

## O COMBATE AO TRÁFICO DE ESCRAVOS E A RENOVAÇÃO DA ESQUADRA NO SEGUNDO REINADO

Renato Jorge Paranhos Restier Junior\*

### RESUMO

Em meados do século XIX, a tecnologia militar naval sofreu grandes transformações no Brasil Império. Buscando acompanhar as rápidas inovações militares, a Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha empreendeu estudos nesse sentido, apresentando ao Parlamento os projetos de renovação dos meios flutuantes para atender as necessidades políticas do Império. Dentre essas necessidades, o combate ao tráfico de escravos a partir de 1850, tornando-se um dos grandes argumentos nos debates parlamentares sobre as distribuições orçamentárias.

**Palavras-chave:** História naval; Segundo Reinado; Escravidão; Revolução Industrial.

### ABSTRACT

In the mid-nineteenth century, the naval military technology has undergone major transformations in Brazil Empire. Seeking to keep pace with rapid military innovations, the Secretary of State for Business Navy undertook studies in this direction, presenting to Parliament the renovation projects of floating means to meet the policy needs of the Empire. Among these requirements, combating the slave trade in 1850, becoming one of the major arguments in the parliamentary debates on budgetary allocations.

**Keywords:** Naval history; Second Empire; slavery; Industrial revolution.

### Revolução Industrial e Relações Internacionais

A tecnologia militar oitocentista sofreu grande impacto com a Revolução Industrial. As vantagens numéricas dos grandes exércitos já não representavam mais o vetor do equilíbrio de forças entre os Estados devido ao aumento da capacidade de destruição e tecnologia das novas armas. Esse desenvolvimento disponibilizou às forças militares “novas armas que permitem obviar as diferenças” (BONANATE, 1997: 434).

---

Artigo recebido em 17 de agosto de 2014 e aceito em 02 de setembro de 2014.

\* Mestre em História Política pela UERJ e Especialista em História Militar pela UNIRIO. Sócio titular (Cadeira Barão do Rio Branco) do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e pesquisador do Núcleo de Estudos e Pesquisas em História Militar.

O surto tecnológico atingiu a construção naval de tal maneira que, em meio século, ocorreram expressivas transformações e inovações, resultando em novos tipos de navios de guerra, como as torpedeiras e os submarinos. Em pouco mais de 50 anos, notamos rápidas transformações que resultaram em novas tendências para a guerra no mar, plenamente empregadas no início do século XX, conforme observou René Rémond ao tratar da Primeira Guerra Mundial (RÉMOND, 1996: 26). Este fenômeno, a “tecnologia da morte” segundo Eric Hobsbawm, avançou em meados do século XIX e ampliou-se no final do mesmo:

“[...] não apenas devido a uma verdadeira revolução na rapidez e no poder de fogo das armas pequenas e da artilharia, mas também por meio da transformação dos navios de guerra por meio de motores-turbina, de uma blindagem protetora mais eficaz e da capacidade de carregar muito mais armas”. (HOBSBAWM, 2009: 470).

O Brasil também vivenciou esse processo na segunda metade do oitocentos, especialmente durante as tensões contra as Repúblicas do Prata. Em meados do século XIX, é indiscutível que uma das grandes preocupações das autoridades navais era a questão do desenvolvimento da tecnologia. Já se fazia sentir no Brasil os efeitos da aplicação do desenvolvimento tecnológico nas construções navais, desde os princípios da década de 1830. Nortearam, desta maneira, com frequência todos os relatórios ministeriais durante o Segundo Reinado. Manuel José Vieira Tosta, Marquês de Muritiba e ministro da Marinha, em relatório apresentado ao Parlamento em 1852, afirmou que houve um grande esforço para “acompanhar o progresso que neste ramo tem feito as nações mais adiantadas” (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA de 1851, p. 7).

Além das preocupações geoestratégicas no Prata, fez parte das grandes preocupações expressas pelos ministros da Marinha no Parlamento o combate ao tráfico de escravos, cujo cruzeiros na costa do Brasil contra os negreiros exigiram a aquisição de novos navios.

