



ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

Vol. I (2000)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

A Armada portuguesa no combate ao tráfico de escravos em Angola (1839-1865)

João Pedro Marques

Como Citar | How to Cite

Marques, João Pedro. 2000. «A Armada portuguesa no combate ao tráfico de escravos em Angola (1839-1865)». *Anais de História de Além-Mar* I: 161-193. <https://doi.org/10.57759/aham2000.46984>.

Editor | Publisher

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores
Av.ª de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

Copyright

© O(s) Autor(es), 2000. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2000. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

A ARMADA PORTUGUESA NO COMBATE AO TRÁFICO DE ESCRAVOS EM ANGOLA (1839-1865)

por

JOÃO PEDRO MARQUES *

A 31 de Julho de 1839 a escuna de guerra *Faial* entrou no Tejo trazendo em sua conserva um brigue negreiro apresado nas imediações do Zaire. A imprensa de Lisboa deu destaque ao acontecimento e o comandante da escuna recebeu a Torre e Espada ¹. Após quase trinta anos de demissões e alheamentos dos governos portugueses relativamente à questão da supressão do comércio de escravos, a Armada começara a actuar contra os negreiros e, daí em diante, não mais deixaria de desempenhar as suas tarefas abolicionistas.

O contributo da marinha de guerra portuguesa para o fim do tráfico transatlântico é geralmente ignorado. E é-o por duas razões fortemente interligadas. Desde logo porque os escassos textos dedicados ao problema da abolição do tráfico realçaram sobretudo a parte negativa do envolvimento português na questão do *odioso comércio*, isto é, o desleixo, a corrupção, a conivência das autoridades coloniais e metropolitanas com os negreiros – enfatizando muito menos a sua parte positiva ². Em segundo lugar porque,

* Investigador do Centro de Estudos Africanos e Asiáticos do Instituto de Investigação Científica Tropical.

¹ As condecorações atribuídas aos que se distinguiam na captura de negreiros eram não só uma forma de recompensar o seu esforço e zelo mas também uma maneira de induzir os outros oficiais da Armada a resistir à tentação pecuniária de serem coniventes no tráfico (Howard de Walden a Aberdeen, 3 de Agosto de 1844, PRO FO84/521).

² As poucas informações disponíveis sobre a acção anti-tráfico da Armada portuguesa podem encontrar-se nos seguintes livros: António Esparteiro, *Três Séculos no Mar (1640-1910)*, 32 vols., Ministério da Marinha, Lisboa, 1974-86 (a história de cada navio está narrada cronologicamente e nela incluem-se, sempre que é caso disso, referências à sua acção anti-tráfico); Mário António Fernandes de OLIVEIRA, *Alguns aspectos da Administração de Angola em época de reformas (1834-1851)*, Universidade Nova de Lisboa (FCSH), Lisboa, 1981, pp. 139 segs.; João Pedro MARQUES, *Os Sons do Silêncio. O Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 1999, pp. 314 segs.

em primeira análise, a questão parece destituída de relevância histórica. A partir da constatação de que o tráfico transatlântico atingiu proporções extremamente elevadas durante a segunda metade da década de 1840, tem-se considerado que a supressão levada a cabo em Angola e Moçambique pelas várias marinhas de guerra nesse período pouco terá acrescentado à luta anti-escravista internacional. E o que se considera a respeito da acção geral afirma-se, com maior força de razão, a respeito da acção particular, ou seja, em relação à actividade naval especificamente portuguesa. Portugal teria participado na *causa da humanidade* tarde e a más horas e essa participação teria sido praticamente inútil.

Este artigo procurará mostrar que essa perspectiva é insustentável e que resulta, em parte, do desconhecimento sobre a actuação da Armada e, em parte, de um erro de paralaxe. Para isso, propõe-se estudar a acção anti-tráfico da esquadra portuguesa que operou em Angola entre 1839 e 1865. Dado que os documentos referentes às Estações Navais se perderam em grande parte, o artigo apoia-se na documentação do Arquivo Geral de Marinha (AGM), do Public Record Office de Londres (PRO), do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), do Arquivo do Ministério dos Negócios Estrangeiros (AMNE), bem como na imprensa periódica da época.

I

A história da marinha de guerra portuguesa no século XIX insere-se num contexto de decadência. Vários factores terão contribuído para o declínio do poder naval português, o mais importante dos quais terá sido a secessão brasileira. A independência da antiga colónia engoliu mais de metade dos meios navais existentes. Posteriormente, as guerras liberais contribuíram para desbistar ainda mais o remanescente de modo que, chegados a 1839, Portugal dispunha de um relativamente reduzido número de navios em estado de navegar. Esse número ameaçava, aliás, decrescer, já que o Estado destinava, invariavelmente, à marinha de guerra uma parte muito reduzida do seu orçamento, não tendo disponibilidades de conservação e reparação dos navios em tempo economicamente útil. Uma vistoria passada aos vasos de guerra que se encontravam no Tejo nos finais de 1849 dá bem a ideia do problema. O avaliador dividia os navios visitados em quatro categorias, sendo as duas primeiras as daqueles que não deveriam merecer qualquer tipo de reparação. Muito significativo, porém, é que se tratava de uma classificação – e de uma condenação – ditada mais pelas circunstâncias da assistência do que propriamente pelo estado das embarcações. Na verdade, alguns dos navios condenados ou tidos por imprestáveis para a Armada admitiriam ainda consertos, mas como só existia um dique e como os fabricos eram geralmente demorados, seria mais económico e

racional sacrificar os mais cansados para que se pudesse acudir aos menos degradados, sob pena de se perderem quase todos ³.

Foi portanto em condições de precariedade de meios materiais que Portugal começou a actuar no combate ao tráfico. Não entrando em linha de conta com os navios de maior porte ou maior capacidade de fogo, como eram as naus e as fragatas – navios superlativos ou pouco adequados às tarefas de supressão do comércio negreiro –, não contando também com os cúteres, os iates e outras embarcações pequenas, em 1839 a Armada dispunha apenas de 20 escunas, brigues e corvetas. Significativamente, colocou boa parte dessa força nas Estações Navais de África com a missão principal de combater o *odioso comércio*. Tratou-se de um esforço enorme da marinha portuguesa, esforço que se dirigiu prioritariamente para Angola – aqui definida como a costa ocidental a sul do Zaire –, que continuava a ser o maior exportador de escravos para o Novo Mundo.

Nesses primeiros anos de intervenção, e devido a um conjunto de circunstâncias diversas, a disponibilidade abolicionista da Estação Naval baseada em Luanda acabou por ficar relativamente subaproveitada. Esse subaproveitamento não residia apenas, nem sequer fundamentalmente, na quantidade ou qualidade dos meios navais disponíveis. É verdade que esses meios eram escassos: de 1839 a meados de 1842 o número de cruzadores da Estação Naval oscilou entre 2 e 4, o que era manifestamente pouco ⁴. É igualmente verdade que a acção supressora foi exercida em condições de assinalável penúria. A qualidade do armamento era, no mínimo, criticável. Como confessava Pedro Alexandrino da Cunha, o primeiro chefe da Estação Naval, «eu tenho visto recentemente a bordo dos navios espingardas que fizeram a campanha do Roussillon! Gastas e safadas! Pistolas de várias adarmes e diversos padrões. Assim são todas as que aqui existem» ⁵. E o que se dizia a respeito do armamento ligeiro aplicava-se igualmente aos navios. Não obstante os cascos chapeados a cobre para melhor resistirem à formiga branca e a outros agressores dos mares tropicais, a Estação debatia-se com vasos de guerra velhos ou em deficientes condições. Daí que uma parte deles ficasse fundeada em Luanda para reparações, o que, para além da chacota da imprensa oposicionista na metrópole, suscitou a censura de Sá da Bandeira: «Os navios estão ancorados nos portos; enquanto os cruzadores ingleses fazem presas, os nossos navios não as fazem.» ⁶

³ Cfr. Relatório da vistoria do Arsenal da Marinha, 21 de Novembro de 1849, transcrito in ESPARTEIRO, *ob. cit.*, pp. 14-5.

⁴ Não se incluem nestes quantitativos, e o mesmo acontecerá ao longo deste artigo, os correios marítimos e os navios em trânsito cuja permanência na colónia não tenha ultrapassado os dois meses consecutivos.

⁵ Relatório de Pedro Alexandrino da Cunha (comandante da Estação Naval de Angola), 14 de Março de 1845, citado in ESPARTEIRO, *ob. cit.*, p. 81.

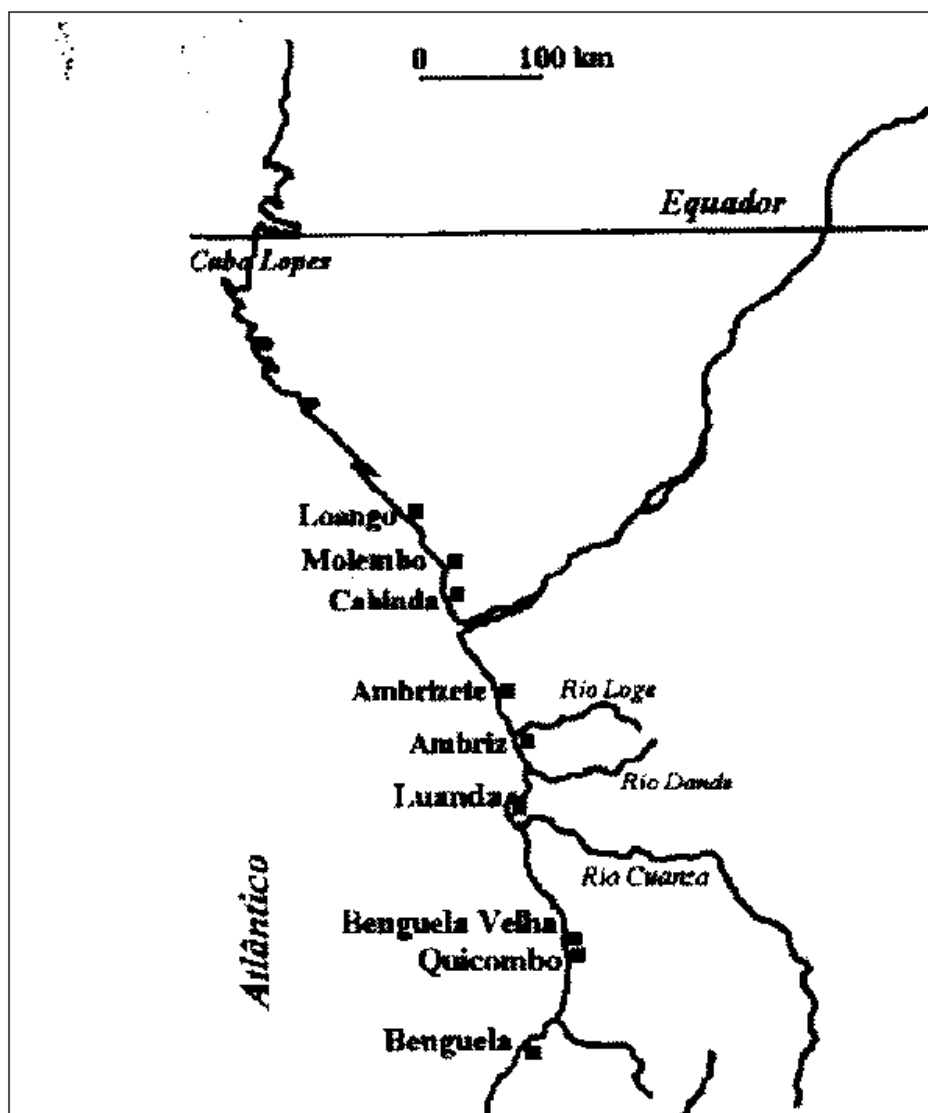
⁶ *Diário da Câmara dos Pares*, sessão de 5 de Agosto de 1842, p. 123.

