1997

SANTOS, Eduardo dos, “A questão da barca «Charles et Georges»”, *Anais*, II série, vol. 23, tomo I, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1975, pp. 171-201

SANTOS, Guilherme da Paula Costa, *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*, São Paulo, dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Social do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre, São Paulo, Universidade de São Paulo, Maio de 2007

SANTOS, Maria Emília Madeira, “Abolição do tráfico de escravos e reconversão da economia de Angola”, *Stvdia*, 52, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1994, pp. 221-244

SANTOS, Paulo, CABRITA, José, *Fuzileiros. 400 anos de memórias*, s.l., s.n. [apoio Marinha Portuguesa], Abril de 2021

SAUNDERS, A., *A Social History of Black Slaves and Freedmen in Portugal 1441-1555*, Cambridge Iberian and Latin American Studies, Cambridge, Cambridge University Press, 2010

SCHEDDEL, Madalena, *Em Defesa do Império Ameaçado – A Ação Política e Diplomática de D. João de Almeida de Melo e Castro, 5º Conde das Galveias (1792-1814)*, Cascais, Tribuna da História, Príncipe Editora, Lda., 1.^a edição, Abril de 2016

SEGAL, Ronald, *The Black Diaspora: Five Centuries of the Black Experience Outside Africa*, Nova Iorque, Farrar, Straus and Giroux, 1995

SEIXAS, Margarida, “O trabalho escravo e o trabalho forçado na colonização portuguesa oitocentista: uma análise histórico-jurídica”, *Revista Portuguesa de História*, t. XLVI, Coimbra, 2015, pp. 217-236

ID., “A Crítica da escravidão nos autores portugueses das Luzes”, *Teoria e História do Direito*, n.º 3, Lisboa, Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Grupo de Ciências Histórico-Jurídicas, 2017, pp. 105-120

SILVA, Alberto da Costa e, “O Brasil, a África e o Atlântico no século XIX.”, Conferência do Mês do IEA em 7 de Abril de 1994, *Estudos Avançados*, 8(21), São Paulo, Instituto de Estudos Avançados, 1994, pp. 21-42

SILVA, Fernando David e, *O Fim das Naus e a Marinha da Transição. Um Inquérito da Câmara dos Deputados (1853-1856)* (tese de mestrado em História Marítima), s.l., Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2012

ID., *Sá da Bandeira e a Marinha na Implantação do Liberalismo (1832-1870)*, s.l., Academia de Marinha/Centro de Investigação Naval, s.d.

ID., “Sá da Bandeira: o militar-político e a Marinha (1832-1870)”, *Memórias*, Academia de Marinha, vol. 45, Lisboa, 2015, pp.125-135

SILVA, Filipa Ribeiro da, “O Tráfico de Escravos para o Portugal Setecentista: Uma visão a partir do «Despacho dos Negros da Índia, de Caccheo e de Angola» na Casa da Índia de Lisboa”, *Saeculum – Revista de História*, 29, Departamento de História da Universidade Federal da Paraíba, JUL-DEZ2013, pp. 47-73

SILVA, Leonardo Bruno da, *O Tráfico de Escravos nas Relações Externas de Brasil e de Portugal - 1822 a 1850*, Tese apresentada para a obtenção do título de Doutor em História (Área de Conhecimento: História e Sociedade), Faculdade de Ciências e Letras da Universidade Estadual Paulista, Assis, 2014

SILVA, Leonardo Quirino da, “Abolição da Escravidão Indígena: 1680 ou 1755?”, *Educação Pública*, Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Mato Grosso, 3 de Abril de 2007, <https://educacaopublica.cecierj.edu.br/artigos/7/13/aboliccedilatildeo-da-escravidatildeo-indiacutegena-1680-ou-1755> (consultado em Fevereiro de 2021)

SOARES, Carlos Eugénio Líbano, “Sacramento ao pé do mar: batismo de africanos na freguesia da Conceição da Praia, Bahia. 1700-1751”, *Revista de História Comparada*, 7-2, Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História Comparada do Instituto de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013, pp. 47-74

STANZIANI, Alessandro, “Travail, droits et immigration. Une comparaison entre l’île Maurice et l’île de La Réunion, années 1840-1880”, *Le Mouvement Social*, vol. 241, n.º 4, [Paris], La Découverte, OUT-DEZ2012, pp. 47-64

THOMAS, Hugh, *The Slave Trade: the History of the Atlantic Slave Trade*, Londres, Papermac, 1998

TINHORÃO, José Ramos Tinhorão, *Os Negros em Portugal – Uma presença silenciosa*, Lisboa, Caminho, 1988

VIEIRA, Alberto, *Os Escravos no Arquipélago da Madeira – séculos XV a XVII*, 1.ª Edição, Coleção Memórias, 5, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico, Setembro de 1991

WALVIN, James, *The Zong: A Massacre, the Law and the End of Slavery*, New Haven/Londres, Yale University Press, 2011

WARD, W. E. F., *The Royal Navy and the Slavers: the Suppression of the Atlantic Slave Trade*, Londres, George Allen and Unwin, 1969

WEBER, Greta, “Shipwreck Shines Light on Historic Shift in Slave Trade”, *National Geographic Society*, 5 de Junho de 2015 (<https://news.nationalgeographic.com/2015/06/150605-shipwreck-slave-trade-south-africa-18th-century-brazil/>)

WIECEK, William M., “Somerset: Lord Mansfield and the Legitimacy of Slavery in the Anglo-American World”, *University of Chicago Law Review*, Vol. 42, Iss. 1, Article 4, Chicago, Universidade de Chicago, 1974, pp. 86-146

WILLS, Mary, *The Royal Navy and the suppression of the Atlantic slave trade, c. 1807-1867: anti-slavery, empire and identity* (tese de doutoramento), University of Hull, Junho de 2012

WISSENBACH, Maria Cristina Cortez, “Dinâmicas históricas de um porto centro-africano: Ambriz e o Baixo Congo nos finais do tráfico atlântico de escravos (1840-1870)”, *Revista História* [ahead of print], São Paulo, Universidade Estadual Paulista, 2015, <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.2015.89698> (consultado em Junho de 2021)

YOUNG, Jeremy, "Les marines et l'abolition de la traite", *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, 184-185, Guadalupe, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2019, pp. 87-110

ZAMPARONI, Valdemir, “Da Escravatura ao Trabalho Forçado: Teorias e Prática”, *Africana Studia*, n.º 7, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, pp. 299-325

ANEXO A

Ministros da Marinha e Chefes Militares da Armada entre 1807 e 1910

A.1 Ministros e Secretários de Estado da Marinha e Ultramar¹

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
D. Miguel Pereira Forjaz	15SET1807	
D. João de Melo e Castro	13JAN1808	
Conde da Barca	11FEV1814	
Conde dos Arcos	23JUL1817	
Tomás de Vila Nova	?	
Barão de Molelos	13SET1820	
Matias José Dias Azevedo	27SET1820	
Francisco Maximino de Sousa	01FEV1821	
Joaquim José Monteiro Torres	21MAR1821	
Anselmo José Braamcamp	23JUN1821	
Joaquim José Monteiro Torres	04JUL1821	
Inácio da Costa Quintela	19JAN1822	
Cândido José Xavier (interino)	19JUN1822	
Inácio da Costa Quintela	26AGO1822	
José da Silva Carvalho	18MAI1823	
D. Manuel João Lúcio	30MAI1823	
Conde de Suberra (interino)	02JUN1823	
Conde de Palmela	03MAI1824	
Conde de Suberra	14MAI1824	
Joaquim José Monteiro Torres	14JAN1825	
Inácio da Costa Quintela	01AGO1826	
António Manuel de Noronha	06DEZ1826	
Visconde de Santarém	14AGO1827	

¹ Das Listas [AGM 2014] e Ordens da Armada [AGM 2027], compilação de João Freire, *Jornal da Marinha, Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos*, Lisboa, Edições Colibri, Novembro de 2016, pp. 161-162. A Lista da Armada de 1909 apresenta (p. 251) a última relação de ministros do período da Monarquia, faltando nela apenas o nome de José Marnoco e Sousa, empossado cerca de três meses antes da proclamação da República.

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
Carlos Honório de Gouveia Durão (interino)	07SET1827	
Conde de Basto	26FEV1828	Até ao fim do reinado de D. Miguel
Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque	15MAR1830	Governo liberal na Terceira
Joaquim de Sousa Quevedo Pizarro	02JUL1831	Governo liberal na Terceira
Agostinho José Ferreira (interino)	03MAR1832	Governo liberal na Terceira
Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque	29JUL1832	Governo liberal no Porto
Bernardo de Sá Nogueira	10NOV1832	Governo liberal no Porto
Marquês de Loulé	21ABR1833	Governo liberal no Porto
Agostinho José Freire	26JUL1833	Governo liberal no Porto/Lisboa
Francisco Simões Margiochi	15OUT1833	Governo liberal em Lisboa
Agostinho José Freire	24SET1834	
Conde de Vila Real	16FEV1835	
Conde de Linhares	28ABR1835	
Marquês de Loulé	27MAI1835	
António Aloísio Jervis de Atouguia	25JUL1835	
Visconde de Sá da Bandeira	18NOV1835	
Manuel Gonçalves de Miranda	30ABR1836	
Conde de Lumiares	10SET1836	
António Manuel Lopes Vieira de Castro	06NOV1836	
Visconde de Sá da Bandeira (interino)	27MAI1837	
Visconde da Bóveda (interino)	01JUN1837	
João de Oliveira (interino)	25OUT1837	
Barão de Bonfim	09NOV1837	
Visconde de Sá da Bandeira	09MAR1839	
Barão da Ribeira de Sabrosa	18ABR1839	

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
Francisco de Paula Aguiar Ottolini	25SET1839	
Conde de Vila Real	26NOV1839	
Conde de Bonfim (interino)	28DEZ1839	
Manuel Gonçalves de Miranda	12MAR1841	
Conde de Bonfim (interino)	01ABR1841	
José Ferreira Pestana	09JUN1841	
António Aloísio Jervis de Atouguia	07FEV1842	
José Jorge Loureiro	09FEV1842	
António José Maria Campelo	24FEV1842	
Barão do Tojal (interino)	05SET1842	
Joaquim José Falcão	14SET1842	
Duque da Terceira	20MAI1846	
José Jorge Loureiro	26MAI1846	
Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque	19JUL1846	
D. Manuel de Portugal e Castro	06OUT1846	
Conde do Tojal (interino)	28ABR1847	
João de Fontes Pereira de Melo	22AGO1847	
Agostinho Albano da Silveira Pinto	18DEZ1847	
Barão de Vila Nova de Ourém	29MAR1848	
José Joaquim Gomes de Castro (interino)	10JUL1848	
Barão de Vila Nova de Ourém (interino)	03MAI1849	
Visconde de Castelões	18JUN1849	
Barão de Francos (interino)	01MAI1851	
Barão da Senhora da Luz (interino)	17MAI1851	
Marquês de Loulé	22MAI1851	
António Maria de Fontes Pereira de Melo	07JUL1851	
António Aloísio Jervis de Atouguia	04MAR1852	
Visconde de Sá da Bandeira	06JUL1856	
Adriano Maurício Guilherme Ferreri	16MAR1859	
António Maria de Fontes Pereira de Melo (interino)	12MAR1860	
José Marcelino de Sá Vargas	01MAI1860	

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
Carlos Bento da Silva	04JUL1860	
José da Silva Mendes Leal	21JAN1862	
João Crisóstomo de Abreu e Sousa (interino)	12DEZ1864	
Duque de Loulé	05MAR1865	
Marquês de Sá da Bandeira (interino)	17ABR1865	
Visconde da Praia Grande de Macau (interino)	04SET1865	
José Rodrigues Correia do Amaral	04JAN1868	
José Maria Latino Coelho	22JUL1868	
Luís Augusto Rebelo da Silva	11AGO1869	
Duque de Saldanha (interino)	20MAI1870	
D. António da Costa Sousa Macedo	26MAI1870	
D. Luís da Câmara Leme	22JUN1870	
Marquês de Sá da Bandeira (interino)	29AGO1870	
José de Melo Gouveia	29OUT1870	
Jaime Constantino de Freitas Moniz	13SET1871	
João de Andrade Corvo	08MAI1872	
Jaime Constantino de Freitas Moniz	27MAI1872	
João de Andrade Corvo	19NOV1872	
António Maria de Fontes Pereira de Melo	20AGO1875	
João de Andrade Corvo	06SET1875	
António Maria de Fontes Pereira de Melo	07AGO1876	
João de Andrade Corvo	01SET1876	
José de Melo Gouveia	05MAR1877	
Tomás António Ribeiro Ferreira	29JAN1878	
João de Andrade Corvo (interino)	16MAR1878	
Marquês de Sabugosa	01JUN1879	
Anselmo José Braamcamp	17JUN1880	
Visconde de S. Januário	03JUL1880	
Júlio Marques de Vilhena	25MAR1881	
José de Melo Gouveia	14NOV1881	
José Vicente Barbosa du Bocage	31JAN1883	
Júlio Marques de Vilhena (interino)	14JUL1883	

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
José Vicente Barbosa du Bocage	23AGO1883	
Manuel Pinheiro Chagas	25OUT1883	
Henrique de Macedo	20FEV1886	
Henrique de Barros Gomes (interino)	05AGO1886	
Henrique de Macedo	27SET1886	
Henrique de Barros Gomes (interino)	09MAI1887	
Henrique de Macedo	13SET1887	
Henrique de Barros Gomes (interino)	15JUL1888	
Frederico Ressano Garcia	23FEV1889	
João Marcelino Arroio	14JAN1890	
Júlio Marques de Vilhena	05ABR1890	
António José Enes	13OUT1890	
Júlio Marques de Vilhena	21MAI1891	
Francisco Joaquim Ferreira do Amaral	17JAN1892	
João António de Brisac das Neves Ferreira	22FEV1893	
João Bento Ferreira de Almeida	16JAN1895	
Jacinto Cândido da Silva	26NOV1895	
Henrique de Barros Gomes	07FEV1897	
Francisco António de Veiga Beirão (interino)	03SET1897	
Henrique de Barros Gomes	16OUT1897	
Francisco Felisberto Dias Costa	08NOV1897	
António Eduardo Vilaça	18AGO1898	
António Teixeira de Sousa	25JUN1900	
Manuel Rafael Gorjão	26FEV1903	
Manuel António Moreira Júnior	20OUT1904	
António de Azevedo Castelo Branco	20MAR1906	
Aires de Ornelas de Vasconcelos	19MAI1906	
António Carlos Coelho de Vasconcelos Porto (interino)	27JUN1907	
Aires de Ornelas de Vasconcelos	28SET1907	
Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha	05FEV1908	
António Ferreira Cabral Pais do Amaral	25DEZ1908	

Ministro/Secretário de Estado	Data de Posse	Observações
João António de Azevedo Coutinho Fragoso de Sequeira	11ABR1909	
Manuel da Torre Pereira Viana	14MAI1909	
João António de Azevedo Coutinho Fragoso de Sequeira	22DEZ1909	
José Ferreira Marnoco e Sousa	26JUN1910	

A.2 Chefes Militares da Armada²

Posto/Nome	Data de Posse/Nomeação	Observações
Almirante – General		
Infante D. Pedro Carlos	13MAI1808	
VALM Berkeley	24MAI1810	
VALM George Martin	30AGO1812	Cargo extinto a 03NOV1812
Major-General ³		
VALM Marquês de Viana	18JUN1823	
CESQ Carlos Félix Geraldo May	31OUT1826	
VALM Marquês de Viana	21JUN1830	
CESQ Carlos Félix Geraldo May	28MAR1831	
CESQ José Joaquim da Rosa Coelho	12SET1831	
CESQ António Correia Manuel Torres de Aboim	14NOV1832	
CESQ João Félix Pereira de Campos	14MAI1833	
VALM Charles Napier	26JUL1833	Visconde do Cabo de S. Vicente
CMG José Xavier Bressane Leite	17OUT1834	
CMG Isidoro Francisco Guimarães	05JUL1836	
CMG José Xavier Bressane Leite	01AGO1836	
CMG Manuel de Vasconcelos Pereira de Melo	28AGO1836	Futuro Barão de Lazarim
CFR Francisco Pedro Limpo	18JAN1837	
CFR (grad.) João da Costa Carvalho	14MAR1838	
CDIV (grad.) Manuel de Vasconcelos Pereira de Melo	16JUN1838	
CFR (grad.) João da Costa Carvalho	30DEZ1839	
CDIV/CESQ/VALM Manuel de Vasconcelos Pereira de Melo	04MAR1840	Barão de Lazarim (JUL1845)

² António Marques Esparteiro, *O Almirante Barão de Lazarim*, sep. da Revista *Ocidente*, vol. LXXXVII, Lisboa, 1969, p. 59-61; João Freire, *op. cit.*, pp. 154-156.