### **A escravidão e a política externa imperial**

A questão da escravidão incidiu preocupações à diplomacia imperial em dois sentidos. Em primeiro lugar em relação a pressão britânica para o fim da escravidão no Brasil. A rígida fiscalização de navios britânicos no litoral brasileiro com o objetivo de suprimir o tráfico gerou fortes protestos no Rio de Janeiro. Em 1826, Brasil e Inglaterra assinaram uma Convenção em que o governo do Império assumiu o compromisso de acabar com o comércio. Em 1831, durante a gestão do Padre Diogo Feijó no Ministério da Justiça, o governo brasileiro decretou a

proibição do comércio de negros, o que resultou numa queda brusca de cerca de 18.000 escravos trazidos para o Império do Brasil.

No início dos anos de 1840, as insatisfações inglesas com a política dúbia do Brasil na repressão ao tráfico de escravos, que na prática não surtiu o efeito desejado pela chancelaria britânica, transtornou as relações entre esses países. Na realidade, nem mesmo a Inglaterra chegou a exercer grande pressão contra o tráfico de escravos até aquele momento. Werneck da Silva observou que não havia grande pressão britânica antes daquela década para que o Brasil exercesse fiscalização rigorosa porque a Inglaterra não havia chegado a um consenso antiescravista no Parlamento. Isto se deve ao confronto interno entre dois grupos socioeconômicos britânicos: os *Black England* e os *Green England*. Os primeiros representavam uma elite econômica emergente com a Revolução Industrial, buscavam a todo custo a liberação da mão de obra escrava, enquanto a elite agrária que ainda se sustentava no poder contra a emancipação dos grupos industrializados concentrava-se no segundo grupo e formava a ala inglesa escravista.

Enquanto esta nova hegemonia não se decidiu, os ingleses não cobraram do Império a rigorosa execução da convenção contra o tráfico negreiro. Ainda havia na Inglaterra muita gente que ganhava dinheiro com o tráfico de escravos ao “sul do Equador”. Ainda havia ingleses sócios de traficantes de escravos, portugueses ou espanhóis, por exemplo. Havia ainda ingleses cujas indústrias fabricavam navios, correntes, argolas ou outros instrumentos para sujeitar escravos. (SILVA & GONÇALVES, 2009: 70)

Em 1845, as relações diplomáticas com a Inglaterra entraram em grande crise. Dois eventos concorreram para isso. Na Inglaterra, os grupos socioeconômicos industriais assumiram a hegemonia política no Parlamento. Cada vez mais a Inglaterra enveredou esforços para “[...] recolocar seus produtos no exterior [...]”. Um dos seus grandes objetivos era extinguir o tráfico de escravos, canalizando todos os recursos que eram direcionados àquela atividade “[...] para a produção de bens que pudessem ser consumidos nos mercados do mundo inteiro” (SILVA & GONÇALVES: 71-72). Entretanto, as elites no Brasil marcharam em outra direção. A Tarifa Alves Branco explicitou uma atitude oficial de uma economia que não pretendia renovar o tratado Livre-Cambista de 1827, pelo qual os ingleses garantiram para si amplas vantagens comerciais no mercado brasileiro. O protecionismo no Brasil se chocou com o posicionamento internacional da Inglaterra que, ao impor o livre-cambismo internamente, procurou impor aos seus vizinhos.

As antipatias foram se avolumando até que o Brasil revogou a convenção contra o tráfico de escravos assinada em 1826 e a lei de 1831, além de aprovar a referida tarifa protecionista de 1844. Os ingleses, então, adotaram uma política mais agressiva.

