

Tráfico e política externa: A conjunção de interesses atlânticos, platinos e amazônicos na “abdição” da preeminência atlântico-africana do império do Brasil*

Gilberto da Silva Guizelin **

Resumo: O presente trabalho pretende resgatar as implicações conjunturais de âmbito político e ideológico de um momento crucial à política externa imperial, ocorrido quando do agravamento das relações anglo-brasileiras em torno da continuidade, ainda que ilegal, do comércio negreiro, entre as décadas de 1840 e 1850: a negação de sua sensibilidade diplomática – a defesa do tráfico negreiro –, resultando na “abdição” de seus interesses atlânticos – sua preeminência atlântico-africana – em prol da resolução de interesses mais próximos e urgentes no Prata e no Amazonas – a demarcação das fronteiras nacionais.

Palavras-Chave: Império do Brasil; Política Externa; Tráfico Nегreiro.

Abstract: Traffic and foreign policy: The conjunction of Atlantics, Platinus and Amazons interests in the “abdication” of the African-Atlantic preëminence of the Empire of Brazil.” The present work intended to recover the conjunction of events of politic and ideology scope in a critical moment to imperial foreign policy, as of the worsening of Anglo-Brazilian relationship around at the continue, as that illegal, of the slave trade, between the 1840s and 1850s: the refuse of its diplomatic sensitivity – the defense of the slave trade –, resulting in the “abdication” of its Atlantics interests – its African-Atlantic preëminence – in favor of the resolution of nearest and urgentest interests in the Prata and in Amazon – the definition of national borders.

Keywords: Empire of Brazil; Foreign Policy; Slave Trade.

A sensibilidade diplomática brasileira na primeira metade do Oitocentos:

Em 1850, era evidente o estágio avançado do recrudescimento das relações anglo-brasileiras mediante a questão do tráfico transatlântico de escravos. Passados cinco anos da promulgação, pelo Parlamento britânico, do *Bill Aberdeen*, a *Royal Navy* havia intensificado suas ações de patrulhamento e apresamento de embarcações suspeitas de transportarem escravos, promovendo sucessivas e constantes agressões à soberania nacional do Império. O episódio sucedido na comarca de Paranaguá é, sem sombra de dúvida, o maior exemplo disto.

* O presente trabalho trata-se, na realidade, de uma versão resumida e adaptada do 3º capítulo de minha Monografia de Conclusão de Curso “*A projeção atlântico-africana do Império do Brasil: Um desafio à hegemonia britânica no Atlântico Sul, 1826-1850*” realizado sob a orientação do Profº Drº José Miguel Arias Neto, com financiamento da Fundação Araucária de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Paraná, e apresentado em dezembro de 2008 ao Departamento de História do Centro de Letras e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Londrina.

** Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História Social pela Universidade Estadual de Londrina. Pesquisador associado ao Grupo de Pesquisa de Estudos Políticos e Militares Contemporâneos da mesma instituição.

A 29 de junho do ano corrente um vapor de guerra britânico, o *Cormorant*, adentrou no porto local onde apresou três navios nacionais ali ancorados – os brigues *Sereia* e *Leônidas* e uma galera de nome ignorado – com objetivo de rebocá-los para a ilha de Santa Helena. Diante de tal episódio a artilharia local não podia manter-se indiferente. Contudo, o resultado não foi satisfatório às forças nacionais. Muito pelo contrário. Além de não ter tido êxito na intimidação da ação do cruzador estrangeiro, e de não ter conseguido recuperar as três embarcações, a fortaleza de Paranaguá saía da troca de fogo aberto com o vapor inimigo bem avariada (SOARES, 1978: 11-13).

Ainda que este acontecimento possa ser destacado como um dos episódios mais relevantes a envolver o contencioso entre Brasil e Grã-Bretanha, na primeira metade do século XIX, de forma alguma compreende a totalidade das violações dirigidas à soberania nacional, sobretudo, “[...] entre 1849 e 1851, [quando] os cruzadores britânicos capturaram 90 embarcações brasileiras, configurando uma situação semelhante à de guerra não declarada [...]” (BANDEIRA, 1998: 92) entre um Império global – o britânico – que buscava reafirmar sua hegemonia diante um Império regional e intransigente – o brasileiro – sobre o espaço do Atlântico Sul. Não por acaso, o *Bill* que por aqui ficara conhecido como *Aberdeen*, em menção ao então Ministro do Exterior britânico, George Hamilton Gordon, conde de Aberdeen, na Grã-Bretanha fora popularmente conhecido como *Brazilian Act*.