³ Nalguns curtos períodos foram adoptadas outras designações, como Chefe do Estado-Maior da Marinha (1859-1863) ou Comandante-Geral da Armada (1869-1892) – João Freire, *op. cit.*, p. 155.

Posto/Nome	Data de Posse/Nomeação	Observações
CMG José Alemão de Mendonça Cisneiros e Faria	25AGO1856	
CMG/CDIV/CESQ/VALM Francisco de Soares Franco Jr.	SET1859	
VALM Joaquim José de Andrada Pinto	SET1885	
VALM José Baptista de Andrade	FEV1890	
VALM Rodrigo Augusto Teixeira Pinha	SET1896	
VALM Manuel Joaquim Ferreira Marques	AGO1898	
VALM Carlos Eugénio Correia da Silva	AGO1900	
VALM António Duarte Pedroso	JAN1901	
VALM Carlos Eugénio Correia da Silva	ABR1901	
VALM Cipriano Lopes de Andrade	DEZ1904	
VALM Francisco Joaquim Ferreira do Amaral	JAN1906	
VALM Guilherme Augusto de Brito Capelo	JAN1907	
CALM José Cesário da Silva	AGO1908	
VALM Augusto Vidal de Castilho Barreto e Noronha	JAN1909	
VALM José Cesário da Silva	AGO1909	

ANEXO B

Estatísticas do Tráfico Transatlântico (1501-1866) ¹

B.1 Escravos embarcados por país (por década)

Década	Espanha	Portugal / Brasil	Grã-Bretanha	Holanda	E.U.A.²	França	Dinamarca	Totais
1501-1510	950	950	0	0	0	0	0	1 900
1511-1520	4 404	5 041	0	0	0	0	0	9 445
1521-1530	5 495	5 495	0	0	0	0	0	10 990
1531-1540	7 197	7 204	0	0	0	0	0	14 401
1541-1550	13 693	13 697	0	0	0	0	0	27 390
1551-1560	2 823	2 826	94	0	0	0	0	5 743
1561-1570	18 760	20 374	1 591	0	0	0	0	40 725
1571-1580	13 040	16 350	0	0	0	66	0	29 456
1581-1590	23 695	32 959	237	0	0	0	0	56 891

¹ *Trans-Atlantic Slave Database*, da Universidade de Emory (*Slave Voyages*, Emory Center for Digital Scholarship, [Atlanta], Emory University, 2019, <https://slavevoyages.org/>, consultado em Maio de 2020).

² Na base de dados, são apresentados valores anteriores à data da independência, que, nesta tabela, foram agregados aos do tráfico britânico.

Década	Espanha	Portugal / Brasil	Grã-Bretanha	Holanda	E.U.A.²	França	Dinamarca	Totais
1591-1600	29 906	49 295	0	1 365	0	0	0	80 566
1601-1610	25 332	65 716	0	878	0	0	0	91 926
1611-1620	30 979	117 003	0	951	0	0	0	148 933
1621-1630	36 170	146 857	141	326	0	0	0	183 494
1631-1640	25 089	88 278	381	6 452	0	0	0	120 200
1641-1650	10 240	51 275	33 997	24 951	0	1 827	1 053	123 343
1651-1660	10 389	91 236	26 720	25 983	0	706	653	155 687
1661-1670	1 778	109 188	67 469	48 592	0	2 512	0	229 539
1671-1680	4 001	92 660	72 312	43 953	0	9 149	316	222 391
1681-1690	2 293	86 613	113 167	40 482	0	14 280	3 729	260 564
1691-1700	0	162 368	118 225	27 363	0	9 961	21 640	339 557
1701-1710	0	175 140	151 997	35 589	0	27 196	4 319	394 241
1711-1720	0	200 583	169 430	22 465	0	60 279	651	453 408
1721-1730	0	209 128	231 556	31 793	0	74 353	1 563	548 393
1731-1740	0	205 206	261 433	29 457	0	100 730	1 178	598 004

Década	Espanha	Portugal / Brasil	Grã-Bretanha	Holanda	E.U.A.²	França	Dinamarca	Totais
1741-1750	0	221 086	187 504	37 607	0	117 477	2 915	566 589
1751-1760	284	215 934	278 412	41 044	0	99 127	8 157	642 958
1761-1770	3 955	212 655	398 229	59 797	0	138 216	6 109	818 961
1771-1780	0	210 497	326 161	47 712	0	164 756	6 542	755 668
1781-1790	510	254 899	277 276	16 775	16 331	283 897	18 304	867 992
1791-1800	5 905	307 875	385 928	7 775	50 344	72 983	17 597	848 407
1801-1810	13 419	393 392	283 959	1 605	103 922	10 942	16 316	823 555
1811-1820	124 236	516 854	0	734	5 276	38 744	0	685 844
1821-1830	105 847	594 421	0	687	2 197	152 595	0	855 747
1831-1840	245 849	438 826	0	0	0	1 609	0	686 284
1841-1850	79 464	517 078	0	0	0	0	0	596 542
1851-1860	161 633	9 309	0	0	476	0	0	171 418
1861-1870	54 191	0	0	0	0	0	0	54 191
	1 061 527	5 848 268	3 259 439	554 336	305 326	1 381 405	111 042	12 521 343

B.2 Escravos embarcados por região (por década)

Década	Senegâmbia	Serra Leoa	Costa do Marfim	Costa do Ouro	Golfo do Benim	Golfo do Biafra	África SW	África Oriental	Totais
1501-1510	1 900	0	0	0	0	0	0	0	1 900
1511-1520	8 807	0	0	0	0	0	637	0	9 444
1521-1530	10 990	0	0	0	0	0	0	0	10 990
1531-1540	12 229	0	0	0	0	719	1 453	0	14 401
1541-1550	23 257	0	0	0	0	1 361	2 771	0	27 389
1551-1560	4 796	0	0	0	0	282	664	0	5 742
1561-1570	32 277	1 168	0	0	0	1 867	5 412	0	40 724
1571-1580	22 206	0	0	0	0	1 883	5 367	0	29 456
1581-1590	25 448	237	0	0	0	0	31 206	0	56 891
1591-1600	5 370	0	2 482	0	0	2 346	70 368	0	80 566
1601-1610	9 991	0	0	0	0	0	81 936	0	91 927
1611-1620	8 541	0	0	68	1 873	1 142	137 308	0	148 932
1621-1630	6 652	0	0	0	1 655	2 247	172 595	345	183 494

Década	Senegâmbia	Serra Leoa	Costa do Marfim	Costa do Ouro	Golfo do Benim	Golfo do Biafra	África SW	África Oriental	Totais
1631-1640	4 562	0	0	0	1 988	1 630	112 020	0	120 200
1641-1650	24 476	1 372	0	2 429	4 092	31 442	59 530	0	123 341
1651-1660	17 723	752	351	1 437	12 163	24 791	95 382	3 088	155 687
1661-1670	6 407	154	0	19 193	29 926	37 668	126 758	9 432	229 538
1671-1680	13 267	0	0	28 835	29 813	34 394	108 966	7 116	222 391
1681-1690	21 927	1 894	0	16 274	79 890	21 709	109 373	9 497	260 564
1691-1700	22 558	2 671	999	40 443	108 412	31 299	130 939	2 237	339 558
1701-1710	16 344	1 217	3 059	81 144	136 943	21 979	133 434	120	394 240
1711-1720	22 669	3 114	4 365	97 287	149 463	34 615	131 867	10 029	453 409
1721-1730	34 933	9 419	4 532	113 877	194 430	41 830	145 437	3 934	548 392
1731-1740	44 816	1 468	9 392	106 723	145 805	56 583	231 989	1 226	598 002
1741-1750	24 210	8 004	25 202	61 626	108 220	93 891	245 436	0	566 589
1751-1760	50 555	17 419	44 083	88 174	122 566	93 294	223 830	3 036	642 957
1761-1770	52 405	42 296	76 521	108 658	110 383	146 542	280 240	1 916	818 961

Década	Senegâmbia	Serra Leoa	Costa do Marfim	Costa do Ouro	Golfo do Benim	Golfo do Biafra	África SW	África Oriental	Totais
1771-1780	51 267	36 551	65 186	112 562	109 887	109 997	267 293	2 924	755 667
1781-1790	37 944	31 378	36 067	135 036	113 692	151 242	333 888	28 746	867 993
1791-1800	28 043	51 119	21 176	109 441	93 197	154 642	371 789	19 000	848 407
1801-1810	53 702	42 627	25 241	75 746	95 428	140 385	339 975	50 450	823 554
1811-1820	29 166	22 624	7 190	1 712	74 093	65 870	407 491	77 697	685 843
1821-1830	13 073	43 543	7 867	5 362	59 250	163 525	441 968	121 158	855 746
1831-1840	4 626	43 926	3 155	3 293	73 081	97 829	343 464	116 910	686 284
1841-1850	8 375	21 023	0	0	108 943	27 554	387 008	43 640	596 543
1851-1860	0	4 795	0	0	22 528	2	113 927	30 167	171 419
1861-1870	0	0	0	0	11 339	0	42 852	0	54 191
	755 512	388 771	336 868	1 209 320	1 999 060	1 594 560	5 694 573	542 668	12 521 332

B.3 Escravos desembarcados por região (por década)

Década	Europa	América do Norte	Caraíbas Britânicas	Caraíbas Francesas	Américas Holandesas	Índias Ocidentais Dinamarquesas	América Espanhola	Brasil	África	Totais
1501-1510	0	0	0	0	0	0	1 340	0	0	1 340
1511-1520	452	0	0	0	0	0	6 170	0	0	6 622
1521-1530	0	0	0	0	0	0	7 693	0	0	7 693
1531-1540	0	0	0	0	0	0	10 083	0	0	10 083
1541-1550	0	0	0	0	0	0	19 171	0	0	19 171
1551-1560	0	0	0	0	0	0	4 021	0	0	4 021
1561-1570	0	0	0	0	0	0	27 380	1 365	0	28 745
1571-1580	0	0	0	0	0	0	18 310	2 782	0	21 092
1581-1590	0	0	0	0	0	0	33 338	7 814	0	41 152
1591-1600	188	0	0	0	0	0	41 864	17 314	0	59 366
1601-1610	0	0	567	0	0	0	35 460	34 279	0	70 306
1611-1620	85	0	0	0	0	0	44 190	72 759	0	117 034
1621-1630	0	100	0	0	0	0	50 638	95 199	0	145 937

Década	Europa	América do Norte	Caraíbas Britânicas	Caraíbas Francesas	Américas Holandesas	Índias Ocidentais Dinamarquesas	América Espanhola	Brasil	África	Totais
1631-1640	0	0	0	0	0	0	35 455	59 181	0	94 636
1641-1650	0	0	26 639	545	0	0	13 448	58 989	172	99 793
1651-1660	0	1 064	17 490	2 278	8 661	0	22 088	73 493	1 970	127 044
1661-1670	916	2 289	47 350	11 430	24 308	0	8 866	93 544	206	188 909
1671-1680	1 503	2 455	53 884	6 476	34 420	196	4 788	78 738	281	182 741
1681-1690	0	2 554	84 733	10 242	33 532	2 152	3 868	75 956	0	213 037
1691-1700	477	6 684	79 814	7 715	23 237	15 798	6 703	142 320	493	283 241
1701-1710	0	13 131	107 133	13 771	24 835	4 061	15 371	156 445	0	334 747
1711-1720	0	12 679	116 400	42 390	16 359	1 941	14 618	178 650	0	383 037
1721-1730	1 081	36 838	147 068	55 954	25 491	2 887	12 260	184 380	259	466 218
1731-1740	2 640	62 181	141 323	82 239	25 943	1 013	6 548	180 846	166	502 899
1741-1750	405	21 144	125 696	100 117	33 836	2 672	6 495	191 530	90	481 985
1751-1760	1 090	42 947	169 393	99 271	36 230	7 921	1 549	192 785	308	551 494
1761-1770	0	46 691	244 461	133 249	54 166	7 180	19 005	191 979	92	696 823

Década	Europa	América do Norte	Caraíbas Britânicas	Caraíbas Francesas	Américas Holandesas	Índias Ocidentais Dinamarquesas	América Espanhola	Brasil	África	Totais
1771-1780	0	31 185	238 163	146 987	42 702	6 513	679	193 583	29	659 841
1781-1790	23	14 298	223 303	243 947	15 381	12 301	21 212	237 078	281	767 824
1791-1800	0	14 388	300 383	77 207	20 271	22 118	47 797	281 740	1 093	764 997
1801-1810	0	72 978	177 440	17 523	21 012	14 185	76 930	341 149	6 254	727 471
1811-1820	0	4 635	5 983	21 604	812	0	116 779	451 078	13 809	614 700
1821-1830	0	91	1 356	46 497	3 532	7 782	142 448	524 300	38 216	764 222
1831-1840	0	0	9 166	774	0	277	197 148	338 182	32 054	577 601
1841-1850	0	0	507	0	0	0	55 252	400 016	41 800	497 575
1851-1860	0	413	0	0	0	0	126 823	6 899	8 987	143 122
1861-1870	0	0	0	0	0	0	37 124	0	9 011	46 135
	8 860	388 745	2 318 252	1 120 216	444 728	108 997	1 292 912	4 864 373	155 571	10 702 654

ANEXO C

Principais leis e tratados referentes à abolição da escravatura e do tráfico de escravos em Portugal¹

- 4 de Março de 1533 – Decreto de D. João III mandando libertar os escravos convertidos;
- 25 de Março de 1559 – Novo decreto, de teor semelhante, mas circunscrito ao território continental português;
- 20 de Março de 1570 – Decreto de D. Sebastião proibindo que se tomem cativos os gentios do Brasil, excepto em caso de guerra justa;
- 11 de Novembro de 1595 – Lei proibindo o comércio de escravos chineses e japoneses;
- 19 de Fevereiro de 1624 – Lei proibindo a escravização de chineses de ambos os sexos;
- 1 de Junho de 1641 – Alvará régio de D. João IV proibindo a posse de escravos mouros;
- 30 de Junho de 1609 – Decreto declarando livres os gentios do Brasil;
- 23 de Setembro de 1664 – Provisão régia estabelecendo uma quantidade mínima de água a embarcar nos navios negreiros e um máximo para a respectiva lotação;
- 18 de Março de 1684 – Lei estabelecendo requisitos mínimos de arqueação dos navios em relação ao número de escravos transportados;
- 6 de Junho de 1755 – Lei para restituir aos Índios do Maranhão a liberdade de suas pessoas, e bens;
- 11 de Janeiro de 1758 – Alvará régio determinando que se não comprem em Angola mais escravos do que aqueles que a arqueação do navio permitia, proibindo também a exportação de negros para portos brasileiros que não os de Rio de Janeiro, Baía e Pernambuco;
- 8 de Maio de 1758 – Lei para os índios do Brasil terem a mesma liberdade, que têm os do Maranhão;
- 3 de Outubro de 1758 – Normas para o tratamento dos escravos nas cadeias pelos respectivos carcereiros

¹ V. fontes relativas a legislação nacional.