Mas o teor destas críticas parlamentares não deve ser tomado à letra. Por questões de necessidade perfeitamente compreensíveis, dado que raramente dispunha de cruzadores tão velozes que lhe permitissem empreender perseguições aos melhores navios negreiros, e dado que, no geral, apenas tinha jurisdição nas águas territoriais, a Armada portuguesa actuava frequentemente junto à costa, procurando surpreender as tripulações negreiras nos momentos de maior vulnerabilidade, quando, ancorados num rio ou numa baía, procediam à carga. De modo que, ainda que alguns cruzadores estivessem fundeados em Luanda ou Benguela, as suas lanchas e escaleres podiam operar – e efectivamente operavam – em missões de supressão. Usualmente tiravam-se peças dos navios temporariamente indisponíveis para, com elas, armar as lanchas que se utilizavam no serviço da Estação Naval e, assim armadas, essas lanchas constituíam um instrumento adequado e temível. Em 1843-1844, por exemplo, enquanto a corveta *Urânia* esteve em fabricos, a maior parte da sua guarnição foi distribuída por lanchas que percorriam a costa e foi dessa forma que a 27 de Maio de 1844, dez homens comandados por um guarda-marinha viriam a apresar na foz do Dande um brigue brasileiro com cerca de 850 escravos a bordo – sem dúvida a mais importante captura levada a cabo pelas lanchas da Armada na costa angolana.

Globalmente falando, as principais causas de subaproveitamento da esquadra anti-tráfico não residiam na limitação de meios mas em razões de outra natureza. Desde logo a diversidade de missões desempenhadas. Ainda que a supressão do comércio de escravos fosse a sua principal incumbência, os navios da Estação Naval destinavam-se igualmente a funcionar como suporte à vida administrativa e política da colónia, sendo frequentemente chamados a actuar na exploração geográfica, no correio marítimo, no transporte de passageiros, tropas e bens, o que, como é óbvio, limitava substancialmente o número de dias dedicado ao cruzeiro anti-tráfico.

Outra razão profunda do relativo subaproveitamento da esquadra anti-tráfico portuguesa era de natureza económica. Na primeira fase que aqui nos interessa, mais concretamente de 1839 a 1842, a acção anti-tráfico fazia-se num terreno delimitado pelas políticas seguidas pelos governadores, visto que os navios da Estação Naval estavam inteiramente sob as suas ordens. Implantada por Sá da Bandeira – que posteriormente viria a lamentá-la –, essa hierarquia rígida procurava garantir que a supressão se fizesse à medida das necessidades, possibilidades e vontades do país, e não de uma forma drástica, radical, pouco compatível com a periclitante situação colonial⁷. De facto, no terreno, os governadores coloniais confrontavam-se com um dilema praticamente insolúvel. A economia das colónias estava assente no tráfico de escravos e as finanças coloniais dependiam largamente da tributação do comércio externo, em grande parte brasileiro. Sendo perseguidos

⁷ Para o desenvolvimento e fundamentação desta tese ver MARQUES, *ob. cit.*, pp. 211 segs.



Mapa de Angola e Congo

de forma demasiado incisiva, os negreiros brasileiros tenderiam a afastar-se da área administrativa portuguesa – que, na época, ia apenas até 8.º sul – ocorrendo preferencialmente ao Ambriz e outros portos do norte, com inevitável prejuízo das alfândegas coloniais.

Tratava-se, aliás, de um mecanismo sobejamente conhecido. Já no início do século XIX os impostos elevados haviam empurrado vários negreiros brasileiros e luso-africanos para alguns portos do norte onde não havia jurisdição portuguesa. Posteriormente, em 1830, quando entrou em vigor o

tratado abolicionista anglo-brasileiro que, julgava-se então erradamente, iria pôr termo ao tráfico, essa estratégia de dispersão foi retomada. Assinale-se, porém, que os movimentos de fuga eram geralmente espasmódicos e admitiam retrocessos. A retirada para norte não era inócua para o traficante, já que longe de Luanda o tráfico era mais arriscado, expondo os que nele se envolviam a regiões mais insalubres e aos ataques e vexações das populações locais⁸. Assim, por norma, uma vez desaparecidas ou atenuadas as razões que haviam causado o primeiro impulso de dispersão, os negreiros tinham tendência a regressar à sombra protectora da administração portuguesa. Foi o que aconteceu na década de 1830, quando se verificou que, longe de acabar, o tráfico para o Brasil se reorganizara numa base ilegal e altamente lucrativa a coberto do pavilhão português. É certo que Portugal viria a abolir o comércio de escravos em 10 de Dezembro de 1836, mas essa abolição não teve aplicação imediata e os navios de guerra então estacionados em Angola não actuaram na caça aos traficantes.

Como é sabido, a inacção portuguesa e a recusa obstinada em concluir um tratado abolicionista que desse aos ingleses a possibilidade de intervir sobre os navios negreiros portugueses a sul do Equador, levaram a uma tomada de força por parte de Londres: em 24 de Agosto de 1839 o Parlamento britânico aprovou um *bill* apresentado por Palmerston que concedia aos vasos de guerra da Royal Navy poderes para interceptarem e, eventualmente, apresarem quaisquer navios com bandeira portuguesa (ou sem bandeira) que transportassem escravos, ou que estivessem equipados para fazer esse transporte. E foi na sequência do *bill* de Palmerston, do início da supressão naval e, depois, da conclusão do tratado abolicionista anglo-português de 3 de Julho de 1842, que os negreiros retomaram as práticas escapistas, tendendo de novo a afastar-se de Luanda. E de uma forma tão bem conseguida que, como dizia o comandante Foote, então responsável pelas forças da Royal Navy na região, «the only alteration in carrying on this accursed traffic (...) is that the slave dealers have removed out of the immediate territory of Angola, and placed themselves in its vicinity (Ambriz)»⁹.

Quer isto dizer que, para os governadores, o velho dilema persistiu na década de 1840: se incrementassem a supressão os negreiros seriam forçados a afastar-se ainda mais, o que seria benéfico para a dignidade da nação mas dramático para as finanças coloniais. Acrescente-se, a propósito, que os navios da Estação Naval estavam materialmente a cargo das províncias que serviam, sendo pagos pelas finanças locais. Assim, por norma, e para manter o equilíbrio económico e financeiro da colónia, os governadores fechavam os olhos à actividade negreira e, nesse sentido, tendiam a funcionar como

⁸ Roquinaldo Amaral FERREIRA, «Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860», dissertação de mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro (não publicada), pp. 2 segs.

⁹ Foote ao Presidente do Conselho de Governo de Angola, 23 de Agosto de 1843, ANTT (MNE), cx. 496.

uma espécie de contrapeso à acção dos comandantes navais. Não espanta, portanto, que, de início, a produtividade supressora da esquadra tenha sido baixa. O primeiro governador-geral a procurar estimular a supressão foi o vice-almirante Noronha, chegado a Luanda no início de 1839. Todavia, incapaz de aguentar a pressão, Noronha regressaria a Lisboa no fim desse ano, sendo substituído interinamente pelo coronel Malheiro, que exerceu o governo até Julho de 1842, inicialmente de forma relativamente zelosa, depois pactuando com a acção dos negreiros¹⁰. Ora, de Março de 1839 a meados de 1840, a Armada apresou 5 navios negreiros na área de Angola, mas nos 17 meses seguintes não apresou mais nenhum, o que acaba por espelhar de certa forma o pouco zelo abolicionista com que Malheiro exerceu o seu cargo.

Contudo, e ainda que fosse fortemente condicionada pelas circunstâncias financeiras, a acção anti-tráfico portuguesa fazia-se num contexto marcado pela necessidade de preservação da honra nacional, duramente atingida pelo *bill* Palmerston e por tudo o que o rodeara. E, nesse contexto, a acção improfícua da Estação Naval em Luanda era dificilmente tolerável. Assim, a chuva de acusações britânicas sobre a actuação (ou falta dela) do cruzeiro português, encontrou rapidamente eco no governo e no parlamento português e levou à introdução de várias alterações no funcionamento da Estação Naval, a mais importante das quais tinha que ver com a cadeia de comando. Em meados de 1842, e com vista a tornar a supressão mais eficaz, o governo cabralista optou por dar inteira autonomia aos comandantes dos navios do cruzeiro, desligando-os da obediência cega às directivas dos governadores coloniais e permitindo-lhes que desempenhassem a sua «principal missão» como melhor entendessem, «fazendo-se de vela ou estacionando-se quando o julgarem oportuno, sem para isso carecerem de ordem dos respectivos governadores»¹¹. Em paralelo com esta medida, assistiu-se a um reforço da Estação Naval, e o número de navios disponíveis subiu gradualmente dos 4 existentes em meados de 1842 para 8 em meados de 1845. Os apresamentos, que já haviam recomeçado no início de 1842, subiram, então, de forma muito acentuada: de inícios de 1843 a meados de 1845, a Armada apresou 14 navios e 12 lanchas na área de Angola.

Se a acção marítima foi estimulada com a libertação dos cruzadores da tutela limitativa do palácio governamental, outro tanto não sucedeu em terra, onde qualquer iniciativa continuou a depender estreitamente do governador-geral. Inicialmente, na época do *bill* Palmerston, as tripulações da Royal Navy tinham-se arrogado o direito de levar a cabo diversos actos de violência, sem atenderem nem à propriedade nem ao território sobre o

¹⁰ *Correio de Lisboa*, 4 de Maio de 1841.

¹¹ António M. Campelo ao major-general da Armada, 18 de Junho de 1842, AGM, cx. 311. A decisão de atribuir autonomia aos comandantes navais foi registada com júbilo por parte das autoridades inglesas (Howard de Walden a Aberdeen, 23 de Junho de 1842, PRO FO 84/403).

qual Portugal tinha direitos. Não apenas faziam incursões em terra para destruírem instalações negreiras mas tinham instruções para, na ausência de qualquer navio de guerra português, passarem visita a todas as embarcações que lhe parecessem suspeitas mesmo nos portos de Luanda e de Benguela ¹². Se bem que esse comportamento agressivo se tivesse prolongado de forma esporádica, por norma, de 1842 em diante, ou seja, desde a conclusão do tratado abolicionista anglo-português, os comandantes britânicos passaram a evitar essas práticas intrusivas e a solicitar autorização para fazerem desembarcar destacamentos seus em áreas específicas, nomeadamente no Ambriz, onde existiam barracões cheios de escravos destinados a exportação ¹³. Compreensivelmente cioso da sua soberania, o governo português esquivou-se à concessão de tais autorizações, assumindo ele mesmo a responsabilidade da destruição dos barracões, assim que a sua existência lhe fosse oficialmente participada pelas autoridades britânicas ¹⁴. Todavia, na prática, os governadores iam protelando o prometido, abstendo-se de tomar qualquer medida.

II

A duplicidade portuguesa a respeito da supressão só poderia romper-se se à frente do governo colonial ficasse um homem perfeitamente identificado com a necessidade política de suprimir o tráfico. Foi precisamente o que se verificou entre Setembro de 1845 e Agosto de 1848, quando Pedro Alexandrino da Cunha assumiu o governo da colónia, ficando a Estação Naval a cargo de Francisco Gonçalves Cardoso. Desde 1839 que Cunha e Cardoso tinham alternado na chefia da esquadra anti-tráfico e ambos tinham dado provas de zelo abolicionista.

Quase imediatamente, em Outubro de 1845, uma força naval portuguesa desembarcou e incendiou vários barracões no Ambriz, no Mossulo Pequeno, no Dande e no Cuanza ¹⁵. A acção em terra iria prosseguir nos meses seguintes, inclusive no sul onde, no início de 1848, uma expedição naval queimou barracões na área de Benguela ¹⁶.

¹² Falcão a Gomes de Castro, 1 de Outubro de 1842, ANTT (MNE) cx. 384.