Em 1839, Henry John Temple, 3º Visconde de Palmerston, Ministro inglês dos Negócios Estrangeiros, tramitou pelo Parlamento uma lei que delegava à Marinha britânica o poder de apresamento e julgamento de navios portugueses dedicados ao tráfico de escravos. Esta lei foi aprovada somente em 1845 por George Hamilton-Gordon, 4º Conde de Aberdeen (Bill Aberdeen), Ministro dos Negócios Estrangeiros que sucedeu Palmerston, após a chancelaria britânica falhar em conseguir com o Brasil um novo tratado de comércio e novos acordos com o Império para o combate ao tráfico de escravos (CERVO, 2008: 81). Diante dessa situação ampliou-se a repressão britânica.

O governo imperial, então, protestou. Além de considerarem as ações dos navios ingleses uma agressão à soberania do Império, os brasileiros acusavam os excessos das apreensões que, conforme alertado pelo Barão de Cairu, Ministro dos Negócios Estrangeiros, além de escravos também eram apreendidos produtos lícitos:

Destas reclamações umas procedem de presas condemnadas sem terem escravos a bordo, nem se provar a sua existencia durante a viagem em que foram detidas, unicas hypotheses sobre que podem versar os julgamentos das commissões mixtas, quando tem de ser proferidas sobre a legalidade ou illegalidade da captura; outras das que forão julgadas por tribunaes puramente britannicos, que pelas mesmas Convenções erão incompetentes para tomar dellas conhecimento; algumas são consequencias de sentenças proferidas nas duas commissões mixtas sobre a illegalidade e improcedencia da detenção de certos barcos por cruzadores de S. M. Britannica, ou provém de presas illegitimamente feitas em paragens de jurisdicção do Imperio, ou de violências exercidas por individuos pertencentes a marinha ingleza, ou finalmente subtracções provadas de sommas e generos de bordo de navios visitados, e depois relaxados por não se acharem comprometidos no commercio illicito de escravos (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS DE 1845, p. 4).

Nos relatórios produzidos pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros, foram apresentadas diversas notas enviadas para a chancelaria britânica sem as devidas satisfações no entender de Cairu. No mesmo relatório, foram listadas 14 embarcações apresadas pelos britânicos, julgados em Serra Leoa, mas sem resposta ao Império que solicitou oficialmente as

justificativas pelos apresamentos. (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS DE 1845, p. 20-24)

Os jornais da época, como o *Jornal do Commercio*, publicaram artigos afrontados com a posição do Parlamento inglês em relação ao Brasil, com a indiferença da chancelaria britânica em atender às demandas da diplomacia brasileira. As antipatias aos navios ingleses provocaram simpatias de brasileiros pelos negreiros, pois representavam uma forma de afrontar a *Royal Navy* (SOARES, 1980: 15). No Parlamento do Brasil foram frequentes os protestos, pois o Bill Aberdeen, como ficou conhecida aquela lei, era considerada “[...] uma machina de guerra contra o Brazil para prejudica-lo sem se lhe declarar a guerra” (ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 19 de junho de 1857).

Em 1850, finalmente o tráfico de escravos para o Brasil foi proibido. A lei foi promulgada pelo então Ministro da Justiça Eusébio de Queirós. Segundo Cervo, Paulino José Soares de Souza calculou racionalmente a necessidade de extingui-lo: “[...] dissipar o contencioso com a Inglaterra, que parecia evoluir para o confronto armado; viabilizar seus planos de intervenção contra Rosas, que tinha o apoio do representante britânico em Buenos Aires; e eliminar o principal obstáculo ao incremento da imigração” (CERVO, 2008: 82).