- 19 de Setembro de 1761 – Alvará proibindo o tráfico de escravos para o Reino;
- 16 de Janeiro de 1773 – Alvará determinando a progressiva libertação dos negros, mulatos, e mestiços existentes no Reino, nomeadamente declarando livres os filhos de escravas;
- 19 de Fevereiro de 1810 – Tratado de Navegação e Comércio com a Grã-Bretanha, no qual Portugal se compromete a não permitir a continuação do comércio de escravatura em qualquer lugar da costa de África, fora dos seus domínios;
- 22 de Janeiro de 1815 – Tratado com a Grã-Bretanha estabelecendo a proibição do comércio de escravos em qualquer parte da costa de África ao norte do Equador;
- 10 de Dezembro de 1836 – Decreto abolindo o comércio de escravos em todos os domínios portugueses;
- 3 de Julho de 1842 – Tratado entre Portugal e a Grã-Bretanha para a total abolição do tráfico de escravos;
- 25 de Julho de 1842 – Decreto considerando como pirataria o comércio de escravos e aplicando penas severas aos traficantes;
- 22 de Outubro de 1842 – Decreto reforçando o decreto anterior no respeitante às penas a aplicar;
- 14 de Dezembro de 1854 – Decreto libertando os escravos do Estado em todas as províncias ultramarinas;
- 27 de Fevereiro de 1855 – Portaria proibindo que se deixasse sair indígenas para as ilhas francesas de Reunião e Maurícia, sob qualquer pretexto;
- 30 de Junho de 1856 – Carta de Lei ampliando as disposições do decreto de 14 de Dezembro de 1854, extensivo aos escravos das câmaras e misericórdias;
- 5 de Julho de 1856 – Carta de Lei providenciando sobre a aplicação das leis antecedentes de 1851 e 1856, para a abolição da escravatura nas colónias (Ambriz, Cabinda e Molembo);
- 24 de Julho de 1856 – Carta de Lei declarando livres os filhos de mulheres escravas;
- 25 de Julho de 1856 – Carta de Lei estendendo aos escravos das igrejas as disposições do decreto de 14 de Dezembro de 1854;

- 30 de Julho de 1856 – Portaria proibindo que se transportassem para fora de Moçambique homens de cor debaixo da denominação de “trabalhadores livres”/“colonos”;
- 18 de Agosto de 1856 – Carta de Lei declarando livres todos os escravos que entrassem nos portos do reino e das ilhas adjacentes, nos estados da Índia e Macau;
- 29 de Abril de 1858 – Decreto fixando um prazo de 20 anos (até 1878) para a extinção total do estado de escravidão em todo o território português;
- 25 de Fevereiro de 1869 – Decreto abolindo o estado de escravidão em todo o reino de Portugal e nos seus domínios. Os escravos passam a libertos, mas ficam a dever serviço aos seus antigos senhores até 1878
- 29 de Abril de 1875 – Lei extinguindo inteiramente nas províncias ultramarinas a condição servil
- 21 de Novembro de 1878 – Regulamento para o contrato de serviçais e colonos nas províncias da África Portuguesa, permitindo a arregimentação forçada de mão de obra africana
- 05 de Novembro de 1879 – Portaria do Ministro da Marinha e Ultramar proibindo maltratar os indígenas
- 23 de Junho de 1881 - Portaria autorizando a contratação de trabalhadores livres para as colónias de Mayotte e Nossi-Bé
- 13 de Julho de 1888 – Regulamento do serviço de emigração voluntário dos portos de Moçambique e Inhambane para a colónia francesa de Reunião
- 27 de Setembro de 1894 - decreto instituindo a pena de trabalhos públicos a ser aplicada aos “indígenas das terras portuguesas em África”.
- 9 de Novembro de 1899 – Regulamento do Trabalho Indígena das Colónias estabelecendo o trabalho forçado nas seguintes categorias: “compelido”, “correccional”, “em obras de interesse público” e “contratado”

ANEXO D

Acções de combate ao tráfico de escravos conduzidas pelas autoridades portuguesas¹

Cabo Verde e Guiné

- MAR/ABR1837 - Escuna espanhola *Esther* ou *D. Maria II* apresada em Bissau pelo Governador-geral de Cabo Verde, Joaquim Pereira Marinho, por não ter os papéis legais e navegar com bandeira portuguesa. Foi julgada boa presa.
- SET1837 - Escuna americana *Fanny Butler*, escuna portuguesa *Roberto* e escuna portuguesa *Constituição* apresadas por navegarem com papéis ilegais. Julgadas boa presa.
- 06SET1840 - Escuna portuguesa *Nova Constituição* apresada pelo guardamarinha Domingos Hilário da Fonseca Ferreira, da escuna de guerra *Boa Vista*, por ser encontrada com tripulação espanhola, capitão português e papéis falsos escritos em espanhol e italiano. Foi julgada boa presa.
- 1844 - Brigue-escuna brasileiro *Fortuna* apresado por suspeito à ordem do Governador da praça de Bissau.

¹ Excepto nos casos especificamente mencionados, a presente lista baseia-se na *Memoria ácerca da extinção da escravidão e do trafico de escravatura no territorio portuguez* (Lisboa, Ministério da Marinha, Typ. Castro Irmão, 1889, pp. 85-94) e na compilação *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, de António Marques Esparteiro (32 vols., Coleção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987). São, ainda, mencionadas várias operações retiradas do *Boletim Oficial do Governo Geral da Provincia de Angola* (cit. por João, Pedro Marques, “A Armada Portuguesa no Combate ao Tráfico de Escravos em Angola (1839-1865)”, *Anais de História de Além-Mar*, n.º 1, Lisboa, CHAM - Centro de Humanidades, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa / Universidade dos Açores, 2000, pp. 161-193) e do *Boletim Oficial de Moçambique* (cit. por João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negreiro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013, pp. 181-204).

São Tomé e Príncipe

- DEZ1839 - Escuna brasileira *D. Clara* apresada pelo comandante do brigue *Tejo*, Francisco A. Gonçalves Cardoso, sendo abandonada pelo capitão e guarnição.
- MAR1840 - Escunas portuguesas *Águia* e *Nova Madalena*, apresadas pelo comandante do brigue *Tejo*, F. A. Gonçalves Cardoso.
- ABR1844 - Cúter inglês *Red Rover* apresado pelas autoridades da província. Foi julgado boa presa em 18 de Abril de 1844.
- NOV-DEZ1844 - Escuna *Ninfa Catalana* apresada pelas autoridades da província.

Angola

- 17MAR1839 - Brigue português *Maria Virgínia* apresado pelo comandante do brigue de guerra *Faial*, Francisco de Assis e Silva. A tripulação tentou sublevar-se depois do apresamento, mas foi absolvida, tendo, porém, o navio sido julgado boa presa.
- 29MAI1839 - Escuna portuguesa *Paquete Português* (anteriormente *Maria Francisca*) apresada no Ambriz pelo comandante da corveta *Urânia*.
- 06FEV1840 - Brigue português *Caçador* apresado pelo comandante da corveta *Oito de Julho* na sequência de um tiro disparado do navio sobre o bote que conduzia um oficial britânico que o ia registar. O capitão veio preso para Lisboa.
- 30JUL1840 - Patacho português *Nereida* apresado pelo comandante do brigue *Tejo*, Francisco A. Gonçalves Cardoso. Julgado boa presa.
- 03JAN1842 - Escuna brasileira *Virtuosa Maria Aldina* apresada em Benguela pelo comandante da corveta *Oito de Julho*.
- 27ABR1842 - Brigue brasileiro *Rosa* apresado no ancoradouro de Luanda, sendo tomada uma lancha com 68 escravos.
- ???? - Sumaca brasileira *Amizade* apresada em Benguela pelo comandante da corveta *Oito de Julho*.

- ???? - Escuna portuguesa *Ninfa* apresada ao largo da costa angolana pelo comandante da corveta *Urânia*, quando estava a receber 292 escravos. Foi julgada boa presa.
- ???? - Sumaca brasileira *Maria Rosa* apresada pelo comandante da escuna *Conselho do Governo*.
- ???? - Sumaca portuguesa *Rio Tâmega* apresada e posteriormente absolvida.
- ???? - Apresadas 6 lanchas com escravos do brigue português *S. Manuel Augusto* pelo imediato da corveta *Oito de Julho* aquando da saída do brigue do porto de Benguela.
- ??1843 – Apresamento do brigue *Paquete de Benguela*.
- 18MAI1844 - Uma lancha talaveira, apresada no sítio do Buraco [Luanda].
- 27MAI1844 - Brigue brasileiro *Caçador* apresado com grande número de escravos na foz do Dande pelo guarda-marinha Luís Domingues, comandante da lancha n.º 17.
- 24JUN1844 - Um brigue-escuna (sem nome) apresado pelo cabo-de-esquadra João Pedro de Freitas, comandante da lancha n.º 24 na foz do Dande.
- 11SET1844 - Brigue brasileiro *Júpiter* incendiado no sítio do Buraco [Luanda] quando era perseguido por uma lancha da estação naval. Na ocasião foram tomadas 11 embarcações com 95 escravos.
- 25DEZ1844 - Brigue brasileiro *Bom Sucesso* apresado por uma lancha da estação naval junto a um sítio de armação de negros estabelecido perto do cabo Ledo.
- 02JAN1845 - Brigue-escuna brasileiro *Despique da Inveja* apresado pela escuna *Ninfa* na foz do Cuanza.
- 21JAN1845 - Um escaler, propriedade de um traficante negreiro de Benguela, de nome Jacome Filipe Torres, que era destinado a conduzir cartas de ordens do mesmo negreiro, sobre as armações de negros que tinha em Quicombo e Rio Tapado foi apresada pela corveta *Relâmpago* e condenado pela comissão mista em 12 de Março.
- 31JAN1845 - Patacho brasileiro *Canário* apresado por um escaler da corveta *Relâmpago* no sítio do Quicombo e julgado boa presa em 12 de Março.
- 04MAI1845 - Uma lancha aberta aparelhada em escuna (sem nome nem bandeira) é apresada entre o Sombreiro e Benguela Velha com 92 escravos a

bordo pela escuna *Ninfa*, comandada pelo 2.º tenente João Baptista Garção. Foi julgada boa presa.

- 15MAI1845 - Brigues brasileiros *Constante Amizade* e *Lealdade* apresados pela corveta *Relâmpago*, sob comando do capitão-tenente Rodovalho, na foz do rio Cuanza e julgados boas presas.
- 22MAI1845 – Brigue-escuna brasileiro *Cacique* apresado pela corveta *Relâmpago* numa baía a Norte do Cabo Ledo e julgado boa presa.
- 02JUN1845 – Prisão, em Luanda, do traficante Arsénio Pompílio do Carpo.
- 06JUN1845 - Escuna *Gago* apresada no rio Cuanza por uma lancha da estação naval.
- 08JUN1845 - Barca brasileira *Primavera* apresada pela corveta *Relâmpago*. A barca foi incendiada pelos negreiros na manhã do dia seguinte, depois de terem conseguido desembarcar os escravos.
- JUL1845 – Escuna *Heroína* enviada ao encontro de uma embarcação espanhola que se encontrava no Porto da Palmeira (Cabo Verde) e que se presumia destinar-se ao tráfico de escravatura².
- 04AGO1845 - Patacho brasileiro *Favorita*, fundeado no esconderijo do Luacho [a Sul de Benguela], foi incendiado pelos negreiros para não evitar a captura pela corveta *Relâmpago*.
- 13OUT1845 – O brigue *Mondego* incendeia barracões no Ambriz, resgatando 8 escravos.
- 27OUT1845 - Brigue mercante inglês *Lady Sale* apresado pela escuna de guerra *Constituição* na rada do Ambriz e condenado pela comissão mista em 26 de Novembro.
- ??1845 - Um brigue brasileiro (sem nome) apresado pela barca *Real Príncipe D. Pedro* junto à barra do Cuanza.
- ??1845 - Uma lancha armada em escuna (sem nome nem nacionalidade) apresada pela barca *Real Príncipe D. Pedro*.
- 17FEV1846 - Sumaca brasileira *Boa União* apresada perto do Ambriz pela corveta *Urânia* e julgada boa presa.

² BCM-AH, cx. 311-1 (Escravatura).

- 10ABR1846 - Sumaca brasileira *Lealdade* apresada pela corveta *Relâmpago* frente ao Ambrizete.
- 11ABR1846 - Patacho brasileiro *Espírito Santo* apresado pela corveta *Relâmpago* em frente ao Ambrizete.
- 23MAI1846 - Patacho brasileiro *Felicidade* apresado pela corveta *Relâmpago* junto ao Ambriz.
- AGO-SET1846 - A escuna *Ninfa*, comandada pelo 1.º tenente Roberto Teodorico da Costa e Silva, em cruzeiro na secção da costa compreendida entre o Ambriz e Mafuca, destrói um brigue e um palhabote de contrabando de escravos.
- 30OUT1846 - Sumaca brasileira *Flor de Campos*, com 195 escravos a bordo, apresada pelo brigue-escuna *Tâmega* nas salinas de Benguela.
- 08JUL1847 - Lancha portuguesa (sem nome) apresada junto ao Mussulo [Luanda] pela lancha n.º 5 da estação naval.
- 27JUL1847 - Sumaca brasileira *Bomfim* apresada junto a Benguela Velha pela escuna *Ninfa*.
- 08AGO1847 - Sumaca brasileira *Itaguaí* apresada junto ao Ambriz pelo 1.º tenente Filipe Augusto Escrivâniz, comandante da corveta *Relâmpago*.
- 01SET1847 - Brigue brasileiro *Carvalho* (antigo brigue português *Portuense*) apresado pelo guarda-marinha Francisco Teixeira da Silva, comandante do cúter *Príncipe Real*, entre a barra do Dande e o Mussulo.
- 17SET1847 - Sumaca brasileira *Nova Trindade*, fugindo à perseguição da escuna *Constituição*, apresada entre Dande e o Mussulo pelo cúter *Príncipe Real* e pela lancha n.º 15.
- 20DEZ1847- Patacho *Amor da Pátria* perseguido no Ambriz pela corveta *Relâmpago* e mandado incendiar por a corveta não ter possibilidade de o conduzir.
- 24JAN1848 - Escuna de construção americana conhecida como *Emília* perseguida pelo brigue de guerra *Mondego* quando demandava a baía de Luacho. Mandada queimar pelo comandante do brigue após encalhe e fuga dos tripulantes.
- 20FEV1848 - Lancha com 20 escravos capturada pela escuna *Ninfa* ao sul de Luanda.