¹³ Relatórios do capitão Foote, datados de 23 de Agosto e 25 de Outubro e de 13 de Novembro de 1843, e extracto de uma carta do capitão Virgil datada de 6 de Julho de 1844 e anexas às notas de Howard de Walden a Gomes de Castro, 8 de Março e 12 de Dezembro de 1844, ANTT (MNE), cx. 496.

¹⁴ Gomes de Castro a Howard de Walden, 15 de Abril e 17 de Maio de 1844, ANTT (MNE), L.º 185.

¹⁵ ESPARTEIRO, *ob. cit.*, p. 118.

¹⁶ Cfr. *Boletim Oficial do Governo-Geral da Província de Angola* (doravante BOGGPA), 29 de Abril de 1848, p. 2.

A maior acutilância da Armada portuguesa ficou a dever-se, claro está, à personalidade do novo governador da província, um «chefe incorrupto e severo», nas palavras de Teixeira de Vasconcelos¹⁷. Mas o facto de um homem como Alexandrino da Cunha ter sido chamado a assumir o governo em Luanda explica-se, acima de tudo, pela necessidade de acompanhar a movimentação das nações rivais. De facto, após vários avanços e recuos, a França e a Grã-Bretanha assinaram um novo acordo abolicionista em 29 de Maio de 1845 através do qual cada um desses países se comprometia a colocar nos mares de África ocidental um cruzeiro de, pelo menos, 26 navios. Para além disso autorizavam-se reciprocamente a estabelecer acordos com as chefias africanas ou, em certos casos, a recorrer à força e à ocupação territorial. O tratado anglo-francês de 1845 preocupou o governo de Lisboa, levando-o a reforçar o cruzeiro na costa de Angola¹⁸. Dos 6-8 navios já existentes no biénio de 1843-1844 subiu-se para os 8-11 no biénio seguinte; o aumento das guarnições foi ainda mais acentuado: em Março de 1844 a força da Estação de Angola era de 409 homens; dois anos depois, em Março de 1846, contava com mais de 900¹⁹. Por outras palavras, Portugal tinha entre 30 a 40% da sua força de mar estacionada em Angola e acelerava o ritmo supressor para não perder o ritmo dos parceiros. Enviava, por isso, mais navios, e ordens mais rigorosas, fazendo sentir às autoridades navais «quanto a honra nacional e o bem do país interessa em que cada vez mais redobrem seu zelo e esforços»²⁰.

É nesse cenário de salvaguarda do prestígio nacional que deve ser entendida a nomeação de Alexandrino da Cunha. O redobrar dos esforços abolicionistas portugueses viria a materializar-se não apenas na destruição de barracões negreiros, já referida acima, mas no prosseguimento da vigorosa acção marítima. No período de 1844-1846, os cruzadores da Estação Naval capturaram ou destruíram 33 embarcações, o que constituía um resultado muito positivo. A actividade de Pedro Alexandrino da Cunha, de Gonçalves Cardoso, de João Máximo Rodvalho e de outros comandantes da Armada, garantiu-lhes o respeito dos seus pares britânicos e os frequentes louvores dos governos de Lisboa e de Londres.

¹⁷ *Ibid.*, 8 de Novembro de 1851, p. 5.

¹⁸ Virá a propósito acentuar que a preocupação do governo de Lisboa assentava menos no medo de que, do tratado, pudesse resultar directamente uma apropriação de território colonial português, do que do facto de ele poder pôr em cheque o brio e a dignidade nacionais (cfr. MARQUES, *ob. cit.*, pp. 344-345).

¹⁹ ESPARTEIRO, *ob. cit.*, pp. 80 e 114. Como é evidente, nem todos os homens da guarnição estavam embarcados. Para além do serviço no mar, o pessoal da marinha assegurava igualmente serviço terrestre, nomeadamente a guarda ao palácio do governador e da fortaleza-prisão de S. Miguel.

²⁰ Falcão a Gomes de Castro, 8 de Julho de 1845 (e documentos anexos), ANTT (MNE), cx. 386.

Apenas 6 dessas 33 embarcações apresadas ou destruídas entre 1844-1846 tinham escravos a bordo, perfazendo a sua soma um magro total de 1234. Esse era um problema que se manifestava desde o início da supressão, e que continuaria a manifestar-se nos anos seguintes, o que justifica que o número total de escravos libertado pelos cruzadores portugueses não tenha chegado a ultrapassar os 1500. Aliás, o mesmo se passava com as outras marinhas de guerra, o que contribuía para alimentar críticas à manutenção das esquadras anti-tráfico. Em 1847 o *Constitutionnel*, por exemplo, fazia uma avaliação desiludida dos resultados do cruzeiro francês: «272 negros libertados por 5,5 milhões de cruzados são um tanto caros e o preço pode sem fantasia fatigar a mais generosa filantropia»²¹. Ou seja, a acção naval redundava mais na apreensão e destruição do material do que na libertação dos negros. Tratava-se de um estado de coisas difícil de alterar visto ser mais fácil – e mais comum – apresar um negreiro antes ou durante a carga de escravos do que no alto mar, já a caminho de Cuba ou do Brasil. Aliás, vulgarizara-se entre os negreiros o recurso àquilo a que os ingleses chamavam *decoys*, isto é, a estratégia de envio de dois navios à costa africana, sendo que um deles, velho e imprestável, apenas se destinava a atrair a atenção dos cruzeiros, enquanto o segundo, geralmente um bom veleiro ou até mesmo um vapor, procedia tranquilamente ao carregamento²². Já em 1842 as autoridades portuguesas tinham sido postas ao corrente desse ardil dos traficantes e, correspondentemente, tinham dado ordens para que se redobrasse o esforço no exame de toda e qualquer embarcação, mas sem grandes resultados práticos²³.

Podia suceder que, quando surpreendida pelo cruzador, a tripulação negreira se dispusesse ao combate. Essa situação foi particularmente sentida entre as forças da Royal Navy que várias vezes se confrontaram – e com pesadas baixas – com facínoras dispostos a tudo. Em 1845, um agudizar dessas resistências piráticas levaria mesmo o comodoro Jones, responsável pela esquadra inglesa na costa ocidental de África, a autorizar os seus homens a que, em caso de resistência, tratassem o assunto de acordo com as leis da guerra (recomendando-se apenas que tivessem o cuidado de poupar a vida a pelo menos três dos tripulantes negreiros para que pudessem ser presentes a tribunal)²⁴. A esquadra portuguesa em Angola não ficou imune ao choque das armas, e em 1848 a escuna *Constituição* trocou tiros durante

²¹ *Le Constitutionnel*, transcrito in *Diário do Governo* (doravante DG), 29 de Janeiro de 1848.

²² Jackson e Gabriel a Palmerston, 18 de Fevereiro de 1847, PRO FO 84/671.

²³ Falcão a Abreu e Lima (governador-geral de Moçambique), 9 de Agosto de 1843, AGM, cx. 311.

²⁴ Jones ao Almirantado, 8 de Agosto de 1845, PRO FO 84/612. As instruções de Jones não foram subscritas por Londres. Para as situações de confronto entre a Royal Navy e os negreiros, ver Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade. The Suppression of African Slave Trade in the Nineteenth Century*, Londres, Frank Cass, 1968 (1.ª ed. de 1949).

uma hora e meia nas águas do Quicombo com uma escuna brasileira armada com uma grande peça à popa, e que conseguiria escapar por ter maior velocidade ²⁵. Tratou-se, porém, de um caso raro. A maior parte dos apresamentos ou destruições de embarcações negreiras efectuados pela Armada fizeram-se sem confronto. No geral, mal avistavam o cruzador, os negreiros procuravam fugir, e se de todo tal não fosse possível, deixavam-se capturar sem grande resistência; ou então, e para que os apresadores nada lucrassem com a presa, encalhavam propositadamente o navio e largavam-lhe fogo. A descrição de um apresamento efectuado pela corveta *Relâmpago* – sem sombra de dúvidas o mais eficaz cruzador anti-tráfico da Armada portuguesa – ilustra perfeitamente o tipo de acção levada a cabo:

No dia 22 do corrente, pelas 5 horas da tarde, estando ao sul do paralelo do Ambrizete, vi uma embarcação a barlavento, na proximidade de terra, que pouco depois reconheci ser (um) patacho, navegando para sul. Imediatamente lhe dei caça, porém, metendo-se a noite de permeio, e acalmando de todo o vento, nada pude obter a respeito do dito navio, por se achar ainda a grande distância. No dia 23, logo que levantou o nevoeiro, tornei a ver a mesma embarcação, que já se achava em frente do Ambriz, e navegava com diligência para aquele ponto; e como a viração fosse bonançosa, mandei dois escaleres armados em sua perseguição, observando depois que o navio foi fundear no rolo da praia, sem bandeira alguma, deixando içado e caçado todo o seu pano; em seguida, toda a guarnição fugiu para terra, tendo antes destruído grande parte dos mantimentos e mais objectos que conduziam, e pegado fogo a um barril de alcatrão preparado na boca da escotilha grande, mas que com a chegada dos escaleres, que não tardou, pôde ainda ser apagado sem fazer estrago algum na embarcação ²⁶.

Em síntese, do ponto de vista policial a actividade de cruzeiro comportava riscos, mas riscos, ainda assim, limitados. Muito mais perigosas para as tripulações eram as condições infecciosas da costa africana, as *febres perniciosas*, *remitentes* ou *intermitentes*, que, em linguagem moderna, e geralmente, equivaliam à febre amarela e, sobretudo, à malária. Ambas eram transmitidas pelos mosquitos, o que, na época, se ignorava inteiramente. Na medida em que a probabilidade de viver um ano em África inteiramente ao abrigo da picada do mosquito era baixíssima, e na medida em que o europeu chegava à costa africana sem qualquer imunidade contra o agente patológico específico, a mortalidade nos primeiros tempos de residência atingia níveis extremamente elevados.

²⁵ ESPARTEIRO, *ob. cit.*, pp. 86-87.

²⁶ João Máximo Rodvalho a Gonçalves Cardoso, 24 de Maio de 1846, ANTT (MNE), cx. 386.

Com uma medicina quase desarmada para fazer face às doenças tropicais – erradamente atribuídas ao clima, aos miasmas ou aos excessos alimentares e sexuais –, a residência na costa africana era uma lotaria à qual muitos não escapavam ²⁷. Claro que quase todo o mundo tropical constituía uma ameaça epidemiológica séria para o europeu. Mas, em África, essa ameaça assumia dimensões desconhecidas noutros locais, concretizando-se em níveis de mortalidade invulgares ²⁸. Muito adequadamente, Figanière, que esteve em Freetown em 1820 como membro da comissão mista anglo-portuguesa, referiu-se à Serra Leoa como «sepulcro de europeu», designação que viria a ter um grande futuro em versão inglesa, graças ao livro de F. Harrison Rankin, *The White Man's Grave: a Visit to Sierra Leone in 1834* ²⁹. Com variações, com mais ou menos propriedade, o «sepulcro do europeu» prolongava-se por toda a costa africana. No final do século XVIII Angola mantinha a imagem de região com grande incidência de doenças mortais – sobretudo nos meses húmidos, nos quais, como dizia o provérbio local, «há muito mantimento mas não há quem o coma» ³⁰ – e essa imagem persistiria pelo século XIX adentro, constantemente alimentada pelas queixas dos que visitavam a colónia ou lá residiam.

Não existem estatísticas seguras para avaliar a situação sanitária nas colónias portuguesas durante a primeira metade do século XIX, mas as informações disponíveis indicam que nelas se registavam altos níveis de mortalidade e de morbilidade. E, como é óbvio, os marinheiros partilhavam dessa sorte geral. Não tanto enquanto permanecessem no mar. É verdade que, por norma, as condições de higiene a bordo deixavam muito a desejar.