Para Werneck da Silva, o fim do tráfico não pode ser entendido apenas em função da pressão exercida pela Inglaterra num momento em que o Império procurava apoio para combater o presidente da Confederação Argentina, Juan Manuel de Rosas. Deve-se agregar à análise a compreensão de que foi uma decisão dos “[...] segmentos econômicos da própria classe dominante”. Essa lei tinha relação com os interesses das elites no Brasil, pois os comerciantes de escravos passaram a possuir cerca de 60% do meio circulante, a adotar práticas de agiotagem e a dominar as “práticas do capital usurário”. Eles faziam empréstimos aos fazendeiros brasileiros para a compra de escravos. Quando a produção agrícola não rendia, os traficantes de escravos recolhiam a escravaria, bem como terras e a colheita, pois, para a efetivação dos empréstimos, os proprietários de terra eram obrigados a penhorar suas propriedades como garantia do pagamento. Tal prática foi muito comum no Nordeste, região em franco declínio econômico. Essa situação levou os comerciantes de escravos a se tornarem o mais importante segmento econômico-social no Império. Conforme Werneck da Silva, para não descapitalizar aqueles setores da sociedade havia “a necessidade de acabar com o tráfico negreiro, não fundamentalmente pela pressão inglesa, mas sim pelos ‘interesses nacionais’ de setores

latifundiários, primário-exportadores, da classe dominante” (SILVA; GONÇALVES, 2009: 74-75).

Mesmo com o fim do tráfico de escravos, as tensões não diminuíram em relação à escravidão no Brasil, até o rompimento das relações diplomáticas com a Inglaterra depois de uma série de incidentes no início dos anos de 1860, a saber: naufrágio e saque do navio britânico *Prince of Wales*, no Rio Grande do Sul; morte de um marinheiro brasileiro em conflito com ingleses no Rio de Janeiro; e, por fim, prisão de marinheiros britânicos embriagados que causaram balbúrdias à noite na Corte. A este cenário soma-se a “diplomacia do porrete” do chanceler britânico Williams Douglas Christie, que tratou esses problemas relacionados com súditos da coroa britânica de forma muito arrogante e autoritária, chegando a bloquear a entrada da Baía de Guanabara e apresiar navios mercantes brasileiros. O governo do Brasil pagou indenizações cobradas pela chancelaria britânica e exigiu arbitramento internacional para esses casos. Príncipe Leopoldo, da Bélgica, deu ganho de causa para o Brasil que rompeu relações diplomáticas com a Inglaterra em 1863. Esse episódio ficou conhecido como *Questão Christie*.<sup>1</sup>

A segunda preocupação da diplomacia brasileira sobre o tráfico de escravos se refere ao seu combate. Quando definitivamente proibido a partir da Lei Euzébio de Queirós de 1850, foi atribuída a Armada Imperial a missão de patrulhar estas atividades na costa do Império. Esta atribuição era também exigida pelo Parlamento, para impedir a ingerência de países estrangeiros em negócios do Império do Brasil, como revela o discurso do Deputado João Antônio de Miranda, apoiado por membros da Câmara:

Refiro-me neste momento ao trafico de africanos, e portanto á policia de nossos portos, que não poderia nem poderá mais achar-se a cargo de uma nação estrangeira; refiro-me á necessidade em que se acha constituido o paiz de repellir pelos seus proprios esforços, não só quaesquer tentativas nesse sentido, mas tambem quaesquer outras no sentido de menor offensa á sua dignidade e a seus brios (ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 8 de julho de 1853).

Até esse momento, a Armada não tinha qualquer obrigação oficial para combater esse tráfico. Desde 1827, em Cabinda, Angola, o Império mantinha uma estação naval cuja função

---

<sup>1</sup> Segundo Henrique Altemani e Amado Cervo, a década de 1840 representou a busca de autonomia do Brasil em relação à Grã-Bretanha. Ver OLIVEIRA, Henrique Altemani. *Política externa brasileira*. São Paulo: Saraiva, 2005 e CERVO, Amado Luiz. “O controle do Prata” in CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo (Org.). *História da política exterior do Brasil*. 3ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

era proteger o comércio de escravos das ações corsárias argentinas. Quando foi, pela primeira vez, proibido, aquela estação foi desativada. Segundo Marcelo Rodrigues de Oliveira:

Destarte, cabe ressaltar que o emprego do Poder Naval da Armada Imperial, a partir de uma base naval estabelecida em Angola, atendeu mais às necessidades de defesa do comércio brasileiro, que estava sendo alvo de navios piratas e corsários na costa africana, do que a realização de uma fiscalização diligente sobre o tráfico ilícito de escravos (OLIVEIRA, 2010: 106).