- 24FEV1848 - Lancha portuguesa *Fortuna* apresada em Benguela Velha pela escuna *Ninfa*.
- 27FEV1848 - Patacho brasileiro *Aurora* apresado em Benguela Velha pela escuna *Ninfa*.
- 06ABR1848 - Brigue *Dois Amigos* (sem bandeira e abandonado) apresado na barra de Corimba [Luanda] pela corveta *Relâmpago*.
- 16MAI1848 - Brigue-escuna brasileiro *Voador* apresado nas proximidades de Novo Redondo pelo iate de guerra *Quinze de Agosto*.
- ??1848 – Ao largo do Quicombo, a escuna *Constituição* troca tiros, durante hora e meia com uma escuna brasileira armada com uma peça de grandes dimensões à proa, que acaba por escapar.
- 21MAI1849 - Uma galera-barca (nome e nacionalidade desconhecidos) apresada ao largo de Benguela por dois escaleres da escuna *Ninfa*.
- DEZ1849 – Libertação de 10 escravos pelo brigue *Mondego*³.
- DEZ1849 – Destruição, pelo brigue *Corimba*, de 7 barracões destinados ao tráfico de escravatura⁴.
- ??1849 – Apresamento da polaca *Esperança*, em Benguela Velha, pelo brigue *Corimba*.
- 17JUN1850 - Escuna *Rival*, em construção no Dande, apresada e trazida escoltada para Luanda pelo iate *Quinze de Agosto*.
- OUT 1850 - Destruídos 7 barracões destinados ao tráfico perto de Benguela.
- 13MAR1853 - Queimado um barracão de escravatura na ponta de Laudana (a Norte de Cabinda) pelos oficiais do brigue *Serra do Pilar*.
- 20NOV1854 - Capturado um negreiro na Equimina [a Sul de Benguela] e libertados 194 escravos.
- FEV1856 - Lancha *Rival* apresada na Baía Farta [Benguela] por se saber que conduzia escravos para um ponto da costa conhecido como local de embarque.
- 18FEV1856 - Brigue sem papéis e com bandeira americana apresado em Benguela Velha pelo brigue *Serra do Pilar*, comandado por J. M. da Silva Rodovalho.

³ Id., cx. 1339A-1 (Escravatura).

⁴ Id., cx. 311-2 (Escravatura).

- 20OUT1856 - Apresada no rio Lage [Loge, ao Norte do Ambriz?], pelo comandante da escuna *Conde do Tojal*, uma grande lancha carregada de mantimento que se suspeitava serem destinados a um navio negreiro.
- 18JUL1857 - Barca *Velha Anita*, com bandeira espanhola, mas sem papéis e apresentando todos os arranjos necessários para ser empregada no trafico da escravatura, apresada junto a Benguela Velha pela escuna *Cabo Verde*, comandada por Álvaro J. de Sousa S. de Andrea. Preso em Benguela o negreiro José Pedro da Cunha, que tratava do carregamento para a referida barca.
- ??1860 - Apresamento de 6 lanchas no rio Zaire pelo iate *D. Pedro V*.
- ??1860 - Apresamento do patacho *Equimina* em Luanda pelo brigue *Pedro Nunes*.
- ??1861 – Apresamento, em Moçâmedes, do brigue britânico *Lord of the Isles* pela escuna *Cabo Verde*.
- ??1861 - Apresamento de 2 lanchas no rio Zaire pelo iate *D. Pedro V*.
- ??1864 – Apresamento do patacho espanhol *Virgen del Refugio*, no rio Tapado, pela escuna *Napier*.
- ??1864 – Apresamento da lancha *Foguete*, em Benguela, pela escuna *Napier*.
- ??1864 – Apresamento da lancha *Sensível*, em Benguela, pela escuna *Napier*.

Moçambique

- 13JUL1840 - Brigue português *Importador* apresado pela direcção da alfândega de Moçambique. Foi julgado boa presa.
- 27JUL1840 - Galera com bandeira portuguesa *D. Maria II* apresada pela direcção da alfândega de Moçambique e julgada boa presa.
- 31JUL1840 - Galera com bandeira portuguesa *D. Maria da Glória* apresada pela direcção da alfândega e julgada boa presa. Foi entregue ao Governo espanhol, depois de este ter depositado metade do valor do navio.
- 14NOV1840 - Brigue português *Fortuna de África* apresado por Tomás José Pires, Governador de Quelimane. Sentenciado e vendido em Moçambique.
- 23MAR1841 - Brigue *D. Manuel de Portugal* apresado em Lourenço Marques por Frederico Bonifay, comandante da barca *Real Príncipe D. Pedro*.

- 23JUN1841 - Patacho português *Paquete da Madeira* apresado em Lourenço Marques por Frederico Bonifay, comandante da barca *Real Príncipe D. Pedro*.
- 28MAI1842 - Pangaio português *Mossumgario* apresado pela alfândega de Moçambique.
- 17JUN1842 - Polaca brasileira *Inês*, apresada em Quelimane pelo brigue de guerra *Gentil Libertador*⁵.
- 14NOV1842 - Pangaio português *Nagar* apresado pela alfândega de Moçambique.
- AGO1843 - Brigue *Montevideu*, sem bandeira, mas supostamente brasileiro, apresado pelo brigue *D. João de Castro*, comandado pelo 2.º tenente João Francisco Régio de Lima, dentro das restingas que defendem a entrada da ilha Macaloé. No dia seguinte travou-se tiroteio na praia com as suas embarcações miúdas.
- 07SET1845 - Quatro pangaio apresados na baía de Pemba por duas embarcações do brigue *Vila Flor*.
- ??1845 - Galeota holandesa (sem nome) apresada pelo 2.º tenente Caetano Alberto da Silva, comandante da rasca *Andorinha* na baía de Fernão Veloso.
- 07-08SET1845 – Apresamento, em Pemba, de 3 pangaio árabes pelo 1.º tenente Pedro Valente da Costa Loureiro Pinheiro, comandante do brigue *Vila Flor*, em cooperação com a canhoneira britânica *Tarantula*.
- 23NOV1845 - Queimado um pangaio na baía de Pemba pelas guarnições de um escaler e uma lancha pertencentes ao brigue *Vila Flor*.
- 24NOV1845 - Fiscalização de recantos da baía de Pemba por 2 embarcações à vela do brigue *Vila Flor*, comandadas pelo 2.º tenente Jerónimo Romero (Imediato) e pelo guarda-marinha António Maria Guedes. Recebidos a tiro, tendo morrido um grumete. Incendiada uma povoação.
- 25NOV1845 - Bombardeamento/destruição de uma aldeia dos negreiros em Pemba pelo brigue *Vila Flor*, em cooperação com o brigue britânico *Mutine*.
- 09DEZ1845 - Queima de barracões na ilha de Matembo (a Norte do Ibo) e libertação de 51 escravos que aguardavam embarque pelo brigue *Vila Flor*.

⁵ Depois chamado *D. João de Castro*.

- 19JAN1846 - Raide comandado pelo 2.º tenente Romero com 2 lanchas do brigue *Vila Flor* na Ponta Pangane e ilha de Macaloé (junto ao Ibo).
- 28FEV1846 - Brigue sem nome nem bandeira apresado dentro do porto de Lourenço Marques pelo respectivo Governador.
- NOV1846 – Apresamento, no Ibo, pelo brigue *Tejo*, de um pangaio suspeito de transportar escravos.
- 03MAR1847 - Brigue americano *Commerce of Providence* apresado pelo brigue *D. João de Castro* vindo em viagem de Quelimane para Moçambique.
- 24MAR1847- Polaca sarda *S. Francisco II* detida e visitada como suspeita pela escuna Infante *D. Henrique* dentro do banco e na foz do rio de Angoche.
- NOV1847 - Apresamento do brigue americano *Magoum* pelo brigue *D. João de Castro*, em Angoche⁶.
- 21NOV1847 – Participação do brigue *D. João de Castro* e da escuna Infante *D. Henrique* numa operação conjunta com 2 navios portugueses, 2 fragatas britânicas e forças do Exército para impor ao sultão de Angoche o fim do tráfico de escravos, com troca de tiros e bombardeamento de uma povoação. Apresado um brigue americano que se encontrava no porto para receber escravos.
- 08MAI1848 - Pangaio árabe *Rlexar*, com 20 escravos a bordo, apresado pelo iate *Voador* na baía do Tungué, entre Moçambique e Cabo Delgado.
- 07JUL1857 - Pangaio árabe com 20 escravos a bordo apresado no porto de Chicoma pelo iate *19 de Maio*.
- 27OUT1857 – Apresada no Ibo, como negreira, pelo governador do distrito, com o apoio de um destacamento de marinheiros da escuna *Angra*, a barca francesa *Marie et Caroline*. Desembaraçada após compromisso de honra do respectivo comandante de que não iria recrutar trabalhadores na província.
- 05NOV1857 – Barca francesa *Maris Stella*, suspeita de tráfico negreiro, apresada no porto de Moçambique pelas autoridades locais. Desembaraçada após compromisso de honra do respectivo comandante de que não iria recrutar trabalhadores na província.
- DEZ1857 - Apresamento da barca francesa *Charles et Georges*, suspeita de esperar um carregamento de escravos, na baía de Condúcia, pelo patacho

⁶ Adelino Rodrigues da Costa (2003), cit. João Freire, op. cit., p. 182.

Zambeze. Deu origem a um incidente diplomático, com a posterior libertação da barca e o pagamento de uma indemnização à França.

- 31DEZ1859 - Pangaio árabe *Fatol Her*, comandado por um tal Abdala Munir, apresado pelo guarda-marinha Sebastião José Gonçalves, tendo outro pangaio a que se dava caça conseguido fugir.
- 25FEV1860 - Pangaio *Ganima*, apresado em Chicoma pelo guarda-marinha Sebastião José Gonçalves.
- 14AGO1860 - Pangaio árabe *Zagalle* apresado na baía de Pemba após renhido combate com as forças do sultão de Angoche, tendo outros dois conseguido escapar.
- AGO1861 - Apresamento e destruição, na baía do Mocambo, de um pangaio por uma embarcação miúda da escuna *Angra*, que ainda deu combate a outros quatro.
- JAN1862 - Condenado o pangaio árabe *Sabala* (que trazia 9 escravos a bordo) apresado pelo Governador do Ibo.
- NOV1863 - Apresamento da barca espanhola *Duque de Tetuán* (disputada com a corveta britânica Orestes) pela canhoneira *Maria Ana*, junto ao porto de Moçambique.
- MAI1864 - Apresamento de 3 pangaios, nas imediações de Porto Velhaco, pela canhoneira *Barão de Lazarim*⁷.
- DEZ1864 - Destruição de 3 pangaios, nas imediações de Porto Velhaco, pela canhoneira *Barão de Lazarim*. Desembarque efectuado com apoio de forças do Exército.
- JAN1865 - Queimados 2 pangaios na baía de Condúcia pelo comandante da escuna *Barão de Lazarim*, António Duarte Pedroso.
- JAN1865 - Pangaio árabe *Toba*, com 160 escravos a bordo, apresado pelo cúter *Andorinha* e Julgado boa presa.
- 17JAN1865 - Um pangaio com 61 escravos a bordo (7 dos quais já mortos pela sede) apresado pelo vapor *Maria Ana*, em viagem da baía Simão (Simon's Bay) para Moçambique.

⁷ Escuna de propulsão mista por vezes referida como canhoneira.

- FEV1865 - Investigação da presença de traficantes na foz do rio Moginquale pelas embarcações miúdas da canhoneira *Maria Ana* e do Vapor *Zambeze* (3 oficiais e 24 praças armadas). Recebidas a tiro, não tendo sido efectuada qualquer captura.
- MAR 1866 - O comandante da escuna *Barão de Lazarim*, sustentando fogo com os traficantes, queima dois pangaio e algumas cubatas no rio Santo António (Angoche). Do tiroteio resultou a morte de um marinheiro.
- 17MAR1867 - O comandante da escuna *Barão de Lazarim*, A. Duarte Pedroso, queima 3 pangaio na baía de Mocambo.
- ABR1867 – Patrulhamento em busca de negreiros no Infusse pela canhoneira *Barão de Lazarim*, durante o qual se virou um escaler, daí resultando a morte de dois grumetes.
- DEZ1867 - Uma lancha da corveta *Infante D. João*, comandada por João E. de Oliveira, apresa na costa dois pangaio sem papéis legais e com géneros a mais do que constava no respectivo manifesto.
- SET1869 – A corveta mista *Infante D. João* acolhe, no porto de Moçambique, vários “escravos libertados” fugidos da corveta britânica *Daphne*, os quais alegaram embarque forçado para as colónias britânicas do Sul de África.
- MAR1872 – O vapor *Quelimane*, sob o comando do tenente Augusto Castilho, apresa, na baía de Mocambo, um pangaio que não tinha os papéis em ordem e destrói outro que estava equipado para o transporte de escravos.
- 18MAR1872 - Queimado um pangaio em Mocambo pelo comandante do vapor *Maria Ana*, João Teodoro de Oliveira.
- 17JUL 1872 - Queimado um pangaio no rio Monapo pelo comandante do vapor *Maria Ana*.
- DEZ1874 – O vapor *Sena*, sob o comando do 2.º tenente João Maria Costa, impede o embarque de escravos na enseada de Quivolane.
- JAN1875 - Tendo o vapor *Tete* ido a Quivolane verificar uma denúncia sobre embarque de escravos, sofreu perda de vidas e de material, pelo que foi obrigado a regressar a Moçambique. Saindo novamente para aquele ponto, em companhia do vapor *Sena* e do iate *Inhamissengo*, e com as guarnições reforçadas com 80 praças de caçadores, foram queimados oito grandes pangaio e duas lanchas,

tendo sido arrasada a povoação negreira. Comandou a expedição o 2.º tenente João Maria da Costa.