²⁷ Na verdade, as doenças virais, como a febre amarela, não tinham qualquer antídoto específico. Mas a malária podia ser combatida através do sulfato de quinino, uma droga que começara a ser testada clinicamente na década de 1820, vulgarizando-se em meados do século. Todavia, a existência do sulfato de quinino não provocou uma mudança radical nas perspectivas sombrias que pesavam sobre a residência na costa africana porque o seu alcance terapêutico foi limitado por várias razões convergentes. Desde logo, pela relutância de alguns clínicos em abrir mão de práticas curativas de há muito estabelecidas. Depois, pela subutilização da droga, quer do ponto de vista curativo quer, principalmente, do ponto de vista profilático. Por fim, pela incerteza quanto à etiologia das febres: recordemos que, na década de 1860, os europeus continuavam a atribuí-las à conspurcação atmosférica, e que o grosso dos seus esforços em termos de política sanitária ia no sentido de secar os pântanos ou arrotear os terrenos florestados.

²⁸ Philip D. CURTIN, «Epidemiology and the Slave Trade», in *Congrès International des Africanistes*, Présence Africaine, Paris, 1972, pp. 106 segs.

²⁹ J. César de FIGANIÈRE E MORÃO, *Descrição de Serra Leoa e seus contornos. Escripta em doze cartas à qual se ajuntão os trabalhos da Comissão-Mixta portuguesa e inglesa estabelecida naquela colónia*, Lisboa, 1822, pp. 12-14, 16, 22, 32, 36 e 38. Para a versão inglesa da expressão ver Christopher Fyfe, *A History of Sierra Leone*, Oxford University Press, Londres, 1962, p. 151; e Philip D. CURTIN, *The Image of Africa. British Ideas and Action, 1780-1850*, The University of Wisconsin Press, Madison, 1964, p. 179 (nota 4).

³⁰ José Pinto de AZEREDO, *Ensaio sobre algumas enfermidades d'Angola, dedicados ao Serenissimo Senhor D. João, Príncipe do Brazil*, Lisboa, 1799, p. 49.

Precisamente por isso, e porque se supunha que as «febres» africanas eram causadas pela atmosfera respirada, em Outubro de 1856 o Conselho de Saúde Naval determinou que os cirurgiões elaborassem relatórios detalhados sobre as condições higiénicas das tripulações. Esses relatórios revelam que até mesmo os oficiais eram obrigados a dormir em camarotes exíguos e num ar viciado «que a química não demonstra mas que o olfacto revela a quem ali entrar», e que muitos dos alojamentos nos cruzadores eram verdadeiras enxovias:

Um beliche com o competente colchão e roupa de cama, um travesseiro ensebado pelo suor e outras excreções, um saco contendo roupa suja, dois pratos, outras tantas panelas, garfo, faca e colher, uma toalha, que serve indistintamente para a mesa e para enxugar a face, uma garrafa com azeite, outra com vinagre, vaso para a defecação e micção, um barril com peixe salgado, etc. Não completo a descrição destes alojamentos porque, como dizia Camões, *não sei de nojo como o conte...*³¹.

Mas, ao invés do que se julgava, essas condições nauseabundas dos navios não eram em si mesmas causadoras das «febres». Bem pelo contrário, enquanto andasse embarcado, o marinheiro estava geralmente fora do raio de acção do mosquito *Anopheles*, o transmissor da malária³². Contudo, quando punham pé em terra, fosse em folga fosse em serviço, expunham-se, como quaisquer outros, ao agente patológico. O que explica por que razão eram tão raras as moléstias entre os marinheiros de primeira viagem e frequentíssimas entre aqueles que já tinham tido um primeiro contacto com terra firme³³.

Um dos mais eloquentes sinais da importância das «febres» no horizonte mental dos marítimos, é-nos fornecido por Francisco Maria Bordalo, no seu romance *Eugénio*, cuja acção se passa, precisamente, a bordo de uma corveta de guerra do cruzador anti-tráfico. Bordalo conhecia bem a situação por ter sido oficial da Armada em serviço nos mares de Angola e construiu a sua obra de ficção a partir de muitos elementos verídicos, retratando com grande fidelidade a mentalidade dos homens e as condições em que viviam. Ora, em *Eugénio*, o espectro da doença mortal, o medo de não regressar, estão verdadeiramente omnipresentes. O marinheiro que, forçado pelas circunstâncias, vai para Angola, é alguém que se dispõe a consumir «doloro-

³¹ Relatório médico-naval de Joaquim José de MORAIS sobre a estação da corveta *D. João I* em Angola, in *Annaes da Marinha e Ultramar*, 28 de Setembro de 1867, p. 8.

³² No que respeitava à febre amarela a situação era menos favorável porque os mosquitos responsáveis pela transmissão do vírus podem sobreviver a bordo dos navios.

³³ Ver, a título de exemplo, o Relatório médico-naval de Joaquim José de MORAIS sobre a estação da corveta *D. João I* em Angola, in *Annaes da Marinha e Ultramar*, 21 de Dezembro de 1867, pp. 7-8.

samente a vida sob o açoite da *carneirada*», alguém que sabe que só «uma morte prematura o aguarda»³⁴.

Uma vez que o sulfato de quinino passou a ter uma utilização geral a partir da década de 1850, o prognóstico tornou-se mais optimista e, a menos que se fosse apanhado por um surto de febre amarela – que continuava a ser incurável³⁵ –, a morte devida a «febres» deixou de ser tão frequente como até então. Mas o abatimento e as sequelas da doença eram praticamente inescapáveis. Muitos dos homens da Estação Naval que sobreviviam às suas comissões ultramarinas, regressavam à metrópole como verdadeiros espectros, «reduzidos a um estado quase caquético»³⁶. Vinham, como se dizia na imprensa, nas cartas, nos discursos parlamentares, com a «saúde arruinada».

O quadro clínico vivido pelos marinheiros portugueses, aplicava-se, claro está, às outras marinhas. Como referia o *Times*: «No ano de 1845 foram sacrificados 530 oficiais e marinheiros ao mortífero veneno dessa horrível costa (...). Dos que são atacados na costa ocidental de África mal escapa um de três! Na negra lotaria deste serviço mortal, sair são e salvo é quase impossível e retirar-se inválido é um prémio contra o qual há duas sortes brancas mortais.»³⁷ Assim, por norma, o serviço naval em África era algo que só prometia agruras, e daí a geral repugnância que suscitava por toda a parte, tanto em Inglaterra como em Portugal ou em França. Estacionar por largo tempo em navios imundos, sob um sol abrasador, para levar a cabo uma tarefa pouco gratificante e não reconhecida, que implicava risco de morte ou, pelo menos, de depauperamento físico, era, efectivamente, pouco aliciante. O único incentivo material de tal serviço residia nos apresamentos efectuados. O Ministério da Marinha não tinha um sistema de recompensas pecuniárias, como sucedia, por exemplo, na Royal Navy. Assim sendo, os apresadores ficavam limitados a requerer as partes que lhes coubessem nas eventuais presas. Uma vez condenado, o navio negreiro era vendido, inteiro ou desmanchado, e o montante obtido dividido em fracções a serem distribuídas pela tripulação do navio apresador, desde o comandante (a quem cabia a maior fatia) até aos marinheiros e artífices. Contudo, face à carência de fundos com que se debatia a administração portuguesa, o pagamento dessas fracções era longamente protelado. Para se fazer uma ideia da morosidade do processo assinala-se que em 1851, Lopes de Mendonça, um dos

³⁴ Francisco Maria BORDALO, *Eugénio. Romance Marítimo*, Lisboa, 1854 (2.^a ed.), pp. 179 e 196. *Carneirada* era a palavra usada em Angola para designar as febres e provém certamente de *carneiro*, ou urna funerária (ver Joseph C. MILLER, *Way of Death. Merchant Capitalism and the Angolan Slave Trade, 1730-1830*, The University of Wisconsin Press, Madison, 1988, p. 384).

³⁵ *Relatórios sobre a epidemia de febre amarela em Loanda no anno de 1860*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1861, pp. 47-48.

³⁶ Relatório médico-naval de Carlos Faria e SILVA, cirurgião do brigue *Sado*, 1857, AGM, L.^o 1271A.

³⁷ Transcrito in *DG*, 15 de Janeiro de 1847.

participantes no famoso apresamento do brigue *Caçador*, ocorrido em 1844, ainda não tinha recebido a parte que lhe cabia ³⁸.

Podia haver, claro está, outro tipo de interesse (e de benefício), se os comandantes navais se conluiassem com os traficantes, usufruindo dos lucros de uma eventual exportação de escravos. Tem sido dito que, na segunda metade da década de 1840, o cruzeiro português foi usado de uma forma selectiva, de acordo com os interesses opostos dos dois maiores grupos de traficantes de Luanda: em troca do apoio de um desses grupos nas eleições de 1845, o governo cabralista teria procurado, através do cruzeiro, eliminar a competição do grupo rival. Por outras palavras, Pedro Alexandrino da Cunha e Gonçalves Cardoso teriam feito o jogo dos negreiros cabralistas contra os negreiros da oposição ³⁹. Mas a fonte em que se sustenta esta interpretação é um relatório elaborado por Edmund Gabriel, o representante inglês na Comissão Mista de Luanda, e a sua apreciação parece resultar, sobretudo, da campanha lançada pelos próprios negreiros contra a acção naval ⁴⁰. No geral, a acção anti-tráfico da marinha portuguesa no período em questão foi suficientemente meritória e fiável para permitir o estabelecimento de um acordo formal entre o comodoro britânico e o governo de Angola. O comodoro notava que desde 1 de Abril de 1844 os navios sob seu comando tinham efectuado 81 capturas, enquanto que os portugueses em Angola, no mesmo período, tinham apresado ou destruído 15, «which, all considered, I took upon as a very fair proportion»; em consequência, informava o Almirantado de que concordara com uma divisão de tarefas: «the Portuguese squadron should undertake to watch the coast between Ambriz and Cape Ledo, while we should cruize to the northward and southward of those limits» ⁴¹.

O reconhecimento de mérito à acção anti-tráfico portuguesa por parte dos ingleses – e esse era o grande critério de aferição na época – não significa que, em meados da década de 1840, os navios de guerra da Estação Naval de Luanda tenham pura e simplesmente cortado a direito na caça aos negreiros. Na verdade, subsistiam os vários dilemas que limitavam ou podiam limitar essa acção, e que fizeram com que a marinha portuguesa acabasse de certo modo por ser vítima da sua eficácia. Por alguma razão Cunha e Cardoso foram atacadíssimos, tanto em Angola como em Lisboa,

³⁸ *Ibid.*, 12 de Setembro de 1851.

³⁹ David ELTIS, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Oxford University Press, Nova Iorque e Oxford, 1987, p. 95.

⁴⁰ Sobre a existência de dois partidos de traficantes em Luanda, o grupo de Miranda e o grupo Catela (ou melhor, a família de Eusébio Catela, o representante português na comissão mista de Luanda), e sobre a forma como o cruzeiro português favoreceria um dos grupos em causa, ver Gabriel a Canning, 12 e 13 de Setembro de 1845 (privado), PRO FO 84/569.

⁴¹ Jones ao Almirantado, 13 de Outubro de 1845, PRO FO 84/612. Aos 15 navios apresados pelos portugueses havia ainda que adicionar 12 lanchas (ver lista de apresamentos no final deste artigo).

com a imprensa setembrista a alinhar numa campanha contra aquilo que então se designava por «opressão naval» ou «devastadora cruzada (abolicionista)»⁴². Repetidamente se pediu, nessa imprensa, que «os dois famigerados argonautas, Alexandrino da Cunha e Cardoso», fossem retirados de Angola⁴³. Alexandrino da Cunha foi atacado também pelos negreiros no Brasil e a sua integridade física chegou a estar ameaçada quando por lá passou em finais da década de 1840⁴⁴.