Para o referido autor, aquela divisão da Armada Imperial estacionada na África servia para proteger o comércio de escravos brasileiro, pois representava um dos pilares da economia do Império. Em sua pesquisa, não encontrou nas correspondências enviadas ao ministro da Marinha pelo comandante daquela estação, o britânico incorporado à Armada do Brasil Bartholomeu Hayden, qualquer referência a apresamentos, e nem mesmo dos navios pertencentes à Divisão Naval do Leste (OLIVEIRA, 2010: 108).

Soma-se ainda que a mesma divisão foi extinta no momento em que ela seria mais necessária, ou seja, após a lei de 1831. Parece-nos uma omissão da parte do Império, pois manter aquela força naval na época poderia deixar mais claro as reais intenções do Brasil que era manter aquela atividade lucrativa.

O que não significa dizer que não houve apreensões. Gustavo Pinto de Souza, em pesquisa também sobre a relação da Marinha Imperial e o tráfico de escravos, contudo utilizando documentos produzidos pelo Ministério da Justiça, apresenta dados de navios negreiros apresados pelo Brasil antes da Lei de proibitiva de 1850. Foram listados 39 apresamentos (SOUZA, 2010: 46-55).

O fato é que, a partir de 1850, a Armada Imperial passou a efetuar oficialmente cruzeiros na costa do Império com o intuito de apresar navios que estivessem carregando escravos para os portos brasileiros. Isto contribuiu, inclusive, para estender a área de atuação naval, pois obrigou os navios da Armada a caça de navios negreiros em diferentes pontos do Império e a projetar novos estabelecimentos navais nessas áreas, como podemos observar na proposta de construção de um Arsenal em Itaqui, na província do Maranhão.

### **Novos navios para nova missão**

A partir de 1850, o combate ao tráfico internacional de escravos foi tema frequente nos relatórios do Ministério da Marinha, pois se tornou um “[...] serviço que se ha feito com o mais feliz resultado, e com louvor para a Corporação da Marinha em assumpto de tanta gravidade” (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DAMARINHA de 1850-52, p.4). A lei contra o tráfico daquele ano explicitou o papel da Marinha, definindo sua atuação por meio dos cruzeiros costeiros como o principal instrumento de apresamentos e delegando a Auditoria de Marinha os julgamentos em primeira instância das tripulações embarcadas nos navios que circulassem com escravos. Para auditores, seriam designados juizes de Direito das respectivas comarcas.

Em atendimento a essa nova demanda, foram necessários investimentos na aquisição de tipos de navios mais adequados para os cruzeiros na costa brasileira e, conseqüentemente, entrou na pauta das solicitações orçamentárias ao Parlamento. Em 1853, o Ministro da Marinha José Maria da Silva Paranhos, Visconde do Rio Branco, tratando das canhoneiras a vapor a serem utilizadas no combate ao tráfico de escravos, fez a seguinte consideração:

São de certo um valioso reforço para os cruzeiros. Mas não preenchem inteiramente a falta que sentimos para este activo e interessante serviço. São precisas algumas embarcações de vela ligeiras, que se guarnecem com poucas praças, e podem entrar em nos nossos pequenos portos e enseadas. Os novos vapores não satisfazem inteiramente a esta condição, e o emprego desta espécie de navios, sempre mais dispendioso, torna-se demasiado caro quando o combustível escassêa, como nestes ultimos tempos. (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA de 1853, p. 18)

Foi designado à Inglaterra em 1852 o Capitão de Fragata Raimundo de Lamare imbuído da missão de contratar e fiscalizar a construção de quatro navios a vapor, empregados especialmente no combate ao tráfico de escravos. Como resultados deste trabalho foram incorporadas as canhoneiras *Magé*, *Viamão*, *Jequitinhonha* e *Beberibe* entre 1853 e 1854.