- MAR1875 - Apresados dois pangaio.
- ABR1875 - Pangaio francês *Salamoty* apresado pelo vapor *Sena* na baía de Mocambo o e julgado boa presa.
- JUN1875 - Pangaio francês *Rosalie* apresado junto á Ilha de S. Jorge.
- JUL1875 - Batel *Dois Irmãos* Apresado pelo vapor *Tete*.
- SET1875 - Operações combinadas da corveta britânica *Thetis* e do vapor português *Sena*, tendo a primeira apresado um pangaio com grande número de escravos e o segundo levado de Quissamajulo para Moçambique uma embarcação que os majojos haviam apreendido a um negociante e que destinavam ao carregamento de escravos.
- 16JUN1876 - Apresado um pangaio em Kissira Hondo [?]⁸ pelo vapor *Sena*, comandado pelo 2.º tenente César Valsassina. Julgado boa presa.
- AGO1876 - Presos em Moçambique vários tripulantes dum pangaio em que o francês Lablau, plantador em Nossi-bé embarcava escravos.
- JUN1877 - Apresado um pangaio e uma lancha no rio Quissimajulo, pelo comandante do vapor *Tete*, Carlos A. Magalhães e Silva.
- DEZ1877 - Apresado no rio Bruji pelo comandante do vapor *Sena* um pangaio sem tripulação preparado para o embarque de escravos.
- ABR1878 - Queimada uma cubata nas margens do Caliguli e apresada uma lancha, para se verificar se a matrícula não estava viciada. Esta expedição foi conduzida pela estação naval com o apoio da corveta britânica *Vestal*, cujo comandante participara constar-lhe que se preparava naquele local um embarque de 200 escravos (número que excedia a capacidade da barraca incendiada).
- 13MAI1878 - Entregues às autoridades uma mulher e duas crianças que afirmavam terem sido vendidas para exportação em Matibana.
- DEZ1878 - Apresado um pangaio no Moginquale e preso um mouro engajador de escravos que tinha em seu poder dois rapazes, que destinava, com outros, ao carregamento de 2 pangaio.

⁸ Cf. *Memoria ácerca da extinção da escravidão*, p. 93. Trata-se, provavelmente, de uma corruptela (Quissimajulo?), já que não conseguimos identificar este local. Pelos movimentos do navio, entre DEZ1874 e DEZ1877, estimamos que se situe no antigo distrito de Moçambique (hoje província de Nampula), mais provavelmente no troço de costa entre Nacala e Moginquale.

- DEZ1878 – Pangaio *Salama* apresado em Angoche.
- SET1879 – Apresado pelas autoridades do porto de Moçambique um pangaio sem papéis nem bandeira, e abandonado pela tripulação.
- 01DEZ1879 – Transporte *Príncipe D. Carlos* enviado, juntamente com a corveta britânica *Vestal* a investigar eventuais actividades negreiras na zona de Quivolane/Infusse (sem resultados)⁹.
- ABR1880 – Na foz do rio Mugarumo, o cúter *Andrade Corvo* apresa o pangaio *Messagire*, suspeito de tráfico.
- MAI1880 - Apresado um pangaio e presos 21 majojos em Cabo Delgado.
- MAI1880 - Capturado em Chicoma um negreiro em casa de quem foram encontrados seis indígenas com cepos aos pés. Próximo da sua residência havia um depósito de 100 escravos abandonado pelos guardas; presos alguns negreiros que conduziam para o Infusse 9 cativos com gargalheiras; preso outro negreiro em cujo poder se encontraram 3 ou 4 escravos.
- MAI1880 - Preso o traficante Mucusse Omar e tomados 3 pangaios com 200 escravos.
- 12FEV1882 - Condenado um pangaio que, por suspeita de escravatura, fora apresado pela chalupa *Afonso Henriques* nas proximidades da ponta da Bajona, sem bandeira nem papéis.
- AGO1882 – Tentativa infrutífera para capturar um navio negreiro fundeado no Infusse, tendo-se virado uma baleeira da canhoneira *Mandovi* (comandada pelo 1.º tenente João Augusto Boto), com a morte de 2 guardas-marinhas e 5 marinheiros.
- DEZ1884 – No rio Moginquale, a canhoneira *Quanza* deixa escapar os tripulantes de um pangaio apresado depois de este encalhar deliberadamente.
- JAN1885 - Apresado no esteiro do rio Moginquale, pelo 2.º tenente Emídio A. Cáceres Fronteira, da guarnição da canhoneira *Quanza*, um pangaio equipado para o tráfico de escravatura.
- 31JAN1885 – Queimadas, por ordem do 2.º tenente Fronteira, algumas palhotas da povoação de Fuco, na margem do rio Macupé, onde se encontraram inúmeros instrumentos destinados à escravatura.

⁹ BCM-AH, cx. 583 (Corveta mista *Mindelo*/Corveta mista *Rainha de Portugal* - 1892-1943).

- AGO/OUT1886 - Organizada uma expedição para ir explorar o rio Tejungo, onde constava que além de contrabando de fazendas se fazia escravatura. Nessa expedição desapareceu o respectivo comandante, António Simeão de Oliveira, e a força que o acompanhava, assim como o pangaio que os transportava.
- AGO1888 – Organizada, sob o comando do 2.º tenente Filipe Nunes e com o apoio de um pelotão do Exército, uma expedição para ir a Quinga e a Sangage, onde constava estar um pangaio fazendo escravatura. Este foi encontrado já queimado, sabendo-se depois que os majojos lhe tinham deitado fogo logo que suspeitaram do desembarque. Foi, no entanto, interceptada uma escolta de negreiros, tendo sido libertados 8 escravos. Da acção resultou a morte de uma praça da Marinha e o ferimento de um soldado.
- 06DEZ1888 - Decretado bloqueio naval aos portos do Norte, da foz do Rovuma até ao extremo Sul da baía de Pemba, contra o tráfico de armas e de escravos, na sequência da ocupação da baía do Tungué.
- 14SET1890 – Operação no Infusse conduzida pelo destacamento do Exército ali estacionado, tendo sido destruído um pangaio e libertados 54 cativos.
- FEV1891 – Apresamento de um pangaio no rio Linde pelo governador distrital de Angoche e respectivo sargento-mor.
- JUN1898 – Apresamento de negreiros e libertação de escravos no rio Mecúfi pela lancha *Niassa*¹⁰.
- FEV-MAR1902- Operações contra os negreiros na foz do Nabúri e no Simuco conduzidas pelo cruzador *S. Rafael*, e pelas canhoneiras *Chaimite*, *Liberal* e *Bengo*, com o apoio de um contingente de infantaria. A canhoneira *Chaimite* foi recebida a tiro (com baixas) ao investigar actividades negreiras na foz do Nabúri, motivando o ataque da força conjunta. Os negreiros fugiram para Norte, para o porto do Simuco, onde acabaram por se render, entregando 725 escravos enforquilhados.
- ??1904 – O transporte *Álvaro de Caminha* efectua um cruzeiro contra negreiros nas costas de Nacala, Lúrio, Pemba, Ibo e Mocímboa (sem resultados).

¹⁰ Boletim da Companhia do Niassa 4/18JUN1898, cit. João Freire, *op. cit.*, p. 204.

ANEXO E

Governadores das províncias ultramarinas durante o período de combate ao tráfico de escravos¹

E.1 Cabo Verde

Governador	Ano da posse
Domingos Correia Arouca	1836
Joaquim Pereira Marinho	1837
João de Fontes Pereira de Melo	1839
Francisco de Paula Bastos	1842
José Miguel de Noronha	1845
João de Fontes Pereira de Melo	1847
Fortunato José Barreiros	1851
António Maria Barreiros Arrobas	1854
Sebastião Lopes de Calheiros e Meneses	1857
Januário Correia de Almeida	1860
Carlos Joaquim Franco	1860
José Guedes de Carvalho e Meneses	1863

E.2 Angola

Governador	Ano da posse
Junta Governativa	1836
Manuel Bernardo Vidal	1837

¹ *World Statesmen*, © Ben M. Cahoon, 2001 – 2021, <https://www.worldstatesmen.org/>, consultado em Janeiro de 2021.

Governador	Ano da posse
António Manuel de Noronha	1839
Manuel Eleutério Malheiro	1839
José Xavier Bressane Leite	1842
Conselho de Governo	1843
Lourenço Germack Possollo	1844
Pedro Alexandrino da Cunha	1845
Adrião Acácio da Silveira Pinto	1858
António Sérgio de Sousa	1851
António Ricardo Graça	1853
Miguel Ximenes Gomes Rodrigues Sandoval de Castro e Viegas, 1.º Visconde do Pinheiro	1853
Governo Provisório	1854
José Rodrigues Coelho do Amaral	1854
Carlos Augusto Franco	1860
Sebastião Lopes de Calheiros e Meneses	1861
José Baptista de Andrade	1862
Conselho de Governo	1865
Francisco António Gonçalves Cardoso	1866

E.3 São Tomé e Príncipe

Governador	Ano da posse
Leandro José da Costa	1837
José Joaquim de Urbanski	1838
Bernardo José de Sousa Soares de Andrea	1839

Governador	Ano da posse
Leandro José da Costa	1843
José Maria Marquês	1843
Câmara de Senado	1846
Carlos Augusto de Moraes e Almeida	1847
Câmara de Senado	1847
José Caetano René Vimont Pessoa	1848
Leandro José da Costa	1849
José Maria Marquês	1851
Francisco José de Pina Rolo	1853
Adriano Maria Passalacqua	1855
Câmara de Senado	1857
Francisco António Correia	1858
Câmara de Senado	1858
Luís José Pereira e Horta	1859
José Pedro de Melo	1860
Câmara de Senado	1862
José Eduardo da Costa Moura	1862
João Baptista Brunachy	1863
Estanislau Xavier de Assunção e Almeida	1864
João Baptista Brunachy	1865

E.4 Moçambique

Governador	Ano da posse
António José de Melo	1837

Governador	Ano da posse
João Carlos Augusto de Oeynhausén Gravenburg (marquês de Aracati)	1837
A. de Ramalho de Sá (presidente do conselho de Governo)	1838
Joaquim Pereira Marinho	1840
João da Costa Xavier	1841
Rodrigo Luciano de Abreu e Lima	1843
Domingos Fortunato de Vale	1847
Joaquim Pinto de Magalhães	1851
Vasco Guedes de Carvalho e Meneses	1854
João Tavares de Almeida	1857
Cândido M. Montes	1864
M. António do Canto e Castro	1864
António Augusto de Almeida Portugal Correia de Lacerda	1867
Manuel Nicolau de Pontes Ataíde e Azevedo	1868
António Tavares de Almeida	1869
Fernão da Costa Leal	1869
Ernesto Kopke da Fonseca e Gouveia	1869
Inácio A. Alves	1870
José Rodrigues Coelho do Amaral	1870
José Manuel Crispiniano da Fonseca	1873
José Guedes de Carvalho e Meneses	1874
Francisco Maria da Cunha	1877
Augusto César Rodrigues Sarmento	1880
Carlos Eugénio Correia da Silva (visconde de Paço d'Arcos)	1881
José de Almeida d'Ávila	1882
Agostinho Coelho	1882

Governador	Ano da posse
Henrique Real da Silva	1885
Augusto de Castilho	1885
José Joaquim de Almeida	1889
João António de Brissac das Neves Ferreira	1889
Joaquim José Machado	1890
Rafael Jácome de Andrade	1891
Francisco Teixeira da Silva	1893
Joaquim da Graça Correia e Lança	1894
Fernando de Magalhães e Menezes	1894
António José Enes (comissário régio)	1895
Joaquim da Graça Correia e Lança	1895
Joaquim Augusto Mouzinho de Albuquerque	1896
Baltasar Freire Cabral	1897
Carlos Alberto Schultz Xavier	1898
Álvaro António da Costa Ferreira	1898
Júlio José Marques da Costa	1898
Joaquim José Machado	1900
Manuel Rafael Gorjão Henriques	1900
Tomás António Garcia Rosado	1902

ANEXO F

Comandantes das estações/divisões Navais durante o período de combate ao tráfico de escravos¹

F.1 Angola

Comandante	Ano de posse
Pedro Alexandrino da Cunha	1839
Francisco Gonçalves Cardoso	1841
Pedro Alexandrino da Cunha	1843
Francisco Gonçalves Cardoso	1845
Manuel Tomás Cordeiro	1848
António R. Graça	1852
Vicente Ferrer Barruncho	1853
João Máximo Rodovalho	1853
Pedro Loureiro Pinho	1856
Carlos Craveiro Lopes	1860
Cristiano da Costa Simas	1863
João Baptista Garção	1864
Joaquim Viegas do Ó	1865

¹ António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, 32 vols., Coleção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987; João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negreiro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013.

F.2 Moçambique

Comandante	Ano de posse
...	
Domingos Fortunato do Vale	1846
António José Torres	1847
...	
Francisco Amaro do Rego	1851
...	
João Eusébio de Oliveira	1858
António Joaquim da Silva Costa	1861
Domingos de Sousa Rodrigues	1862
...	
João Eusébio de Oliveira	1867
??	1869
...	
João Carlos Adrião	1874
António Joaquim da Silva Costa	1875
Jacinto Fernandes da Rocha Rodrigues Bastos	1876
João Teodoro de Oliveira	1878
...	
António Marques da Silva	1879-1880?
Gregório José Ribeiro	1881
José Bernardo da Silva	1883
Pedro Carlos de Aguiar Craveiro Lopes	1883
António Joaquim da Silva Costa	1885
Augusto Marques da Silva	1887
António Nascimento Pereira de Sampaio	1888
Francisco Campos Sampaio Smith	1888
José Alemão de Mendonça Cisneiros e Faria	1889
...	
João Augusto Boto	1890-1893?
Luís António Temudo	1894
Júlio José Marques da Costa	1895-1896?
Álvaro da Costa Ferreira Pinto	1897

Comandante	Ano de posse
Carlos Augusto Schultz Xavier	1897
Júlio Alves de Sousa Vaz	1898
José Cesário da Silva	1899
Francisco Joaquim Ferreira do Amaral	1899
António Gonçalves Pinto	1900
Francisco de Paula Teves	1900
António Almeida Lima	1901
Manuel de Azevedo Gomes	1902
António Augusto Alves Loureiro	1902
Emílio Albano de Macedo e Couto	1904

ANEXO G

Registo de militares mortos em consequência directa de acções de combate ao tráfico de escravos¹

Data	Local	Posto/categoria	Nome	Causa da morte
24NOV1845	Pemba	Grumete	António Isidro das Dores	Combate
MAR1866	Angoche	Marinheiro	António José da Costa	Combate
ABR1867	Infusse	Grumete	Sotero José Gomes	Acidente
ABR1867	Infusse	Grumete	Manuel António da Silva	Acidente
JAN1875	Quivolane		(Vários – não quantificado/especificado)	Combate
03AGO1882	Infusse	Guarda-marinha	Pedro Carlos Lopes Valadas	Acidente
03AGO1882	Infusse	Guarda-marinha	Alberto Sarmento de Morais	Acidente
03AGO1882	Infusse	Primeiro-marinheiro	Bartolomeu dos Santos	Acidente
03AGO1882	Infusse	Primeiro-marinheiro	Manuel dos Santos	Acidente

¹ António Marques Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, 32 vols., Colecção Estudos, Lisboa, Ministério da Marinha, 1973-1987; João Freire, *Do Controlo do Mar ao Controlo da Terra: a Marinha, entre a acção contra o Tráfico Negroiro e a Imposição de Soberania Portuguesa no Norte de Moçambique, 1840-1930*, Lisboa, Comissão Cultural de Marinha, 2013; BCM-AH, Diário Náutico da Escuna Barão de Lazarim, 702, 1866/67, 6-V-3-2; id., Documentação avulsa, canhoneira *Mandovi*, 1878-1946, cxs. 508-511.