É que, como era inevitável, a acção supressora fazia-se a expensas da economia e finanças da colónia. Em meados da década de 1840 várias cartas chegadas de Luanda e publicadas nos jornais de maior circulação davam conta do incremento da acção de supressão e da ruína que, em consequência, se abatia sobre a colónia: «isto está de todo acabado; a miséria desta província subiu ao seu maior grau. (...) tudo aqui geme debaixo do peso da opressão naval (...). As casas pela maior parte estão fechadas e o comércio totalmente aniquilado»⁴⁵. Efectivamente, o comércio brasileiro foi desaparecendo de Luanda. Se em 1845 ainda entraram 14 navios com pavilhão brasileiro, em 1846 apenas entraram 9, e em 1847 e 1848 não entrou um único⁴⁶. Como esse esvaimento não era devidamente compensado pelo comércio de outras nações, os rendimentos do ano fiscal caíram de cerca de 181 contos em Julho de 1846 para perto de 144 contos no ano seguinte, o que, entre muitas outras aflições, implicou cortes numa Estação Naval que custava cerca de 120 contos por ano: em 1848, os pagamentos ao pessoal da Armada estavam com dezoito meses de atraso⁴⁷; esse atraso viria, aliás, a acentuar-se nos anos seguintes criando uma situação explosiva que esteve na origem de um grave motim ocorrido na corveta *Oito de Julho*, em Novembro de 1851⁴⁸. A penúria dos cofres da província era tal que já em meados de 1847 o Ministro da Marinha inquiria junto do seu homólogo dos Estrangeiros sobre a viabilidade política de fazer regressar à metrópole alguns dos navios que compunham a Estação Naval (e pesavam nas finanças coloniais)⁴⁹. As suas pretensões foram parcialmente atendidas: o número de cruzadores não decresceu radicalmente, passando dos 8-11 existentes em 1845-1846, para os 6-9 em 1847-1848, mas o pessoal da Estação foi reduzido para cerca de 400 praças, o que correspondia a um corte muito apreciável.

Apesar das condições de penúria é bem possível que a acção supressora tivesse prosseguido nos mesmos moldes se um sério obstáculo de índole

⁴² *A Revolução de Setembro*, 27 de Fevereiro de 1846; ver também a edição de 16 de Setembro de 1847 do mesmo jornal e *O Patriota*, 7 de Setembro de 1847 e 28 de Abril de 1848.

⁴³ *A Revolução de Setembro*, 4 de Setembro de 1847.

⁴⁴ *Ibid.*, 16 de Agosto e 1 de Outubro de 1849.

⁴⁵ Carta datada de 30 de Dezembro de 1845 in *ibid.*, 27 de Fevereiro de 1846.

⁴⁶ Gabriel a Palmerston, 5 de Agosto de 1850, PRO FO 84/792.

⁴⁷ Jackson e Gabriel a Palmerston, 14 de Fevereiro de 1848, PRO FO 84/719.

⁴⁸ ESPARTEIRO, *ob. cit.*, p. 70.

⁴⁹ Tojal ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, 17 de Maio de 1847, ANTT (MNE), cx. 387.

diplomática não se opusesse à «cruzada» de Pedro Alexandrino da Cunha. Portugal podia actuar sobre a sua própria navegação e sobre a navegação britânica mas, fora das águas territoriais, não tinha jurisdição alguma sobre a navegação de outras nações. A maior parte dos navios negreiros que enxameavam as águas de Angola eram brasileiros, ainda que, muitas vezes, cobertos por pavilhões estrangeiros. Assim, as capturas efectivamente levadas a cabo acabaram por originar uma série de queixas do governo do Rio e, logo em 1844, Lisboa procurou circunscrever a acção anti-tráfico dos seus cruzeiros elaborando instruções restritivas para os seus comandantes navais ⁵⁰. Como, apesar dessas instruções, os apresamentos não cessassem, as reclamações brasileiras foram subindo de tom. Invocava-se a ilegalidade das capturas e destruições por serem supostamente feitas fora das águas territoriais. Na verdade, a costa para norte do paralelo 8.º sul não era ainda unanimemente reconhecida como pertencente à Coroa de Portugal, e, em rigor, os cruzadores portugueses só tinham poderes policiais até 3 milhas da costa que o país efectivamente administrava e possuía. Por esse motivo o embaixador do Império em Lisboa acabou por avançar com uma acção de perdas e danos contra o governo português. Em conformidade com o parecer do Procurador da Coroa, Lisboa foi levada a restringir ainda mais a sua perseguição ao tráfico brasileiro, dando disso conhecimento ao governo britânico:

Tendo havido repetidas reclamações por parte do governo (...) do Brasil contra os cruzadores portugueses (...) vai o governo de S. M. expedir as mais terminantes ordens aos comandantes dos sobreditos cruzadores para que não revistem os navios brasileiros que encontrarem fora dos ditos limites (...); e quando aconteça que os referidos cruzadores apreseem alguma embarcação brasileira fora dos limites marcados pelos tratados, o que não pode deixar de dar lugar a desinteligências entre o governo de S. M. e o brasileiro, está o mesmo governo (...) resolvido a ordenar aos membros do tribunal (...) que não tomem conhecimento dessa presa ⁵¹.

Ou seja, em virtude das novas ordens, os cruzadores portugueses ficavam estritamente proibidos de visitar ou deter qualquer navio estrangeiro que se encontrasse a mais de 3 milhas da costa, ainda que a perseguição tivesse começado dentro da distância legal. Bastava, por isso, que qualquer negreiro brasileiro avistado e perseguido se colocasse para lá da linha de respeito para ser intocável. O retrocesso português fez cair pela base o acordo celebrado entre Pedro Alexandrino da Cunha e o comodoro William

⁵⁰ Falcão a Gomes de Castro, 12 de Julho de 1845, ANTT (MNE), cx. 386 (instruções anexas).

⁵¹ Luz a Seymour, 19 de Outubro de 1847, ANTT, MNE, L.º 184.

Jones e forçou a Royal Navy a reassumir a patrulha em toda a extensão da costa ocidental, o que suscitou fortes reclamações dos comandos navais britânicos. Mas, em Londres, perfeitamente ao corrente das razões que justificavam a inflexão portuguesa, Palmerston reconheceu que a decisão tomada em Lisboa era «the only legal one»⁵².

No período de 1845 a 1848 (inclusive) os cruzeiros da Estação Naval de Angola apresaram ou destruíram um total de 29 embarcações. No mesmo período, e na mesma área geográfica, ou seja, na costa ocidental a sul do Equador, a Royal Navy apresou ou destruiu um total de 152, o que equivale a mais do quádruplo⁵³. A desproporção fica a dever-se, em primeiro lugar, ao número de navios utilizados pela divisão inglesa que actuava a sul do Equador, muito superior aos da Armada portuguesa; em segundo lugar, ao facto de a área patrulhada pelos ingleses ser geralmente maior pois os portugueses confinavam-se, por norma, às zonas de Benguela, Luanda e Ambriz; em terceiro lugar, e mais importante, à entrada em vigor das medidas mais restritivas impostas por Lisboa, razão pela qual o número de apresamentos efectuados pela Armada na zona de Angola não manteve o nível prometedor registado em 1845, decaindo à medida que os anos passavam: 10 em 1845, 8 em 1846, 5 em 1847, 6 em 1848.

III

Em Agosto de 1848, terminada a sua comissão, Pedro Alexandrino da Cunha foi substituído no governo de Angola pelo brigadeiro Adrião Silveira Pinto, e Gonçalves Cardoso cedeu o comando da Estação Naval a Manuel Thomaz Cordeiro. Essas substituições assinalam o fim da «cruzada naval». Não porque Thomaz Cordeiro ou qualquer um dos seus sucessores (ver lista abaixo) fossem particularmente desleixados nos seus deveres. Na verdade os cruzeiros da Estação Naval continuaram a actuar e, precisamente porque o fizeram, as invectivas contra os «marinheiros estúpidos, brutos e ferozes», vistos como «o principal obstáculo ao aumento e prosperidade das possessões», prosseguiram através de comentários ou da publicação de cartas chegadas de Luanda: «o governo, não nos julgando ainda bem castigados (...) quis ainda para maior castigo nosso mandar-nos Manuel Thomaz (...); temos razão, e muita, para chorar pelo tempo do Cunha e do Cardoso»⁵⁴.

⁵² Palmerston a Jackson e Gabriel, 11 de Dezembro de 1848, PRO FO 84/719.

⁵³ Gabriel a Palmerston, 5 de Agosto de 1850, PRO FO84/792.

⁵⁴ *A Revolução de Setembro*, 23 de Março e 9 de Agosto de 1849, 31 de Janeiro de 1850, e 29 de Outubro de 1851.

Chefes da Estação Naval de Angola

1839-41	Pedro Alexandrino da Cunha
1841-43	Francisco Gonçalves Cardoso
1843-45	Pedro Alexandrino da Cunha
1845-48	Francisco Gonçalves Cardoso
1848-52	Manuel Thomaz Cordeiro
1852-53	António R. Graça
1853	Vicente Ferrer Barruncho
1853-56	João Máximo Rodovalho
1856-60	Pedro Loureiro Pinho
1860-63	Carlos Craveiro Lopes
1863-64	Cristiano da Costa Simas
1864-65	João Baptista Garção
1865-66	Joaquim Viegas do Ó

Fonte: ESPARTEIRO, *ob. cit.*

Mas, como não podia deixar de ser, a actuação dos cruzadores fazia-se agora num quadro fortemente espartilhado, quadro que se apertou ainda mais em 1849, quando, para evitar a degradação das relações com o Brasil, o governo português considerou *essencialíssimo* que os comandantes navais se abstivessem de interferir com a navegação estrangeira a pretexto de que os navios não cumpriam as rotas assinaladas nos seus passaportes. Em Lisboa chegou-se mesmo a um acordo tácito pelo qual o executivo brasileiro desistiria de quaisquer reclamações quanto aos casos pendentes, e os portugueses se absteriam de fazer novos apresamentos fora da linha de respeito ⁵⁵. Assim, se em 1848 a esquadra ainda conseguira apresar 6 embarcações, no ano seguinte só apresou 2, em 1850 apenas 1 e em 1851 nenhuma.

Se este decréscimo não pode ser imputado a falta de zelo – com instruções tão restritivas seria mesmo de admitir que nenhum apresamento fosse levado a cabo –, o mesmo não pode dizer-se a respeito da acção terrestre. Com a chegada de Silveira Pinto ao governo de Angola, reapareceu a dualidade comportamental entre as autoridades terrestres e navais portuguesas. Por esse motivo a acção dos governadores era criticada por Londres, enquanto a dos comandantes da Armada, apesar de limitada pela nova política, era geralmente louvada ⁵⁶. Como rapidamente se tornou evidente, Silveira Pinto estava longe de possuir o zelo abolicionista do seu antecessor e opunha-se mesmo à queima de instalações negreiras:

⁵⁵ Gomes de Castro ao Ministro dos Estrangeiros, 15 de Fevereiro de 1849 (sublinhado no original), e Castelões ao mesmo ministro, 14 de Dezembro de 1849, ANTT (MNE), cx. 387.

⁵⁶ Ver, por exemplo, Palmerston a Seymour, 26 de Maio de 1849, PRO FO 84/762.

A destruição de tais barracões, quando, por ventura, ela possa ser levada a efeito, (...) não resulta (na) liberdade dos pretos cativos porquanto a experiência tem mostrado que por mais segredo que se guarde em tais expedições, os negreiros têm sempre tempo de fazer internar os pretos cativos, sofrendo apenas a perda dos barracões que eles levantam de novo passados poucos momentos, e com pouca despesa, ficando o prejuízo todo de nossa parte com a perda de muitos homens, ocasionada pelas moléstias que sobrevêm (...). Não é, pois, com tais meios, segundo a minha humilde opinião, que o comércio de escravos se há-de acabar, e, quanto a mim, eles só produzem reclamações de prejuízos que, mais tarde ou mais cedo, vêm a ser pagos pela Nação ⁵⁷.

A relutância de Silveira Pinto em actuar em terra, implicou diversas desinteligências com o comando da Estação Naval e várias intervenções das autoridades inglesas. Mas seria só em Outubro de 1850 que a tripulação da corveta *Oito de Julho* teve autorização para destruir barracões perto de Benguela-a-Velha ⁵⁸.