Contudo, devemos observar que o emprego da Armada Imperial no combate ao tráfico de escravos não escapou às críticas no Parlamento, como também não se pode afirmar que essa nova incumbência tenha alterado o quadro material da mesma. Em junho de 1856, Saraiva Ribeiro contestava o fato de “o peso das despesas com a repressão do trafico [...]” recaírem exclusivamente na Marinha. Para este, aquela atividade desgastava os navios, podendo ser menos numerosa, mas poderosa, se a tarefa ficasse a cargo do Ministério da Justiça com fiscalização efetuada em terra. Defendeu Saraiva: “A questão porém que discuto é a de saber se

são necessários os sacrifícios enormes que pesão sobre nossa marinha, para que aquella repressão possa ser feita”. (ANAIS DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2 de junho de 1858).

Leslie Bethell observou que, na virada da primeira para a segunda metade do século XIX, o Império dispunha de maior equilíbrio financeiro, o que permitiu “[...] desenvolver a Marinha brasileira” (BETHELL, 1976: 323) e a nova missão contra o tráfico de escravos influenciou para esse aumento. Helio Leoncio Martins avaliou este período para a construção naval do Brasil a partir de uma percepção próxima de Bethell:

O Brasil à época do Império é descrito como nação agrícola, com uma elite de bom nível humanístico, economicamente conservadora, pouco numerosa e à margem da revolução industrial e tecnológica que se desenvolvera na Europa desde o século XVII. Isso é até certo ponto verdadeiro, mas não em relação aos cuidados do Governo Imperial com a Marinha. Em proporções modestas, acompanhou toda esta evolução técnica dos meios marítimos, o que se fez sentir de modo especial quando das transformações radicais trazidas pela invenção da máquina a vapor nos transportes, na indústria e no mar, deste com a mudança da propulsão veleira para a mecanizada, o que influiu fundamentalmente tanto nas atividades pacíficas como nas bélicas (MARTINS, 2009: 53).

Contudo, os relatórios ministeriais apontam para uma direção diferente, pois evidenciam que o desenvolvimento tecnológico da Armada Imperial foi errático. Os inúmeros relatórios demonstram que o número de navios adquiridos era inferior ao número de baixas e/ou navios inoperantes. Os recursos disponibilizados pelo Parlamento ao Ministério da Marinha eram insuficientes para manter o material flutuante atualizado. Em relatório do Ministro João Mauricio Wanderley, Barão de Cotegipe, referente ao exercício financeiro de 1855, podemos constatar o número de oito baixas para somente quatro navios incorporados. Marquês de Muritiba, no início da 1850, em período de conturbações nas relações do Império com as repúblicas no Prata<sup>2</sup> e oficialização do papel da Marinha contra o tráfico, fez as seguintes ponderações: “mas a prudencia aconselha, que, a despeito desses sacrifícios, comecemos, desde já, a collocar a nossa força maritima sobre bases mais extensas, se não em respeito ao numero, ao menos quanto ás classes, e poder dos navios” (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA de 1850-52, p. 4).

---

<sup>2</sup> Para esse debate, ver BUENO, Clodoaldo (Org.). *História da política exterior do Brasil*. 3ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008, CERVO, Amado Luiz. “Hegemonia coletiva e equilíbrio: a construção do mundo liberal (1815-1871)” in SARAIVA, José Flávio Sombra (Org.), *História das relações internacionais contemporâneas: da sociedade internacional à era da globalização*. São Paulo: Saraiva, 2008 e OLIVEIRA, Henrique Altemani. *Política externa brasileira*. São Paulo: Saraiva, 2005.

O material adquirido também não satisfazia todas as necessidades do Império. As canhoneiras encomendadas para o combate ao tráfico, por exemplo, representavam avanços no mapa do material flutuante, contudo estavam longe de atender às ações de patrulha em toda a costa brasileira contra os cruzeiros escravagistas. Antes da chegada das canhoneiras, Visconde de Rio Branco alertava para a necessidade de fretar mais navios mercantes de propulsão a vapor. Naquele momento já constavam três em uso: o *Catharinense*, operando na Bahia; e o *America* e o *Paraense* no Rio de Janeiro. Conforme o ministro: “Nesta despeza extraordinaria e declinável tem-se consultado toda a economia possível” (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA de 1853, p. 17).