A realidade é que, ao longo de toda a primeira metade daquela centúria, as relações anglo-brasileiras passaram por muitos momentos de tensão, sendo a questão a envolver o tráfico transatlântico de africanos utilizada, por ambas as partes, como um torniquete de pressão. A Grã-Bretanha, a quem correspondia a liderança da política internacional contra o tráfico, evitara impor medidas mais rigorosas contra aquela prática enquanto os seus interesses comerciais fossem atendidos¹. Por outro lado, o Brasil, a quem a manutenção do tráfico envolvia interesses agrícolas, fiscais, sociais, políticos e culturais, aceitara, ainda que com certa relutância, a intransigência britânica em sua política externa em troca da continuidade do referido comércio (MAGNOLI, 1997: 119-120). Assim, pode-se afirmar que a sensibilidade da diplomacia brasileira ao longo da primeira metade do Oitocentos teria girado entorno da “*diplomacia africana*”, ou, ainda melhor, da “*diplomacia da força de trabalho*” (ALMEIDA, 2001: 307).

¹ Vale lembrar que há muito custo e paciência a Grã-Bretanha conseguiu garantir do Brasil, por um tempo limitado, uma cláusula proibitiva sobre equipamentos utilizados no tráfico; assim como o direito de vista às embarcações nacionais.

De fato, a Repartição de Negócios Estrangeiros do Brasil, até por volta dos anos de 1850, ocupou-se de uma restrita quantidade de temas, a saber: a inserção do Brasil na ordem das nações estabelecidas pelo Congresso de Viena de 1815; o reconhecimento da legitimidade dinástica do ramo bragantino aqui instalado; a defesa da unidade territorial; o distanciamento das questões americanas; e, o retardamento da supressão definitiva do tráfico negreiro. Não sendo de estranhar o fato deste último ponto em particular ter ditado os caminhos da diplomacia imperial quando de sua criação, evolução e reformulação, servindo, assim, como fonte catalisadora das demais temáticas listadas acima.

Além do mais, como bem assinala Moniz Bandeira, o Império do Brasil, mais do que simples sucessor do Estado português, fora seu desdobramento em uma nova base geografia – a América –, ajustando-se às condições econômicas e sociais da colônia – caso da escravidão e da grande propriedade – através de uma sólida e sincera aliança com a elite aristocrática local, a fim de conservar sua textura institucional – a Monarquia –, e dogmática – a soberania bragantina – (BANDEIRA, 1998: 88). Em síntese, este é o *arcaísmo* do projeto imperial brasileiro (FRAGOSO & FLORENTINO, 2001). Neste contexto, é compreensível o fato de a Marinha de Guerra brasileira ter se estruturado a partir do Regimento Provisional, dos Artigos de Guerra e da estrutura física legados pela Marinha portuguesa (ARIAS NETO, 2001: 20-86); ao passo que, a diplomacia imperial optou pela continuidade do histórico enquadramento diplomático anglo-lusitano, aderindo ao ruinoso *sistema de tratados* (CERVO & BUENO, 1992: 30-34).

Daí a razão também de Demétrio Magnoli, apropriando-se de uma idéia anteriormente gestada por Alan Manchester (MANCHESTER, 1979), ver na Convenção anglo-brasileira de 1826, sobre a qual foram acertados os termos para o reconhecimento formal por parte da Grã-Bretanha da Independência brasileira, a continuidade de uma *transação diplomática* que há tempos guiavam as relações anglo-lusitanas. Por esta “transação”, segundo o autor, o Império, assim como os portugueses fizeram no passado, cedera sua soberania em troca senão da manutenção perpétua, ao menos, da manutenção temporária do tráfico transatlântico de escravos (MAGNOLI, 1997: 118). Contudo, como bem ressalta o mesmo, esta “transação” possuía uma ruptura eminente, pois a não renovação dos compromissos acordados por uma das partes, automaticamente liberava a outra da obrigatoriedade em cumprir com o que anteriormente havia sido estabelecido (idem: 119). Restava saber, portanto, qual das partes romperia primeiro com este acordo.