O facto de em 1851 não ter havido apresamentos no mar deve-se, por um lado, às condições limitativas impostas por Lisboa e, por outro lado, ao facto de o tráfico para o Brasil ter começado a estancar. Em 4 de Setembro de 1850, debaixo de grande pressão inglesa, o governo brasileiro fez publicar e começou a aplicar uma lei que interditava de facto o tráfico brasileiro ⁵⁹. A importação de escravos para o Brasil caiu a pique a partir dessa altura: em 1851 ter-se-ão importado apenas 5 mil escravos, e no ano seguinte pouco mais de mil; daí em diante, o tráfico brasileiro deixou praticamente de existir ⁶⁰.

Com o fim do tráfico brasileiro, a queda na exportação de escravos foi acentuadíssima: de 1852 a 1864, na região de Angola a exportação média foi de 1500 escravos/ano, aproximadamente, quando no período de 1846-1850 havia sido de 22 600 escravos/ano ⁶¹. Como sempre, uma parte dessa exportação era feita a partir do Ambriz, razão que viria a ser invocada pelo governo de Lisboa para ocupar esse ponto em 1855. De facto, e uma vez que Portugal conseguira restringir, ou até mesmo impedir, o tráfico feito a partir das áreas que dominava, uma forma possível de melhorar o resultado da supressão em África passava pelo alargamento da administração portu-

⁵⁷ Silveira Pinto ao visconde de Castelões (confidencial), 3 de Março de 1849, ANTT (MNE), cx. 387.

⁵⁸ ESPARTEIRO, *ob. cit.* p. 69.

⁵⁹ Leslie BETHELL, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade. Britain, Brazil and the Slave Trade Question (1807-1869)*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970, pp. 327 segs.; para o articulado da lei, ver DG, 7 de Janeiro de 1851.

⁶⁰ David ELTIS, «The Nineteenth-Century transatlantic slave trade: an annual time series of imports into the Americas broken down by region», in *Hispanic American Historical Review*, 67, 1, 1987, p. 115.

⁶¹ *Id.*, «Slave departures from Africa, 1811-1867: an annual time series», in *African Economic History*, 15, 1986, p. 169.

guesa a zonas que a Coroa reivindicava mas não ocupava. A ocupação de territórios como Cabinda ou Ambriz era um velho objectivo político português, algo que nunca avançara por debilidades e ambivalências internas e, também, pela oposição do governo britânico. Agora, para legitimar as suas pretensões e forçar a anuência de Londres, o executivo português invocava não apenas razões históricas mas, também, a luta anti-tráfico, isto é, a extensão da ocupação territorial a coberto da *filantropia* e do direito moral de intervir no combate ao tráfico de escravos ⁶².

A ocupação do Ambriz foi efectuada num momento em que a guerra da Crimeia implicara uma redução substancial do poderio naval inglês na costa ocidental africana ⁶³. Colhido de surpresa, o governo de Londres acabou por aceitar o facto consumado mas manteve uma tenaz resistência à ocupação da zona do Zaire. O que não impediu que a Armada passasse a actuar nessa área disputada, cruzando regularmente entre Ambrizete e Cabinda e entrando na estuário do rio para registar as feitorias existentes nas suas margens e ilhotas. Efectivamente, era no Zaire que se fazia o grosso do tráfico para Cuba, a última porta ainda aberta ao comércio transatlântico de escravos. Após um período de relativo adormecimento, Cuba retomara em pleno a sua actividade negreira, e de forma tal que em 1858 terá mesmo importado 25 mil africanos, um quantitativo anual apenas ultrapassado por três vezes durante todo o século XIX ⁶⁴.

Esse comércio, que prosseguiria até 1867, fazia-se a coberto das bandeiras espanhola ou norte-americana, relativamente às quais Portugal não tinha possibilidades de intervenção. A acção da Armada nessas áreas incidiu, então, nas feitorias portuguesas existentes em terra, feitorias que foram por diversas vezes inspeccionadas:

Entrando no rio Zaire, a fim de ali fazer aguada, tive suspeitas de que (...) no Porto da Lenha existia uma porção de escravos para embarcar, em consequência do que me dirigi àquela feitoria, com dois escaleres guarne-
cidos (...); e passando a dar-lhe busca, cheguei a um barracão, cuja chave não foi possível encontrar-se, sendo necessário arrombar a respectiva porta: então encontrei ali escondidos debaixo de esteiras, 47 escravos de diferentes sexos e idades, entre eles 4 com gargalheiras e 1 moribundo, além de outro morto, já em princípio de putrefacção, obrigando-nos o insuportável fétido

⁶² Cfr. BOGGPA, 26 de Julho de 1856 (Sá da Bandeira, «Factos e considerações relativas aos direitos de Portugal sobre os territórios de Molembo, Cabinda e Ambriz, e mais lugares da Costa Occidental da Africa situados entre o 5.º grau 12 minutos e o 8.º grau de latitude austral»), pp. 8-9.

⁶³ No período de 1845 a 1851 a Royal Navy contou com 30 a 36 navios de guerra na África ocidental, mas na época da guerra da Crimeia a força foi reduzida para menos de metade (cfr. ELTIS, *Economic Growth...*, op. cit., pp. 92-94).

⁶⁴ *Id.*, «The Nineteenth-Century...», op. cit., pp. 122-123. Para a história do tráfico cubano neste período ver David MURRAY, *Odious Commerce: Britain, Spain and the Abolition of the Cuban Slave Trade*, Cambridge, Cambridge University Press, Cambridge, 1980.

proveniente do morto e de muitos barris com depósitos de imundícies, a abandonar logo o dito barracão. Horrorisa a vista, este quadro de desumanidade. Fiz sair dali os negros todos soltando os que se achavam presos, e interrogando-os, declararam alguns que estavam esperando navio para embarcarem ⁶⁵.

A feitoria em questão pertencia a um tal José da Silva Correia que, de acordo com as palavras do então governador de Angola, Coelho do Amaral, devia ser julgado mas, como era habitual, nada resultou dessa ameaça ⁶⁶. Em 1856, no contexto de um inquérito ordenado pelo governo para inquirir das medidas mais adequadas à completa extinção do tráfico, João Máximo Rodovalho, ex-chefe da Estação Naval, e durante vários anos comandante da famosa corveta *Relâmpago*, considerava que «para males inveterados só aproveitam remédios enérgicos», e que a política supressora só poderia ter pleno sucesso se se punissem os infractores como mereciam ⁶⁷. Senhor de larga experiência na colónia, Rodovalho reafirmava, desse modo, uma postura muito comum aos homens de mar – gente pouco propensa a contemporizar com os irritantes entraves políticos e diplomáticos –, e punha o dedo na mais dolorosa ferida da supressão portuguesa: a complacência policial e judicial.

Frequentemente, os juízes de Angola absolviam as tripulações negreiras, mesmo quando a comissão mista luso-britânica ou o tribunal de presas condenavam as embarcações ⁶⁸. Para obstar à impunidade que resultava desta plácida jurisprudência, o ministério autorizou os governadores coloniais a interporem recurso para o tribunal da relação de Lisboa «dos despachos dos juízos de direito que não condenarem *obrigatoriamente* os réus processados pelo crime de tráfico da escravatura» ⁶⁹. O que pouco terá adiantado. Nas colónias a inoperância judicial continuou a ser gritante e, em Lisboa, as coisas não eram diametralmente opostas. Aquando de um caso mais escandaloso, ocorrido em Novembro de 1846, o então chefe da Estação Naval, Gonçalves Cardoso, ainda ameaçou demitir-se – «eu não poderia mais comandar esta Estação» – se o governo não punisse exemplarmente os prevaricadores ⁷⁰. Mas nada daí resultou e um dos implicados, preso e

⁶⁵ Relatório do comandante do brigue *Conde de Vila Flor* (cfr. *BOGGPA*, 20 de Junho de 1857, p. 5). Em Março de 1857 já o pessoal da escuna *Cabo Verde* tinha queimado uma feitoria escravista na mesma zona (*ibid.*, 11 de Abril de 1857, p. 3).

⁶⁶ James DUFFY, *A Question of Slavery: Labour Policies in Portuguese Africa and the British Protest (1850-1920)*, Oxford University Press, Oxford, 1967, p. 12.

⁶⁷ *BOGGPA*, 20 de Junho, p. 7.

⁶⁸ Para a indignação dos britânicos a respeito da inoperância judicial portuguesa ver, entre outros, o extenso relatório dos comissários de Luanda (Jackson e Gabriel) enviado a Palmerston, 14 de Fevereiro de 1848, PRO FO 84/719.

⁶⁹ Portaria de 12 de Fevereiro de 1848, in *BOGGPA*, 15 de Abril de 1848, p. 2 (itálico meu).

⁷⁰ Gonçalves Cardoso a P. Alexandrino da Cunha, 2 de Abril de 1847, in *ibid.*, 24 de Abril de 1847, p. 3.

enviado para Lisboa, viria mesmo a regressar à colónia devidamente perdoado e na companhia do governador Silveira Pinto ⁷¹. É certo que houve algumas condenações de gente humilde (marinheiros e outros) mas essas condenações nunca foram às últimas consequências. A pena mais comum era a de serviço compulsivo por dois ou três anos sem vencimento a bordo dos navios da Armada, e raramente se cumpriu na íntegra, ou por anulação das sentenças ou por amnistia ⁷². A complacência dos tribunais coloniais ou metropolitanos para com os negreiros manteve-se, com nuances, durante todo o período estudado, isto é, até à década de 1860 ⁷³.

No mar, longe dos meandros e sofismas dos tribunais, a esquadra portuguesa continuava a cruzar contra o tráfico mas a sua actividade era, agora, de certa forma residual, não só porque a exportação de escravos de Angola era feita em muito pequena escala mas também porque o número de navios de cruzeiro baixara correspondentemente. Em 1856, Loureiro Pinho, o chefe da Estação Naval, considerando «muito insuficiente» a força naval de 4-5 cruzadores de que então dispunha, tinha pedido mais navios, preferencialmente vapores ⁷⁴. Mas os seus pedidos não só não foram atendidos como a força viria ainda a ser diminuída passando a contar apenas com 3-2 navios no período de 1861-1865 ⁷⁵. Por tudo isso, no período de 1851 a 1864, a Estação Naval portuguesa apresou ou destruiu apenas 16 embarcações (5 navios e 11 lanchas). A partir de 1864 não houve mais capturas nas águas de Angola.

IV

Em meados da década de 1840 a manutenção das esquadras anti-tráfico suscitou acesa polémica, sobretudo na Grã-Bretanha, o país que mais intensa e longamente se empenhara na luta contra o comércio negreiro. Desde 1810 que milhões de libras e milhares de vidas tinham sido consumidas na costa africana mas o *odioso comércio* ainda prosseguia, e, segundo alguns, assumindo formas particularmente desumanas. Em consequência, foi crescendo uma corrente de opinião, liderada por homens como William Hutt e Gladstone que, encarando a esquadra como um completo desperdício de vidas e dinheiro, advogava a sua retirada pura e simples. Em sua substitui-

⁷¹ Jackson e Gabriel a Palmerston, 22 de Agosto de 1848, PRO FO 84/719.

⁷² Ver ofícios do Procurador Régio a Lazarim, 21 de Janeiro e 8 de Julho de 1848; e José Maria de Araújo ao major-general da Armada, 6 de Julho de 1849, AGM, cx. 311.

⁷³ *BOGGPA*, 31 de Março de 1860 e 7 de Janeiro e 11 de Novembro de 1865, pp. 4-5, 10 e 420-421, respectivamente; José Júlio Rodrigues (representante português na comissão mista de Luanda) ao ministro dos Estrangeiros, 6 de Março de 1863, AMNE, cx. 1153.

⁷⁴ *BOGGPA*, 20 de Junho de 1857, p. 6.