Data	Local	Posto/categoria	Nome	Causa da morte
03AGO1882	Infusse	Segundo-marinheiro	Lucas da Rocha	Acidente
03AGO1882	Infusse	Segundo-marinheiro	Jacinto Rodrigues	Acidente
03AGO1882	Infusse	Remador (auxiliar)	Luís	Acidente
AGO/OUT1886	Tejungo	Primeiro-tenente	António Simeão de Oliveira	Desaparecimento
AGO/OUT1886	Tejungo	Praças	(Oito soldados angolanos não identificados)	Desaparecimento
AGO1888	Quinga/ Sangage	Praça	(Não identificado)	Combate
FEV1902	Nabúri	Praça	(Não identificado)	Combate

Nota: não são referidas neste anexo as mortes por doença, que não se consideram consequência directa do combate ao tráfico de escravos.

APÊNDICE 1

Opções Estratégicas para Portugal em Meados do Século XIX

Com base na conjuntura política e social analisada no capítulo 1, e numa perspectiva de análise estratégica *a posteriori*, vamos efectuar um estudo esquemático e orientado de potencialidades, vulnerabilidades, oportunidades e ameaças (análise SWOT) da situação nacional em meados do século XIX, uma vez ultrapassado o conturbado período em que decorreram as Invasões Francesas, a perda do Brasil e as Lutas Liberais (quadro 2.1).

Naturalmente, temos de ter em conta que este tipo de análise não existia na época a que se refere, o que o torna, de certo modo, anacrónico. Considerando, porém, que o poder político da altura teria sempre um certo grau de avaliação das opções estratégicas disponíveis, façamos este exercício no sentido de compreender as principais linhas de acção que orientaram a política nacional no período em estudo.

Comecemos, antes do mais, por uma avaliação do Ambiente Interno, enumerando as potencialidades e as vulnerabilidades do nosso país no período considerado:

1. Ambiente Interno:

a. Potencialidades:

- (1) Aliança com a Grã-Bretanha
- (2) Colónias em África
- (3) Relações com o Brasil
- (4) Vocação marítima antiga
- (5) Tradição diplomática

b. Vulnerabilidades:

- (1) Economia debilitada
- (2) Dependência da Grã-Bretanha
- (3) Atraso tecnológico
- (4) Fraqueza militar
- (5) Escassez de matérias-primas
- (6) Modelo colonial obsoleto

Passemos, em seguida, à apreciação do Ambiente Externo, identificando as oportunidades e as ameaças com que Portugal, na altura, se confrontava:

2. Ambiente Externo:

a. Oportunidades:

- (1) Progresso científico e tecnológico mundial
- (2) Progresso ideológico e civilizacional
- (3) Competição entre potências
- (4) Decadência de Espanha

b. Ameaças:

- (1) Monopólio comercial marítimo da Grã-Bretanha
- (2) Prepotência britânica
- (3) Ascensão dos imperialismos
- (4) Instabilidade política em Espanha

Na interacção dos ambientes interno e externo, obtemos as seguintes conjugações:

1. Da conjugação das potencialidades internas com as oportunidades externas, obtemos os Desafios:

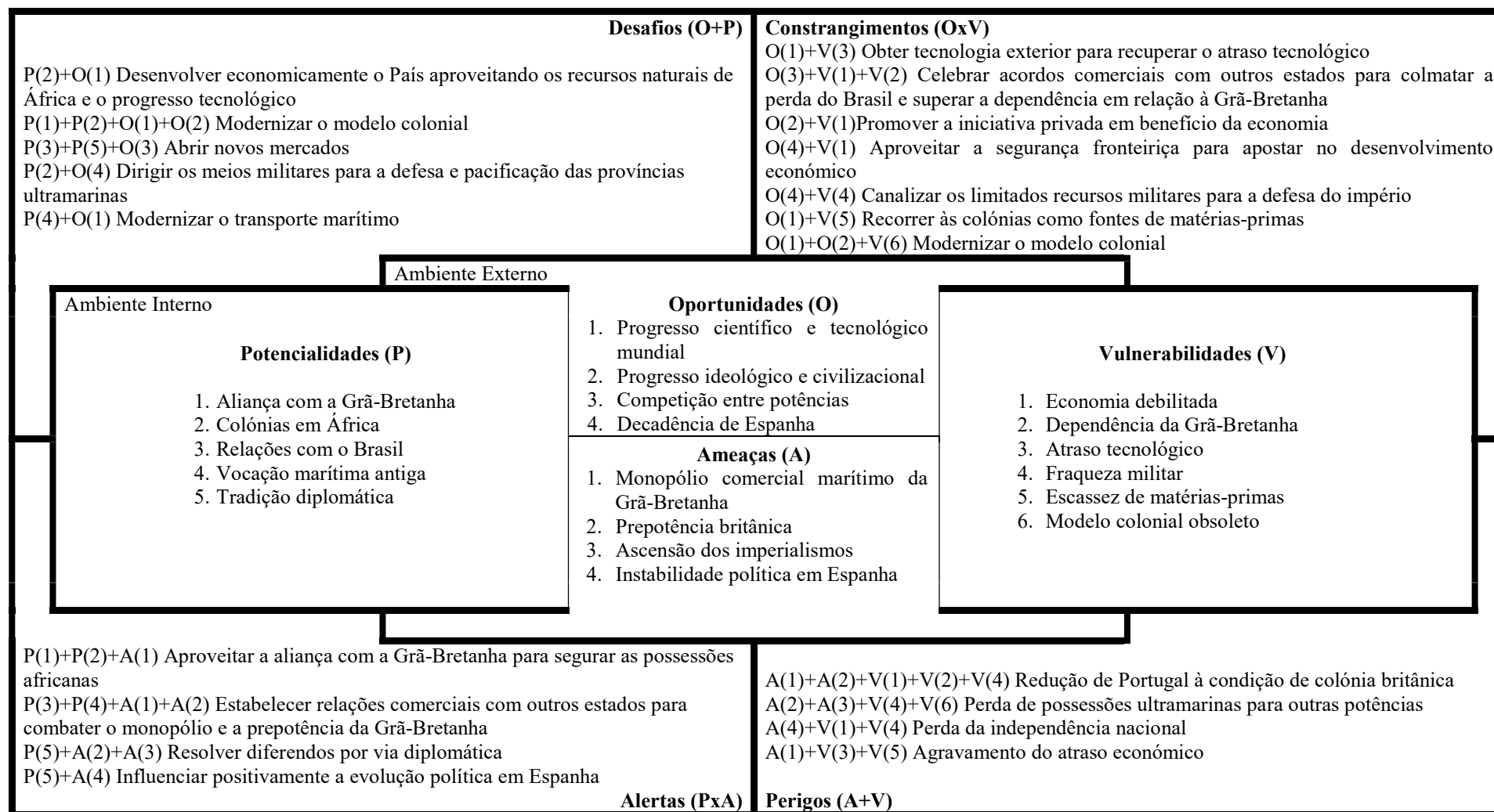
- Como poderemos utilizar as nossas Potencialidades para tirar partido das Oportunidades?
 - a. Desenvolver economicamente o País aproveitando os recursos naturais de África e o progresso tecnológico
 - b. Modernizar o modelo colonial
 - c. Abrir novos mercados
 - d. Dirigir os meios militares para a defesa e pacificação das províncias ultramarinas
 - e. Modernizar o transporte marítimo

2. Da conjugação das potencialidades internas com as ameaças externas, obtemos os Alertas:

- Como poderemos utilizar as nossas Potencialidades para reduzir o impacto e a probabilidade das Ameaças?
 - a. Aproveitar a aliança com a Grã-Bretanha para segurar as possessões africanas
 - b. Estabelecer relações comerciais com outros estados para combater o monopólio e a prepotência da Grã-Bretanha
 - c. Resolver diferendos por via diplomática
 - d. Influenciar positivamente a evolução política em Espanha

- 3. Da conjugação das oportunidades externas com as vulnerabilidades internas, obtemos os Constrangimentos:
 - Como podemos ultrapassar as vulnerabilidades que nos impedem de explorar as Oportunidades?
 - a. Obter tecnologia exterior para recuperar o atraso tecnológico
 - b. Celebrar acordos comerciais com outros estados para colmatar a perda do Brasil e superar a dependência em relação à Grã-Bretanha
 - c. Promover a iniciativa privada em benefício da economia
 - d. Aproveitar a segurança fronteiriça para apostar no desenvolvimento económico
 - e. Canalizar os limitados recursos militares para a defesa do império
 - f. Recorrer às colónias como fontes de matérias-primas
 - g. Modernizar o modelo colonial

- 4. Da conjugação das ameaças externas com as fraquezas internas, obtemos os Perigos:
 - O que poderá acontecer se as Ameaças se concretizarem face às nossas Vulnerabilidades?
 - a. Redução de Portugal à condição de colónia britânica
 - b. Perda de possessões ultramarinas para outras potências
 - c. Perda da independência nacional
 - d. Agravamento do atraso económico



Quadro 2.1 - Análise da situação estratégica nacional em meados do século XIX

Fazendo uma súmula desta análise, podemos sintetizar as principais linhas de acção a seguir pelo governo português:

1. A nível interno:
 - a. Investir na industrialização do país
 - b. Desenvolver a economia com recurso à iniciativa privada
2. Ao nível da política externa:
 - a. Tirar partido da aliança com a Grã-Bretanha em prol da segurança nacional e na defesa das posses  es ultramarinas
 - b. Diversificar as relações comerciais
 - c. Recorrer à via diplomática para resolver os diferendos com outros países
3. Na administração ultramarina:
 - a. Explorar os recursos naturais de África
 - b. Modernizar o modelo colonial
 - c. Dirigir os meios militares para a defesa e pacificação das províncias ultramarinas

APÊNDICE 2

Cronologia comparativa da abolição da escravatura e do tráfico de escravos

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
Sécs. XVIII-XVI a.C. - 1º Império Babilónio		1772 a.C. - Disposições sobre os escravos no Código de Hamurábi	
Sécs. XVII/XI a.C. - Dinastia Chang (China)		Sécs. XVII/XI a.C. - referências à prática da escravização durante a dinastia Chang (China)	
Séc. XV a.C. - Civilização Micénica		1500-450 a.C. - Disposições sobre os escravos no Antigo Testamento	
Séc. XII a.C - Os Fenícios iniciam a colonização do Mediterrâneo ocidental			
970-931 a.C. - Reinado de Salomão			
735 a.C. - Fundação de Roma			
Séc. VI a.C. - Império Persa; Nascimento de Buda			
Séc. V - Democracia Ateniense			
333 a.C. - Alexandre Magno conquista a Pérsia		Séc. IV a.C. - Escritos de Aristóteles sobre a escravidão	

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
264-146 a.C. - Guerras Púnicas			
221 a.C. - Unificação da China			
		73-71 a.C. - Revolta de Espártaco	
NASCIMENTO DE CRISTO			
		426 - Disposições sobre a escravidão n' <i>A Cidade de Deus</i> de Santo Agostinho	
476 - Queda do Império Romano do Ocidente			
622 - Hégira (fuga de Maomé de Meca para Medina)		Séc. VII - Rarefacção da escravatura no Império Bizantino	
		652 - O emir árabe Abdallah Ben Saïd impôs aos sudaneses a entrega anual de 360 escravos	
Sécs. VIII-IX - Estabelecimento de ligações comerciais entre o Sudão e o Gana		869-883 - Revolta Zanj na região de Basra	
711 - Invasão da Península Ibérica por Tariq			
732 - Batalha de Poitiers			

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
800 - Coroação imperial de Carlos Magno			
		Séc. XI - Os Almorávidas levam, a partir de Marrocos e da Mauritânia, o seu poder militar ao interior de África	Séc. X-XI - Melhoria das condições dos escravos muçulmanos
1066 - Conquista da Inglaterra pelos Normandos			
1082 - O Imperador Romano do Oriente concede privilégios comerciais a Veneza			
1096-1099 - 1ª Cruzada			
	1143 - Tratado de Zamora		
1147-1149 - 2ª Cruzada	1147 - Conquista de Lisboa		
	1179 - Reconhecimento da independência pelo Papa		
	1184 - Ofensiva Almóada; Ataque naval muçulmano contra Lisboa; Derrota da esquadra portuguesa ao largo de Ceuta		
1187 - Conquista de Jerusalém por Saladino			
1189-1192 - 3ª Cruzada			
1195 - Batalha de Alarcos	1196-1199 - Guerra com Leão		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1202-1204 - 4ª Cruzada. Tomada de Constantinopla pelos venezianos			Séc. XIII - Extinção da servidão
1206-1227 - Raides de Gengis Khan			
1209 - Criação da Ordem dos Franciscanos			
1209-1244 - Cruzada contra os Albigenses			
1212 - Batalha de Navas de Tolosa			
1217 - Criação da Ordem dos Dominicanos			
1217-1221 - 5ª Cruzada			
1228-1229 - 6ª Cruzada			
	1246 - O Papa depõe D. Sancho II; Afonso III obrigado pela sua vassalagem a Luís IX de França (pelo condado de Bolonha) a juntar-se a ele na cruzada, mas o Papa autorizou-o a cumprir o seu voto na Península Ibérica		
1248-1254 - 7ª Cruzada			
1270 - 8ª Cruzada			
	1288 - Bula papal aprovando a separação da Ordem de Sant'Iago do mestrado em Castela		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
	1289 - Pedido ao papa para instauração de um Estudo geral em Portugal		
	1297 - Tratado de Alcanizes		
1298 - Lançamento do livro <i>Il Milione</i> , de Marco Polo			
1307-1314 - Processo dos Templários. Extinção da ordem e transferência dos seus bens para os Hospitalários			
	1317 - D. Dinis contrata o genovês Manuel Pessanha para comandar e organizar a frota de galés portuguesa		
	1318 - Fundação da Ordem de Cristo		
	1321 - O Papa concede a D. Dinis a dízima das rendas eclesiásticas para a guerra naval contra os mouros		
1325-1357 - Viagens de Ibn Batuta pela Ásia	1328-1332 - Guerra com Castela		
	1336-1341 - Expedições às Canárias	Séc. XIV - Captura de escravos nas Canárias por catalães e maiorquinos	
1337-1453 - Guerra dos Cem Anos	1338 - D. Afonso IV protege os mercadores florentinos e autoriza-os a estabelecerem-se em Portugal		
	1340 - Batalha do Salado		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1343-1353 - Peste Negra na Europa	1345 -Protesto junto do Papa pela concessão das canárias a D. Luís de Lacerda, bisneto de Afonso X de Castela		
	1362 - Protecção régia a mercadores catalães, maiorquinos, genoveses e milaneses		
	1365 - Proibição aos estrangeiros de traficar em Portugal		
	1369-1382 - Guerras com Castela		
1370-1405 - Conquistas de Tamerlão na ásia Central e na Ásia Menor	1373 - Aliança luso-britânica		
	1383-1385 - Crise Política		
1389 - Batalha do Kosovo. Ascensão do Império Otomano			
1389-1439 - Grande Cisma do Ocidente	1411 - Paz com Castela		
	1415 - Conquista de Ceuta		
	1419 - Descerco de Ceuta; Descoberta da Madeira		
	1425 - Introdução do cultivo da cana-de-açúcar na Madeira		
	1427(?) - Descoberta dos Açores		
1431-1445 - Concílio de Basileia	1434 - Passagem do Cabo Bojador		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
		13JAN1435 - Bula <i>Sicut Dudum</i> exigindo a libertação dos escravos oriundos das Canárias	
	1436-37 - Bulas papais autorizando o rei de Portugal a exterminar os infiéis e a negociar em todos os géneros e a tratar com os mouros (excepto navios, ferro, madeira, cordame e armamento)		
	1440 - reabertura da Questão das Canárias (discussão no Concílio de Basileia)		
			1441 - Primeiros cativos da costa do Saara levados para Portugal
	1449 - Batalha de Alfarrobeira. Morte do infante D. Pedro		1444 - Primeira expedição para resgate de escravos nos baixos de Arguim
	1450 - Estabelecimento da feitoria de Arguim		
	1452 - Primeiro engenho hidráulico para moagem da cana-de-açúcar na Madeira		18JUN1452 - Bula <i>Dum Diversas</i> , do papa Nicolau V , autorizando o rei de Portugal a conquistar territórios não cristianizados e sujeitar a escravatura perpétua os sarracenos e pagãos que capturasse
1453 - Queda de Constantinopla			