### Considerações finais

Concorreram para o processo de renovação dos meios flutuantes da Armada Imperial em meados do século XIX diferentes impulsos. Além das transformações tecnológicas da guerra no mar e as questões de fronteira – especialmente no Prata –, o combate ao tráfico de escravos subsidiou os discursos dos ministros da Marinha nos debates parlamentares para a aquisição de novos navios. O papel definido pela Lei Eusébio de Queiroz à marinha de guerra do Império exigiu esforços da Secretaria junto ao Parlamento por rearranjos orçamentários com o intuito de incorporar navios novos que pudessem atuar nas operações contra o tráfico. O resultado imediato desse esforço foi a compra de quatro canhoneiras na Inglaterra.

Contudo, as demandas políticas imperiais eram maiores do que os recursos financeiros despendidos para a construção e reparo dos navios de guerra, comprometendo a atuação da esquadra do Império contra o tráfico. Por outro lado, mesmo com limitações de material, as ações da Armada Imperial representaram novos obstáculos para aquela atividade.

### Referências bibliográficas

BETHELL, Leslie. *A abolição do tráfico de escravos no Brasil: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do tráfico de escravos, 1807-1869*. Trad. Vera Nunes Neves Pedroso. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1976.

BONANATE, Luigi. “Estratégia e política de armamento”. In: BOBBIO, Norberto; MATTEUCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. *Dicionário de política*. Trad. Carmen C. Varriale et. al., coord. trad. João Ferreira; rev. geral. João Ferreira e Luís Guerreiro Pinto Cacais. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 10ª ed., 1997.

BUENO, Clodoaldo (Org.). *História da política exterior do Brasil*. 3ª ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

CERVO, Amado Luiz. “Hegemonia coletiva e equilíbrio: a construção do mundo liberal (1815-1871)” in SARAIVA, José Flávio Sombra (Org.), *História das relações internacionais contemporâneas: da sociedade internacional à era da globalização*. São Paulo: Saraiva, 2008.

HOBBSAWM, Eric. *A era dos impérios, 1875-1914*. São Paulo: Cultrix, 2009.

MARTINS, Helio Leoncio. “Tamandaré e a evolução tecnológica” in *Tamandaré*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2009.

OLIVEIRA, Henrique Altemani. *Política externa brasileira*. São Paulo: Saraiva, 2005.

OLIVEIRA, Marcelo Rodrigues. “Divisão Naval do Leste: a Marinha Imperial na Costa da África”. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, v. 6, n. 11, dezembro de 2010.

RÉMOND, René. *O século XX: de 1914 aos nossos dias*. Trad. Octavio Mendes Cajado. São Paulo: Cultrix: 1996.

SILVA, José Luiz Werneck da; GONÇALVES, Williams da Silva. *Relações exteriores do Brasil (1808-1930): a política externa do sistema agroexportador*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

SOARES, Teixeira. “A Marinha e a política externa do Segundo Reinado”. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, nº 16, jul de 1979/dez de 1980.

SOUZA, Gustavo Pinto. “Os conflitos do ilícito comércio e a Marinha brasileira”. *Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil*, Rio de Janeiro, v. 6, nº 12, dezembro de 2010, p.46-55.

\* \* \*

#### Como citar:

JUNIOR, Renato Jorge Paranhos Restier. O combate ao tráfico de escravos e a renovação da esquadra no segundo reinado. In: “Escravidão e tráfico de escravos como experimentação histórica” (Seção). **Revista Transversos**, Rio de Janeiro, Vol. 02, nº. 02, p. 121-131, mar.-set. 2014. Disponível em: <www.transversos.com.br>. ISSN 2179-7528.