⁷⁵ A estes devem juntar-se a canhoneira *Guadiana*, um pequeno navio a vapor armado com uma peça à proa, que esteve ao serviço de Angola em 1860-1861, e que era, no fundo, a versão moderna das lanchas armadas da década de 1840.

**Total de apresamentos de embarcações negreiras efectuados
pela Armada em Angola***

Ano	Embarcação apresada	Local	Navio apresador	Comandante
1839	Brigue <i>Maria Virgínia</i>	Alto mar	Escuna <i>Faial</i>	F. Assis e Silva
	Escuna <i>Paquete Portuguez</i>	Zaire	Corveta <i>Urânia</i>	Ferreira Amaral
1840	Escuna <i>Nereide</i>	Dande	Corveta <i>Urânia</i>	Ferreira Amaral
	Brigue <i>Caçador</i>	Luanda	Corveta <i>Urânia</i>	Ferreira Amaral
	Patacho <i>Nereide</i>	Luanda	Brigue <i>Tejo</i>	F. G. Cardoso
1842	Escuna <i>Virtuosa M.^a. Aldina</i>	Benguela	Corveta <i>Oito de Julho</i>	F. G. Cardoso
	Sumaca <i>Amizade</i>	Benguela	Corveta <i>Oito de Julho</i>	F. G. Cardoso
	Sumaca <i>Maria Rosa</i>	?	Escuna <i>Conselho do Go.</i>	António Mendes
1843	Sumaca <i>Rio Tâmega</i>	?	?	?
	Brigue <i>Paquete de Benguela</i>	?	?	?
	Brigue <i>S. Manuel Augusto</i>	Benguela	Corveta <i>Oito de Julho</i>	Andrada Pinto
1844	Lancha ?	Buraco	Corveta <i>Urânia</i>	P. A. da Cunha
	Brigue <i>Caçador</i>	Dande	Lancha	Luís Domingues
	Brigue ?	Dande	Corveta <i>Urânia</i>	P. A. da Cunha
	Brigue <i>Júpiter</i>	Buraco	Lancha	?
	10 Lanchas	?	Lancha	?
	Brigue <i>Bom Sucesso</i>	Cabo Ledo	Lancha	?
1845	Brigue <i>Despique da Inveja</i>	Cuanza	Escuna <i>Ninfa</i>	Sérgio de Sousa
	Patacho <i>Canário</i>	Quicombo	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Lancha ?	Benguela Velha	Escuna <i>Ninfa</i>	João B. Garção
	Brigue <i>Constante Amizade</i>	Cuanza	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Brigue <i>Lealdade</i>	Cuanza	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Brigue <i>Cacique</i>	Cabo Ledo	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Galera <i>Primavera</i>	Ambriz	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Escuna <i>Gago</i>	Cuanza	Lancha	?
	Patacho <i>Favorita</i>	Loacho	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Brigue <i>Lady Sale</i>	Ambriz	Escuna <i>Constituição</i>	Ferrer Barruncho
1846	Sumaca <i>Boa União</i>	Ambriz	Corveta <i>Urânia</i>	F. Assis e Silva
	Sumaca <i>Lealdade</i>	Ambrizete	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Patacho <i>Espírito Santo</i>	Ambrizete	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Patacho <i>Felicidade</i>	Ambriz	Corveta <i>Relâmpago</i>	J. M. Rodovalho
	Brigue ?	Ambriz	Escuna <i>Ninfa</i>	Teodorico Silva
	Sumaca <i>Nova Trindade</i>	Dande	Cúter <i>Príncipe Real</i>	Salema Garção
	Iate ?	Ambriz	Escuna <i>Ninfa</i>	Teodorico Silva
	Sumaca <i>Flor de Campos</i>	Benguela	Brigue <i>Tâmega</i>	João M. Esteves
1847	Lancha ?	Mossulo	Lancha	?
	Sumaca <i>Bom Fim</i>	Benguela Velha	Escuna <i>Ninfa</i>	Carlos P. Praíce
	Sumaca <i>Paquete de Itagoahy</i>	Ambriz	Corveta <i>Relâmpago</i>	Filipe Escrivanis
	Brigue <i>Paquete Portuense</i>	Dande	Cúter <i>Príncipe Real</i>	?
	Sumaca <i>Amor de Pátria</i>	Ambriz	Corveta <i>Relâmpago</i>	Ferrer Barruncho

* Excluem-se desta tabela os apresamentos efectuados pelas autoridades terrestres bem como os apresamentos levados a cabo na província de S. Tomé e Príncipe.

**Total de apresamentos de embarcações negreiras efectuados
pela Armada em Angola (cont.)**

Ano	Embarcação apresada	Local	Navio apresador	Comandante
1848	Escuna <i>Emília</i>	Loacho	Brigue <i>Mondego</i>	F. G. Cardoso
	Lancha ?	Luanda	Escuna <i>Ninfa</i>	Carlos P. Praíce
	Lancha <i>Fortuna</i>	Benguela Velha	Escuna <i>Ninfa</i>	Carlos P. Praíce
	Patacho <i>Aurora</i>	Benguela Velha	Escuna <i>Ninfa</i>	Carlos P. Praíce
	Brigue <i>Dois Amigos</i>	Luanda	Corveta <i>Relâmpago</i>	Ferrer Barruncho
	Patacho <i>Voador</i>	Novo Redondo	Iate <i>Quinze de Agosto</i>	Vicente Maciel
1849	Brigue ?	Benguela	Escuna <i>Ninfa</i>	J. Sousa Neves
	Polaca <i>Esperança</i>	Benguela Velha	Brigue <i>Corimba</i>	Sousa Rodrigues
1850	Escuna <i>Rival</i>	Dande	Iate <i>Quinze de Agosto</i>	João da Fonseca
1856	Brigue ?	Benguela Velha	Brigue <i>Serra do Pilar</i>	J. M. Rodovalho
	Lancha ?	Loge	Escuna <i>Conde do Tojal</i>	João Delfim
1857	Barca <i>Velha Anita</i>	Benguela Velha	Escuna <i>Cabo Verde</i>	Álvaro Andrea
1860	6 Lanchas	Zaire	Iate <i>D. Pedro V</i>	Francisco Pinho
	Patacho <i>Equimina</i>	Luanda	Brigue <i>Pedro Nunes</i>	Craveiro Lopes
1861	Brigue <i>Lord of the Isles</i>	Moçâmedes	Escuna <i>Cabo Verde</i>	F. Assis e Silva
	2 Lanchas	Zaire	Iate <i>D. Pedro V</i>	Francisco Pinho
1864	Patacho <i>Virgen del Refugio</i>	Rio Tapado	Escuna <i>Napier</i>	Correia da Silva
	Lancha <i>Foguete</i>	Benguela	Escuna <i>Napier</i>	Correia da Silva
	Lancha <i>Sensível</i>	Benguela	Escuna <i>Napier</i>	Correia da Silva

Fonte: BOGGPA (vários números); relatórios anuais dos casos julgados pela comissão mista anglo-portuguesa de Luanda; mapa de apresamentos elaborado por Gomes de Oliveira em 13 de Abril de 1844 (PRO FO 84/521); relatório de Gabriel a Palmerston, 5 de Agosto de 1850 (PRO FO 84/792); *Memória acerca da extinção da escravidão e do tráfico de escravos no território português*, Ministério da Marinha, Lisboa, 1889, pp. 85 segs.; ESPARTEIRO, *ob. cit.* (vários volumes).

ção, propunha-se uma política anti-coercionista que abdicasse inteiramente do uso da força e procurasse dissuadir os traficantes pelos meios pacíficos do comércio e do exemplo⁷⁶.

Os ataques dos anti-coercionistas ao esforço naval iniciaram-se com uma moção na Câmara dos Comuns apresentada em 24 de Junho de 1845 e prosseguiram nos anos seguintes, debate após debate, atingindo o seu ponto alto no final da década⁷⁷. Como é sabido, tais ataques não tiveram sucesso e o

⁷⁶ Ver a este respeito, Lloyd, *ob. cit.*, pp. 104 segs.

⁷⁷ *Id.*, *ibid.*, pp. 107-108 e 147; CURTIN, *Image of Africa...*, *ob. cit.*, pp. 316, 341 (nota 53, para a extensa lista de panfletos e livros favoráveis ou opostos ao fim do esforço naval anti-tráfico) e 444 segs.; BETHELL, *ob. cit.*, pp. 260 segs., 297 segs., e 321 segs.; para uma transcrição de alguns artigos anti-coercionistas britânicos na imprensa portuguesa ver *O Estandarte*, 8 de Abril e 5, 7, 26 e 29 de Setembro de 1848.

cruzeiro acabou por ser mantido porque os que defendiam a sua manutenção faziam uma leitura bem diferente dos dados disponíveis. Reconheciam, é certo, que os tráficos para o Brasil e Cuba permaneciam elevados, mas argumentavam que, na ausência dos cruzadores, esses tráficos teriam certamente atingido números muito mais elevados: «the withdrawal of the cruisers from the Coast of Africa would cause a great immediate increase in the Slave Trade»⁷⁸. A grande utilidade das esquadras anti-tráfico residiria, portanto, no facto de terem cerceado um crescimento exponencial do tráfico transatlântico.

Tudo indica que esses coercionistas tivessem razão. De toda a forma, estamos no terreno da história contra-factual, e ainda que a historiografia moderna tenha procurado calcular as consequências práticas de uma eventual retirada do cruzeiro naval poderá sempre duvidar-se da validade do cálculo ⁷⁹. O que já não poderá negar-se, porém, é a importância da supressão em certas zonas da costa de África. No caso concreto que nos interessa, ou seja, em Angola, a historiografia permite avaliar com apreciável fiabilidade o impacto da supressão naval anglo-portuguesa desde o seu início, desde 1839.

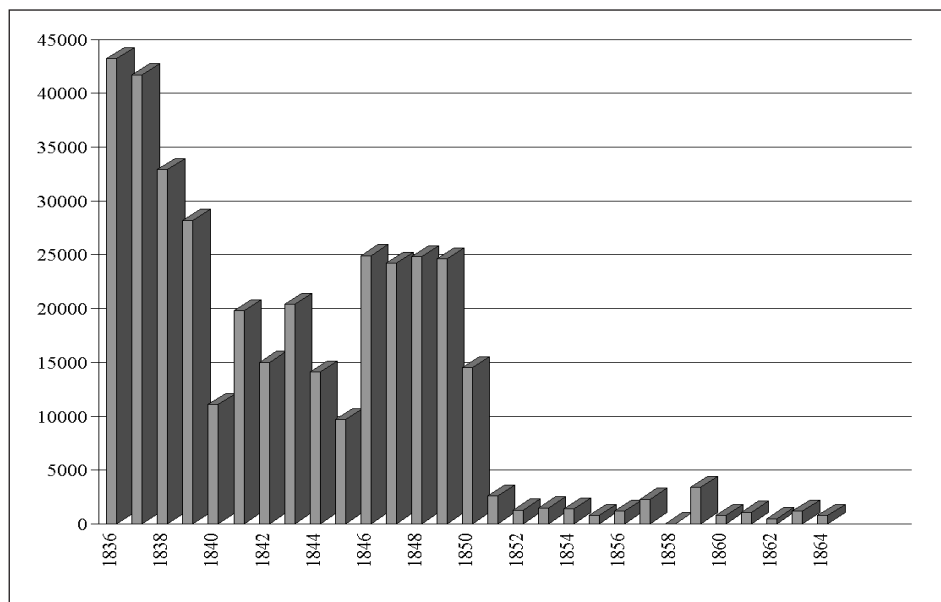
Para efeito das suas estimativas sobre o tráfico transatlântico no século XIX, David Eltis dividiu a costa africana em sete áreas geográficas distintas. Aquilo que designa por Angola corresponde a *toda a costa ocidental a sul do rio Zaire*, ou seja, trata-se de uma área que *inclui* não apenas os territórios portugueses de Luanda e Benguela mas também vários dos então chamados «portos do norte» – como Ambriz e Ambrizete, por exemplo –, que na década de 1840 ainda estavam fora da soberania de Lisboa, e que se inseriam numa região que os portugueses designavam genericamente por «Congo». Ora, de acordo com as projecções de Eltis, o tráfico nessa ampla área baixou significativamente a partir de 1839 e ainda que tenha voltado a subir no período de 1846-49, nunca atingiu os antigos valores.