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
	1454 - Bula do papa Nicolau V concedendo ao rei de Portugal e aos seus sucessores a soberania sobre as costas de África e ilhas adjacentes desde o Cabo Bojador e de toda a Guiné, assim como da sua costa meridional		
1455 - Invenção da Imprensa	1455 - Luís de Cadamosto recebido pelo rei		
	1456(?) - Descoberta das ilhas de Cabo Verde		
	1458 - Conquista de Alcácer Ceguer		
	1460 - Viagem do genovês Antonio da Noli a Cabo Verde		
	1471 - Tomada de Arzila		
1474 - Divulgação da <i>Geografia</i> de Ptolomeu			
	1476 - Batalha de Toro		
1478 - Estabelecimento da Inquisição espanhola			
	1479 - Tratado de Alcáçovas-Toledo		
	1482 - Início da construção do castelo de S. Jorge da Mina		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
	1485 - Introdução do cultivo da cana-de-açúcar em S. Tomé e Príncipe; Envio de embaixadores ao Papa para obtenção de bula de cruzada contra os Mouros e apaziguar os protestos relativos à perda de direitos e falta de liberdade do clero em Portugal		
	1488 - Passagem do Cabo da Boa Esperança		
1490 - Introdução do cultivo de cana do açúcar nas Canárias			
1492 - Conquista de Granada pelos Reis Católicos; Descoberta da América; Expulsão dos judeus de Espanha	1492 - D. João II autoriza a entrada de judeus em Portugal		
1494 - Tratado de Tordesilhas; Início das guerras de Itália			
	1496 - Expulsão dos judeus por D. Manuel II		
	1498 - Vasco da Gama chega à Índia		
1499-1500 - Guerra turco-veneziana	1500 - Descoberta oficial do Brasil		
		1501 - Primeira viagem negreira transatlântica (a partir de Sevilha)	
	1506 - Massacre de judeus em Lisboa		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
	1509 - Batalha naval de Diu		
	1510 - Conquista de Goa		
	1511 - Conquista de Malaca		
	1513 - Embaixada de D. Manuel ao Papa		
	1515 - Conquista de Ormuz; Desastre militar de Mamora		
	1516 - Bula papal concedendo aos reis de Portugal o direito de padroado em todos os territórios dominados		
1517 - Lutero inicia o movimento da Reforma			
1518 - O corsário Barba Ruiva estabelece base em Argel			
1519-1522 - 1ª viagem de circum-navegação; Conquista do império azteca	1520 - Criação da Armada do estreito		1519 - D. Manuel I ordena que os escravos tenham camas de madeira debaixo de um telhado, para estarem abrigados do frio e da chuva
1522 - Os Turcos tomam Rodes. Transferência dos Hospitalários para Malta			
			1526 - Primeira viagem negreira directa entre África e as Américas

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1529 - Os Turcos ameaçam Viena; Ataques dos piratas barbarescos às costas italianas e espanholas			
1531-1532 - Conquista do império inca			
	1533 - Primeiro engenho de cana-de-açúcar no Brasil		04MAR1533 - D. João III manda libertar os escravos convertidos
1534 - Henrique VIII da Inglaterra rompe com o catolicismo			
1535 - Expedição naval contra Barba Ruiva. Tomada de Tunes	1535 - Participação na conquista de Tunes		
	1536 - Instauração da Inquisição em Portugal		
	1539 - Diligências junto do Papa para instaurar o cargo de Inquisidor-Mor do Reino, nomeando o cardeal D. Henrique		
1540 - Criação da Companhia de Jesus			
1542 - Criação do Tribunal do Santo Ofício em Roma			
1545-1563 - Concílio de Trento. Início da Contra-Reforma	1547 - Bula papal concedendo mais autonomia à Inquisição portuguesa		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
	1549 - Encerramento da feitoria de Antuérpia		
	1550-1560 - Tentativas para fazer eleger D. Henrique como papa		
	1557 - A rainha D. Catarina obtém do Papa a criação dos bispados de Cochim e de Malaca, dando a Goa a categoria de sede metropolitana		
1559 - Fim das guerras de Itália			25MAR1559 - ordem de libertação dos escravos convertidos em território português
	1560 - A regente D. Catarina obtém do Papa a criação de um tribunal da Inquisição em Goa		1560 - Estabelecimento de carreiras regulares de escravos para o Brasil
1562 - Início Guerras de Religião em França			
			20MAR1570 - D. Sebastião proíbe que se tomem cativos os gentios do Brasil, excepto em caso de guerra justa
1571 - Batalha de Lepanto			
1572 - Revolta holandesa contra o domínio espanhol			
	1578 - Batalha de Alcácer-Quibir		
	1580 - Filipe II de Espanha torna-se rei de Portugal		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1581 - Proclamação da República das Províncias Unidas (Holanda)			
1588 - Derrota da Invencível Armada			
			1595 - Revolta dos Angolares em S. Tomé e Príncipe
1598 - Édito de Nantes. Fim das Guerras de Religião em França			
			30JUL1609 - Alvará proibindo o cativeiro dos gentios do Brasil
1618-1648 - Guerra dos Trinta Anos	1640 - Restauração da Independência	1619 - Primeiro desembarque de escravos africanos em Jamestown	
1648-1691 - Muley Isma'hil toma Tânger, Larache e Arzila			
1651 - <i>Navigation Act</i> (Grã-Bretanha)			
1652-1654 - Primeira Guerra Anglo-Holandesa			
	1655 - Conquista da Jamaica pelos britânicos		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
			23SET1664 - Provisão régia estabelecendo uma quantidade mínima de água a embarcar nos navios negreiros e um máximo para a respectiva lotação
1666-1667 - Segunda Guerra Anglo-Holandesa			
	1671 - Paz entre Espanha e Grã-Bretanha		
1672-1674 - Terceira Guerra Anglo-Holandesa			
	1676-89 - O Papa Inocência XI arbitra a questão da colónia do Sacramento entre Portugal e Espanha		
1682 - O sultão marroquino Muley Isma'hil estabelece relações diplomáticas com a França			
1682-84 - Em represália contra a pirataria argelina, a esquadra francesa afunda navios barbarescos e bombardeia Argel e Trípoli			

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1683 - Os Turcos são vencidos às portas de Viena pela Santa Liga. Início do declínio do Império Otomano;			18MAR 1684 - estabelecimento de requisitos mínimos de arqueação dos navios em relação ao número de escravos transportados
		1685 - Promulgação do <i>Code Noir</i> , regulando o tratamento dos escravos nas colónias francesas	
	1695 - Descoberta de minas de ouro no Brasil		
1697 - A França obtém a parte ocidental da ilha Hispaniola (Haiti)			
1700-1713 - Guerra de Sucessão de Espanha			
	1716 - Instauração do Patriarcado em Lisboa		
	1717 - Batalha naval do Cabo Matapão		
1718 - A Sicília passa para domínio austríaco e a Sardenha é entregue ao ducado de Sabóia			

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1740 - Estabelecimento do <i>West India Interest</i> (associação dos produtores de açúcar das Caraíbas); Os franceses introduzem um novo processo de irrigação das plantações			
1745-1748 - Guerra de Sucessão da Áustria	1748 - D. João V recebe do Papa o título de "Fidelíssimo"		
1745-1818 - Revolta wahhabita na Arábia			
	1750 - Tratado de Madrid, entre Portugal e Espanha, redefinindo os limites das colónias sul-americanas		
	1756 - Guerra dos Guaranis (ocupação de missões jesuítas nas fronteiras da Amazónia)		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
			11JAN 1758 – Alvará régio determinando que se não comprassem em Angola mais escravos do que aqueles que a arqueação do navio permitia; proibição de exportar negros para portos brasileiros que não os de Rio de Janeiro, Baía e Pernambuco 08MAI1758 - Abolição da escravização dos índios no Brasil 03OUT1758 - Normas para o tratamento dos escravos pelos carcereiros nas cadeias
1756-1763 - Guerra dos Sete Anos	1759 - Expulsão dos jesuítas		
	1760 - Corte de relações com a Santa Sé; Cultivo de algodão no Brasil		
			19SET1761 - Alvará declarando libertos e forros os escravos que entrassem em Portugal
1765-1770 - Ataques argelinos à Tunísia	1769 - Reatamento de relações com a Santa Sé		
1768 - Génova cede a Córsega à França. Revolta dos independentistas corsos			
		1772 - Caso Somerset (Grã-Bretanha)	

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
			16JAN1773 - Alvará pondo fim, de forma gradual, à escravidão no território de Portugal
1774 - Invenção da máquina a Vapor			
1775-1781 - Guerra de Independência dos E.U.A.	1777 - Destituição do Marquês de Pombal		
		1783 - Julgamento do "Caso Zong" (Grã-Bretanha)	
	1784 - Participação no bombardeamento de Argel		
		1788 - Lei britânica limitando a lotação dos navios negreiros	
1789 - Tomada da Bastilha. Início da Revolução Francesa		1789 - Criação, em Londres, da <i>Society for Effecting the Abolition of the Slave Trade</i>	
1790 - Expansão da produção de algodão dos E.U.A.			
		1791-1804 - Revolução Haitiana	
1792-1797 - 1ª Coligação Anti-Francesa		1792 - A Dinamarca proíbe o tráfico de escravos para as suas colónias no Caribe	
	1793 - Campanha do Rossilhão		
		22MAR1794 - O Congresso dos E.U.A. proíbe a participação americana no tráfico internacional de escravos	

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1798 - Napoleão Bonaparte toma Malta; Batalha das Pirâmides	1798-1800 - Esquadra do Mediterrâneo, sob o comando do Marquês de Nisa		
1799 - Malta fica sob domínio britânico			
1801-1805 - Expedição americana contra Trípoli	1801 - Invasão espanhola (Guerra das Laranjas)		
	1802 - Captura da fragata <i>Cisne</i> por um corsário argelino		
1804 - Napoleão Bonaparte coroado imperador			
1804-1806 - Sublevações sérvias (apoiadas pela Rússia)			
1805 - Batalha naval de Trafalgar. Destruição da esquadra franco-espanhola			
1806 - Fim do Sacro Império Romano-Germânico			
1807-1814 - Guerra Peninsular	1807-1810 - Invasões Francesas	25MAR1807 - A Grã-Bretanha proíbe o tráfico de escravos em todo o império	

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
		01JAN1808 - Os E.U.A. proíbem a importação de escravos; 1808 - <i>A Royal Navy</i> inicia as patrulhas contra o tráfico de escravos na costa ocidental de África	
1809 - 5ª Coligação Anti-Francesa			1809 - Tratado com a Grã-Bretanha, no qual Portugal se dispunha a colaborar na abolição do comércio de escravos
			22JAN1810 - Alvará régio regulando o modo como eram embarcados os escravos para o Rio de Janeiro e as providências em relação à sua saúde 19FEV1810 - Portugal compromete-se a não permitir a continuação do comércio de escravidão em qualquer lugar da costa de África, fora dos seus domínios
		1811 - A Grã-Bretanha estabelece a pena de morte ou deportação para os capitães de navios negreiros britânicos apanhados em flagrante	
1812-1814 - 6ª Coligação Anti-Francesa			

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1812-1815 - Guerra entre a Grã-Bretanha e os E.U.A.			
1814-1815 - Congresso de Viena		1814 - Os Países Baixos proíbem o tráfico de escravos	
1815 - Batalha de Waterloo. Queda de Napoleão; Expedição americana contra a Argélia			22JAN1815 - Proibição do comércio de escravos em qualquer parte da costa de África ao norte do Equador
		1816 - A Espanha proíbe o tráfico de escravos para as suas colónias; Fundação da <i>American Colonization Society</i>	
1817-1823 - Guerras de independência na América Latina		1817 - A França proíbe o tráfico de escravos para as suas colónias	1817 - Aditamento ao tratado de 1815, autorizando Portugal e a Grã-Bretanha a inspeccionar os navios mercantes da respectiva contraparte
		1818 - Tratados bilaterais da Grã-Bretanha com Espanha, Portugal e Holanda para a abolição do tráfico de escravos	
		1819 - Estabelecimento da <i>West Coast of Africa Station</i> , com base em Freetown (Serra Leoa)	1819 - Decreto de D. João VI estabelecendo penalizações para quem traficasse a Norte do Equador
	1820 - Revolução Liberal	1820 - Os E.U.A. Equiparam o tráfico de escravos à pirataria	

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
		1821/22 - Início da instalação de escravos libertos e negros livres americanos no território da Libéria, sob os auspícios da <i>American Colonization Society</i>	
1821-1829 - Guerra de Independência da Grécia	1822 - Independência do Brasil	1822 - Tratado entre a Grã-Bretanha e Omã para a limitação do tráfico de escravos em Zanzibar	
		1826 - Tratado entre a Grã-Bretanha e o Brasil para a repressão do tráfico de escravos	
	1828-1834 - Guerra Civil		
1830 - 1ª vaga de revoluções liberais na Europa		1830 - Abolição da "escravatura branca" no Império Otomano	
1830-1847 - Conquista da Argélia pela França		07NOV1831 - O Brasil proíbe o tráfico de escravos (lei não cumprida); 1831-1832 - Grande revolta dos escravos na Jamaica	
1833-1840 - Primeira Guerra Carlista (Espanha)		28AGO1833 - Abolição da escravidão em todo o Império Britânico	
		1835 - Tratados bilaterais da Grã-Bretanha com a França e a Dinamarca para a abolição do tráfico de escravos	