É verdade que no período de 1846-1849 a importação de escravos no Brasil cresceu de forma acentuada mas esse crescimento não terá sido feito a partir das áreas portuguesas, nem sequer daquelas que lhe estavam adjacentes. De acordo com as estimativas de David Eltis terá sido noutras regiões, sobretudo no Congo/Norte – que, na terminologia de Eltis, corresponde ao rio Zaire e à costa *para norte* do seu estuário, até ao cabo Lopes –

⁷⁸ Relatório de Agosto de 1849 da comissão de inquérito da Câmara dos Lordes, citado in LLOYD, *ob. cit.*, pp. 111-112.

⁷⁹ Para a tese de que sem a acção repressiva, a exportação de escravos na costa africana teria sido ainda maior, ver E. Philip LEVEEN, *British Slave Trade Suppression Policies, 1821-1865*, Arno Press, Nova Iorque, 1977.

Exportação de escravos de Angola (1836-1864)



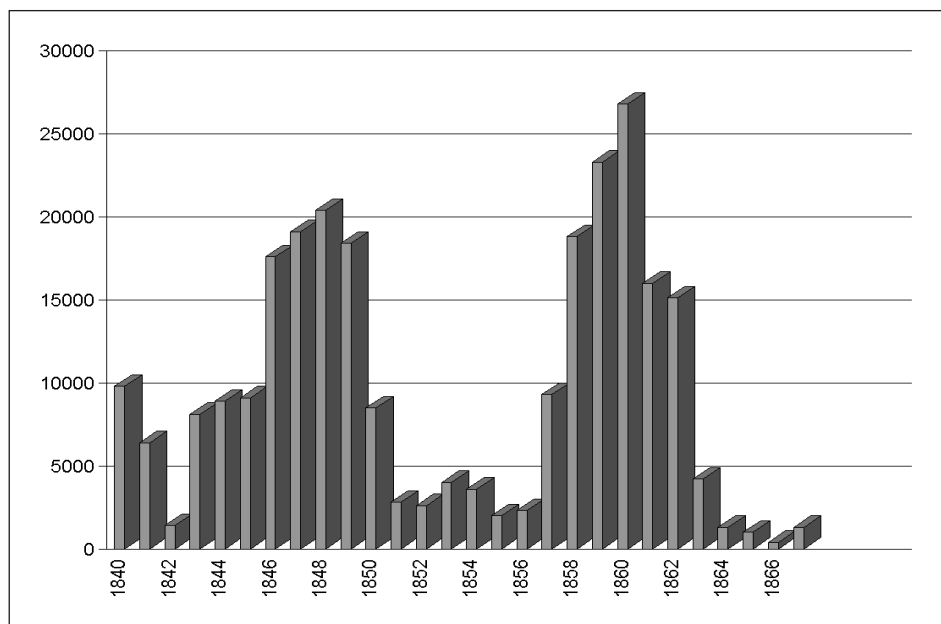
Fonte: ELIS, «Slave departures...», *ob. cit.*, p. 169.

que o tráfico cresceu exponencialmente nos anos de 1846-1849 (depois, novamente, em 1857-1862) ⁸⁰.

Ou seja, o esforço anti-tráfico das nações ocidentais para o estrangulamento do tráfico transatlântico de escravos teve algum sucesso, ainda que um sucesso sectorial. Na década que se seguiu a 1839 o seu impacto sobre o total de escravos exportados não foi assinalável e os resultados globais acabaram por ficar muito aquém das expectativas mais optimistas. Assim, na óptica dos abolicionistas mais radicais ou impacientes, as esquadras anti-tráfico de pouco serviriam. Mas essa é, manifestamente, a perspectiva de quem olhava a questão a partir da América, dos pontos receptores, onde, de facto, continuaram a chegar números muito elevados de escravos. Nos

⁸⁰ Para a definição das áreas geográficas, ver ELTIS, «Slave Departures...», *ob. cit.*, p. 145. As observações de Valentim Alexandre («Sem sombra de pecado. Tréplica a João Pedro Marques», in *Penélope*, 17, 1997, pp. 127-129), sobre o crescimento do tráfico de escravos em Angola e nos chamados «portos do norte», não têm qualquer fundamento e resultam de uma simples confusão terminológica. De toda a evidência, Alexandre confundiu as suas definições geográficas (nomeadamente a definição de Congo) com as de Eltis, e aplicou abusivamente a sua própria terminologia aos pensamentos e terminologias de outro autor, desvirtuando os seus dados.

Exportação de escravos de Congo/Norte (1840-1867)



Fonte: ELIS, «Slave departures...», *ob. cit.*, p. 169.

pontos emissores, na costa de África, e numa perspectiva portuguesa, muita coisa mudou a partir de 1839. Formalmente, a parte portuguesa do tráfico diminuiu. De facto, da acção conjunta das marinhas inglesa e portuguesa resultou um muito menor envolvimento do pavilhão português no tráfico de escravos. A partir da assinatura do tratado anglo-português de 1842, a esmagadora maioria dos navios que traficavam na costa africana passou a navegar com bandeiras espanhola, norte-americana, brasileira ou, pura e simplesmente, sem bandeira alguma, pela simples razão de que muitos dos negreiros preferiam, em caso de apresamento, ser julgados pelos tribunais do Almirantado inglês ao abrigo do *bill* Palmerston – ainda válido para os navios sem bandeira – que não previa penas para as tripulações envolvidas. Como dizia, em 1847, o embaixador português no Rio, a bandeira dos Braganças estava «salva de semelhante labéu»⁸¹.

Mas a própria quantidade de escravos exportados da costa ocidental a sul do Zaire em navios de qualquer nacionalidade, diminuiu também,

⁸¹ Bayard a Seymour, 11 de Agosto de 1847 (contendo em anexo of.º de Moreira datado de 10 de Abril de 1847), PRO FO 84/676.

como vimos acima, o que constitui um balanço positivo para o esforço de supressão. Não, claro está, para o esforço supressor dos ingleses, que visavam o fim de todo o tráfico de escravos, e para os quais a década de 1840 foi de desaire e desalento. Mas a perspectiva portuguesa era substancialmente diferente da inglesa. O objectivo político dos governos de Lisboa era, para lá da salvaguarda da honra nacional, o de restringir e suprimir o tráfico nas possessões portuguesas. Como dizia António José de Ávila, «nós não nos comprometemos a acabar o tráfico da escravatura em possessões que não sejam as nossas»⁸². Ora, no que respeitava a Angola, e como era geralmente reconhecido pelos políticos portugueses, esse primeiro objectivo atingira-se plenamente: «se hoje há tentativas de escravatura na África ocidental fazem-se ao norte do Ambriz, que é o ponto extremo da nossa ocupação actual»⁸³. O segundo objectivo político da supressão, isto é, a salvaguarda da honra nacional duramente abalada com o *bill* de Palmerston, atingiu-se mais cedo, à medida que os cruzadores da Armada iam apresando embarcações negreiras. No combate mais ou menos empenhado tráfico de escravos, os portugueses iam conhecendo a dificuldade da supressão, os truques dos traficantes, a inoperância das leis, o sacrifício das próprias vidas, e iam ganhando legitimidade moral adquirida não por palavras mas por acções. Dessa forma, a actividade dos marinheiros portugueses permitiu construir uma reputação positiva que de algum modo foi contrabalançando a má reputação adquirida por um país que durante trinta anos tinha sido conivente no tráfico ilícito.

Durante um quarto de século, de 1839 a 1865, em barcos deficientes, sob os ardores do sol e das febres, muitas vezes sem o pagamento devido, os homens da Estação Naval com base em Luanda cruzaram contra o comércio negreiro. A sua acção contribuiu não apenas para afastar o tráfico da escravatura da província de Angola mas também para limpar um passado de desleixo e de inoperância, o que permitiu a Portugal reivindicar um lugar entre as nações abolicionistas. Salvo melhor opinião, uma acção que atingiu esses dois objectivos não pode ser vista como sendo destituída de relevância histórica.

⁸² *Diário da Câmara dos Deputados*, sessão de 24 de Dezembro de 1858, p. 257; ver igualmente a missiva do comandante da Estação Naval de Luanda, Manuel Thomaz Cordeiro, à Rainha, 21 de Novembro de 1849, PRO FO 84/793.

⁸³ Câmara dos Pares, sessão de 9 de Março de 1867, in *Diário de Lisboa*, 15 de Março de 1867 (discurso do Ministro dos Negócios Estrangeiros, Casal Ribeiro).

ANEXO

Navios de guerra utilizados em Angola entre 1839 e 1865 ⁸⁴

Fragata *Diana* – Maio a Agosto de 1844
Fragata *D. Fernando e Glória* – Maio a Dezembro de 1855
Corveta *Urânia* – Janeiro de 1839 a Junho de 1840 e Julho de 1843 a Julho de 1846
Corveta *D.^a Isabel Maria* – Abril de 1839 a Abril de 1841
Corveta *Oito de Julho* – Novembro de 1840 a Setembro de 1843 e Agosto de 1848 a Setembro de 1852
Corveta *Relâmpago* – Novembro de 1844 a Junho de 1848
Corveta *Goa* – Novembro de 1856 a Maio de 1860
Corveta *Estefânia* – Abril a Julho de 1862
Corveta *Sagres* – Fevereiro de 1863 a Janeiro de 1864
Corveta *Sá da Bandeira* – Janeiro de 1864 a Junho de 1865
Corveta *Infante D. João* – Junho a Dezembro de 1865
Brigue *Audaz* – Janeiro a Maio de 1839 e Junho de 1841 a Agosto de 1843 e Março a Junho de 1847
Brigue *D. Pedro* – Janeiro a Maio de 1839
Brigue *Tejo* – Março de 1840 a Julho de 1841
Brigue *Mondego* – Outubro de 1845 a Março de 1849
Brigue *Tâmega* – Fevereiro de 1846 a Julho de 1847
Brigue *Corimba* – Fevereiro de 1849 a Março de 1854
Brigue *Serra do Pilar* – Agosto de 1852 a Janeiro de 1857
Brigue *Conde de Vila Flor* – Março de 1854 a Abril de 1858
Brigue *Pedro Nunes* – Janeiro de 1860 a Março de 1863
Escuna *Ermelinda* – Novembro de 1841 a Dezembro de 1846
Escuna *Ninfa* – Novembro de 1842 a Outubro de 1853
Escuna *Conselho do Governo* – Julho de 1842 a Abril de 1860
Escuna *Esperança* – Agosto de 1843 a Dezembro de 1846
Escuna *Boa Vista* – Maio de 1843 a Fevereiro de 1845
Escuna *Cabo Verde* – Maio de 1856 a Outubro de 1857 e Abril de 1858 a Dezembro de 1862

⁸⁴ Cfr. ESPARTEIRO, *ob. cit.*; tal como sucedeu sempre ao longo deste artigo, excluíram-se desta lista os correios marítimos e navios em trânsito cuja permanência na colónia não tenha ultrapassado os dois meses consecutivos.

Escuna *Constituição* – Janeiro de 1847 a Março de 1850

Escuna *Conde do Tojal* – Abril de 1850 a Dezembro de 1856

Escuna *Angra* – Fevereiro de 1863 a Dezembro de 1865

Iate *Nazaré* – Agosto a Novembro de 1839

Iate *Quinze de Agosto* – Outubro de 1845 a Maio de 1852

Iate *D. Pedro V* – Novembro de 1857 a Dezembro de 1862

Canhoneira *Guadiana* – Maio de 1860 a Setembro de 1861

Cúter *Príncipe Real* – Maio de 1842 a Outubro de 1847