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1836-1837 - Expansão da produção cafeeira no Brasil	1838 - Ocupação de pontos importantes na costa de Angola (Foz do Zaire, Cabinda, Molembo, Moçamedes); Incursão britânica em Bolama		10DEZ1836 - Abolido o comércio de escravos em todos os domínios portugueses
			05ABR1837 - primeiro apresamento de negreiros pelas autoridades portuguesas (Bissau); 14ABR1837 - primeiras ordens aos navios de guerra portugueses para o apresamento dos infractores
1839-1842 - 1ª Guerra do Ópio	1839 - Primeiras explorações de Silva Porto no interior de África		17MAR1839 - Primeiro apresamento de negreiros em Angola; JUL1839 - <i>Bill</i> de Palmerston, autorizando a captura em todos os mares dos navios com bandeira portuguesa que se empregassem, ou que fossem suspeitas de se empregarem no tráfico de escravos
1840 - Zanzibar torna-se capital do sultanato de Omã		1840 - Criação do <i>Royal Navy East Command</i> , sediado no Cabo; JUN1840 - Conferência Mundial contra a Escravatura (Londres)	JUL1840 - Primeiro apresamento de negreiros em Moçambique

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
	1841 - Tratado de comércio com os E.U.A.	1841 - Tratado multilateral entre a Grã-Bretanha, a França, a Rússia, a Prússia e a Áustria para a supressão do tráfico de escravos	
		1841-42 - Fracasso da expedição britânica ao Níger	03JUL1842 - Tratado entre Portugal e Grã-Bretanha para repressão da escravatura; 25JUL1842 - Decreto declarando que seja considerado como pirataria o comércio de escravos e aplicando penas severas aos traficantes
			1844 - Estabelecimento de comissões mistas luso-britânicas em Luanda para julgar os traficantes
		29MAI1845 - Tratado franco-britânico para a repressão do tráfico de escravos; 08AGO1845 - A Grã-Bretanha aprova o <i>Bill</i> de Aberdeen, autorizando a <i>Royal Navy</i> a apresar quaisquer navios suspeitos de tráfico negreiro no Atlântico	

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1846 - Parlamento britânico aprova o <i>Sugar Bill</i> (redução do imposto sobre o açúcar estrangeiro)			
1846-1848 - Guerra Mexicano-Americana; 1846-1849 - Segunda Guerra Carlista (Espanha)	1846-1847 - Guerra da Patuleia	1847 - Nas Índias Ocidentais dinamarquesas, é declarada a liberdade dos filhos das escravas, estabelecendo-se o prazo de 12 anos para a abolição total da escravatura; O Império Otomano proíbe a importação de escravos africanos	12AGO1847 - Autorização para os cruzadores britânicos entrarem em portos e baías não vigiados pelas autoridades portuguesas na costa de Moçambique 21NOV1847 - Expedição punitiva luso-britânica contra o sultão de Angoche
1848-1849 - 2ª vaga de revoluções liberais na Europa (Primavera dos Povos); 2ª República Francesa; República Romana de Mazzini; Manifesto Comunista		27ABR1848 - Abolição da escravatura em França; 1848 - Abolição efectiva e total da escravatura nas Índias Ocidentais dinamarquesas; Tratado entre a Grã-Bretanha e Omã para a abolição do tráfico de escravos	
		1849 - Fundação de Libreville (Gabão) por escravos libertados pela marinha francesa	1849 - Envio de colonos de Pernambuco para Moçâmedes

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
		04SET1850 - Proibição definitiva do tráfico de escravos no Brasil (Lei Eusébio de Queirós)	
1851 - Exposição Universal de Londres	1851-1856 - "Ministério da Regeneração"		
1852 - Proclamação do 2º Império Francês	1852 - Silva Porto prossegue as explorações no interior de África		
1852-1854 - Viagens de Livingstone em Angola e Moçambique	1853 - Tratado de comércio com a França		
1854 - A presença de uma esquadra americana obriga o Japão a abrir os seus portos ao exterior			
1854-1856 - Guerra da Crimeia	1853-1857 - Questão do Padroado do Oriente; Epidemias de Cólera e de Febre Amarela		14DEZ1854 – Obrigatoriedade registo de todos os escravos e libertação dos “escravos do Estado”
	1855 - Questão do Zaire, entre Portugal e a Grã-Bretanha; Criação da <i>Western Africa Malachite Copper Mines Company</i> ; 06JUN1855 - Ocupação do Ambriz		27FEV1855 - Decreto proibindo que se deixasse sair indígenas para as ilhas francesas de Reunião e Maurícias, sob qualquer pretexto

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1856-1860 - 2ª Guerra do Ópio; 1856 - Divisão do sultanato de Omã	1855-1856 - Bloqueio à ilha de Angoche		1856 – Libertação dos escravos das câmaras, misericórdias e igrejas; Libertação dos escravos no Ambriz, em Cabinda e em Molembo; Lei da “Liberdade do Ventre”; Carta de lei considerando livres todos os escravos que entrassem nos portos do reino e das ilhas adjacentes, nos estados da Índia e Macau
		1857 - Crescimento da oposição ao movimento abolicionista na Grã-Bretanha	1857 - Transporte de colonos para Pemba; 1857-58 - Caso da barca <i>Charles et Georges</i>
		1858 - O Império otomano proíbe a importação de escravos do Médio Oriente, dos Balcãs e de Chipre	29ABR 1858 – Estabelecimento do prazo máximo de 20 anos para pôs fim à escravidão em todo o território sob administração portuguesa
1859-1870 - Unificação da Itália			
1859 - <i>A Origem das Espécies</i> (Darwin)			
	1860 - Expedição naval a Angola comandada pelo príncipe D. Luís		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1861-1865 - Guerra da secessão dos E.U.A.		1862 - Abolição do tráfico de escravos em Cuba; Tratado bilateral entre a Grã-Bretanha e os E.U.A. para a abolição do tráfico de escravos 22SET1862 - Proclamação de Emancipação de Abraham Lincoln	
1863-67 - Intervenção francesa no México		1865 - Abolição da escravidão nos E.U.A.; Revolta de Morant Bay (Jamaica)	
1864 - I Internacional; Zanzibar torna-se independente			
1864-1870 - Guerra do Paraguai			
1866 - Guerra Austro-Prussiana		1866 - Última viagem transatlântica (documentada) de um navio negreiro	
1867 - <i>O Capital</i> (Karl Marx)	1867-1889 - Operações na Alta Zambézia		
1868 - Início da rebelião independentista em Cuba	01JAN1868 - Revolta da "Janeirinha"		
1869 - Abertura do Canal de Suez; derrota do xogunato japonês			25FEV1869 - Abolição efectiva da escravatura em todos os territórios portugueses

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1870-1871 - Guerra Franco-Prussiana. Queda de Napoleão III. Proclamação do II Império Alemão	21ABR1870 - Sentença de Ulysses Grant, favorável a Portugal, relativa à "Questão de Bolama"; 19MAI1870 - Revolta de Saldanha contra o governo do Duque de Loulé ("Ajudada")	1870 - Leis de "liberdade do ventre" em Cuba e em Porto Rico	
1872-1876 - Terceira Guerra Carlista (Espanha)	1871-1887 - Período do "Fontismo". Industrialização/modernização do País	1871 - Lei da "Liberdade do Ventre" no Brasil	
09MAI1873 - <i>Crash</i> da Bolsa de Viena		1873 - Tratado entre a Grã-Bretanha e o sultanato de Zanzibar para a abolição do tráfico de escravos; Abolição total da escravidão em Porto Rico	
	10NOV1875 - Fundação da Sociedade de Geografia de Lisboa	16JAN-07FEV1875 - expedição anfíbia luso-britânica contra Infusse e Quivolane	
1876 - Conferência de Bruxelas; Viagem de Stanley pelo interior de África	1876 - Partidos Histórico e Reformista juntam-se no Partido Progressista, dando início ao período "rotativista" com o Partido Regenerador		1876 - Auge do tráfico clandestino no Norte de Moçambique
1877-1878 - Guerra Russo-Turca. Independência da Bulgária, da Sérvia, da Roménia e do Montenegro	1877 - Explorações do interior de África por Serpa Pinto, Capelo e Ivens		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1878 - Exposição Universal de Paris; O Império otomano cede Chipre à Grã-Bretanha; Fundação em Bruxelas do Comité de Estudos do Alto Congo			
	1879 - Tratado de Lourenço Marques, regulando o acesso de forças britânicas àquele porto; Tratado de comércio e amizade com o sultanato de Zanzibar		05NOV1879 – Portaria do Ministro da Marinha e Ultramar proibindo maltratar os indígenas
1880-81 - Primeira Guerra dos Boers			23JUN1881 - Portaria autorizando a contratação de trabalhadores livres para as colónias de Mayotte e Nossi-Bé
1882 - Criação da Associação Internacional do Congo; a Grã-Bretanha apodera-se do Egipto e do Canal de Suez			
1884-1885 - Conferência de Berlim; Guerra Sino-Francesa	1884 - Tratado do Zaire reconhece a Portugal a posse do Norte do Ambriz		
	1884-1885 - Travessia de África por Capelo e Ivens		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
	1886 - Tratados com a França (perda de Casamansa) e com a Alemanha (recuo no Sul de Angola até ao Cunene)	1886 - Abolição total da escravatura em Cuba	
	1887 - A Grã-Bretanha queixa-se de que o Major Serpa Pinto atacara os macocolos, que estariam sob protecção britânica; FEV1887 - Tomada da baía de Tungué		
	1887-1888 - Viagens de Victor Cordon e Paiva de Andrade no interior de Moçambique	13MAI1888 - Lei Áurea, abolindo a escravidão no Brasil	13JUL1888 - Regulamento do serviço de emigração voluntário dos portos de Moçambique e Inhambane para a colónia francesa de Reunião; 06DEZ1888 - Bloqueio naval na costa ocidental e setentrional de Moçambique, como medida de combate ao tráfico de escravos
1889 - II Internacional	1889 - Expedição ao Niassa; Expedição de João de Azevedo Coutinho contra os indígenas		
	1889-1890 - Revolta no Cubango; 1889-1910 - Lutas pela sucessão no sultanato de Angoche	1889 - Abolição do tráfico de escravos no Império Otomano	

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1890 - <i>A Influência do Poder Naval na História</i> (Alfred Mahan)	11JAN1890 - <i>Ultimatum</i> Britânico; 1890 - Fundação da Companhia do Niassa	02JUL1890 - Conferência de Bruxelas - Acto geral para pôr termo ao tráfico de escravos e para regular o comércio de armas e de bebidas alcoólicas em África, e declaração relativa ao regime aduaneiro na bacia convencional do Congo	
	1891 - Fundação da Companhia de Moçambique		
	02JUN1892 - Tratado de delimitação dos territórios portugueses e britânicos em África. Compromisso de construção do caminho de ferro da Beira		
	1892-1894 - Operações de ocupação/polícia em Angola		
	1894 - Ocupação alemã da baía de Quionga		
1894-95 - I Guerra Sino-Japonesa	1895-1897 - Operações de pacificação em Moçambique		
1897 - Nascimento do Movimento sionista		1897 - Abolição da escravatura em Zanzibar	
1898 - Guerra Hispano-Americana; incidente de Fachoda	1898 - Tentativa de partilha das colónias portuguesas entre a Grã-Bretanha e a Alemanha; Tentativa dos EUA sobre os Açores, após a Guerra Hispano-Americana		
1899-1901 - Revolta dos Boxers na China	1899 - Visita real aos Açores e à Madeira; Peste bubónica no Porto; Tratado de Windsor		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1899-1902 - Segunda Guerra dos Boers			
			1902 - Últimas grandes acções contra os negreiros no Norte de Moçambique
	16MAI1903 - João Franco cria o Centro Regenerador Liberal		
1904-1905 - Guerra Russo-Japonesa	1904-1915 - Operações de pacificação de Angola (Cubango/Barotze)		1904 - Último cruzeiro contra a actividade negreira no Norte de Moçambique (sem resultados)
	1905 - Sentença do rei de Itália, Vitor Manuel III sobre a "questão do Barotze"		
	1907 - Questão dos Adiantamentos à Casa Real; Ditadura de João Franco		
1908 - Revolução dos "Jovens Turcos". O Império Otomano torna-se uma monarquia constitucional	1908 - Assassinato do rei D. Carlos e do príncipe D. Luís Filipe		
1909 - 1ª travessia aérea do Canal da Mancha			
1910-1920 - Revolução Mexicana	1910 - Ocupação de Angoche; 05OUT1910 - Proclamação da república		
1911-1912 - Guerra Italo-Turca (Líbia)			
1912 - Proclamação da república na China			

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1912-1913 - Guerras balcânicas			
1914-1918 - I Guerra Mundial	1916-1918 - Participação na I Guerra Mundial		
1915 - Campanha dos Dardanelos			
1917 - Tomada de Aqaba e de Jerusalém pelos britânicos; Revolução Russa			
1921-1927 - Guerra do Rif (Marrocos) contra o domínio espanhol			
1922 - Marcha de Mussolini sobre Roma		1922 - Última captura de negreiros pela <i>Royal Navy</i> , no Mar Vermelho, com a libertação de 29 escravos	
1923 - Mustafa Kemal ("Atatürk") sobe ao poder			
		1924 - Fim da escravidão na Turquia	
		25SET1926 - Convenção sobre Escravidão (Sociedade das Nações)	
1927 - Travessia aérea do Atlântico por Charles Lindbergh			
	1928 - Golpe militar. Fim da I República		

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1929-1933 - Grande Depressão			
1931 - Proclamação da república em Espanha			
1933 - Hitler sobe ao poder			
1935 - Os italianos invadem a Etiópia			
1936-1939 - Guerra Civil Espanhola			
1937 - Invasão da Manchúria pelos japoneses			
1938 - Acordos de Munique; Anexação da Checoslováquia por Hitler; Confrontos entre árabes e judeus na Palestina			
1939-1945 - II Guerra Mundial			
1941 - Intervenção alemã no Norte de África e nos Balcãs			
1943 - Desembarque aliado na Sicília. Início da campanha de Itália			
1945 - Criação da ONU			

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1946-1954 - Guerra da Indochina			
1947 - Independência da Índia			
1947-1959 - Disputa do Chipre pela Grécia e pela Turquia			
1948 - Proclamação do estado de Israel; Bloqueio soviético de Berlim			
1949 - Proclamação da República Popular da China; Divisão da Alemanha; Criação da NATO			
1950-1953 - Guerra da Coreia			
1951 - Fundação da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço			
1954-1962 - Guerra da Argélia			
1955 - Pacto de Varsóvia; Conferência de Bandung			

HISTÓRIA MUNDIAL	HISTÓRIA DE PORTUGAL	ESCRAVATURA NO MUNDO	ESCRAVATURA (PORTUGAL)
1956 - Guerra do Suez		07SET1956 - Convenção Suplementar [da ONU] sobre a Abolição da Escravatura, do Tráfico de Escravos e das Instituições e Práticas Análogas à Escravatura, adoptada em Genebra, a 7 de Setembro de 1956	