Tendo em vista a evolução da conjuntura e das metas político-econômicas internacionais, a partir dos anos de 1840, tudo levava a crer que a Grã-Bretanha, cedo ou

tarde, com vista a obter os resultados comerciais e imperialistas por ela esperados, romperia com tal enquadramento. Mas até aquele momento, a Grã-Bretanha ainda dava vivos sinais de interesse em renovar com o Império seu enquadramento político, econômico e comercial (CERVO & BUENO, 1992: 59-64). Contudo, do lado brasileiro, parecia não haver a mesma disposição, até porque, a repulsa entre os círculos governamentais do Império à Convenção anglo-brasileira nunca fora segredo, como bem demonstrara o exaltado discurso do deputado Brigadeiro Raimundo da Cunha Matos, para quem a Convenção de 1826 não passara de uma imposição “*derrogatória da honra, interesse, dignidade, independência e soberania brasileira*” (RODRIGUES, 2000: 101-107). Logo, diante a recusa brasileira em prorrogar os termos anteriormente acordados com a Grã-Bretanha, contrariando, o que se esperava, fora o Brasil, numa tentativa de acender efetivamente à sua soberania, quem tomara a dianteira no rompimento do histórico enquadramento anglo-brasileiro, frustrando, qualquer tentativa da Grã-Bretanha em renovar as cláusulas de um tratado que lhe garantisse absoluta preeminência econômica e política sobre o país (MANCHESTER, 1979: 192-218; CERVO & BUENO, 1992: 72-75).

Como resultado, as relações entre os dois países se intensificaram, sobretudo, entre o período que vai, grosso modo, de 1843, quando o Império dava os seus primeiros sinais de intransigência, a 1863, quando a crise atingiu o seu ápice, resultando no rompimento das relações entre os dois países (idem: 219-244).

A extinção do tráfico negro e a “abdição” dos interesses atlânticos:

Sob a designação de *interesses atlânticos* devem ser compreendidos, os diversificados e convergentes interesses inseridos no contexto das relações do Brasil com o Continente africano; região com a qual, há tempos, os vínculos giravam em torno da perspectiva de manutenção do tráfico de africanos, a fim de garantir a continuidade das boas relações políticas e comerciais com os régulos da África, e, por conseguinte, de manter vivo o velho e recorrente intento de constituição de um poderoso e grandioso Império na águas do Atlântico Sul (LYRA, 1994).

O fato é que, o forte apego à atividade negreira entre os distintos níveis sociais e políticos da sociedade brasileira, tornaram a questão do tráfico negro na mais profunda tensão diplomática do país não só com a maior potência da época, a Grã-Bretanha, como também, com outras potências, a exemplo de Portugal, cujo temor em perder as partes remanescentes de seu Império Ultramarino para o Brasil, fora uma preocupação que se

impusera desde os anos de 1821 e 1822, durante os eventos que marcaram a abertura dos trabalhos das Cortes Gerais (RODRIGUES, 1964: 131-149); como, durante o período de contencioso entre Brasil e Portugal, de 1822 a 1825, diante a existência concreta nas possessões d'África, a exemplo de Angola, de verdadeiros “*partidos brasileiros*”, interessados não só em seguir com o lucrativo tráfico de escravos para o Brasil, como também, vislumbrados com a idéia de unificar Angola ao recém criado Império brasileiro (COSTA e SILVA, 2003: 34-40).

Assim como Portugal, a Grã-Bretanha tinha sólidos motivos para desejar a expulsão do Brasil do comércio africano, pois, enquanto os portugueses visavam sustentar o seu Império Ultramarino – já bastante reduzido –, os britânicos desejavam assenhorear-se em definitivo da África e do Atlântico Sul. Todavia, como bem lembra Leslie Bethel, a declaração da Independência do Brasil abriu novos precedentes com os quais os estadistas britânicos tiveram de lidar, pois, se a princípio, tornara “[...] *a única desculpa dos portugueses para não cumprir [com] os compromissos constantes nos tratados de 1810, 1815 e 1817 [...] absolutamente e ‘ipso facto’ anulada [...]*”, por outro lado, representara “[...] *dois passos atrás [...]*” (BETHEL, 1976: 39-41), uma vez que, o Brasil como nação autônoma até então não havia firmado nenhum tratado sobre o assunto com a Grã-Bretanha, estando, portanto, teoricamente, livre para firmar um tratado de comércio escravista com qualquer régulo africano que assim o desejasse.

Oportunidades para tal celebração não faltaram. Pelo contrário, conforme aponta Pierre Verger, já em 1824, antes que o Brasil obtivesse o reconhecimento formal da Independência dos países europeus, o traficante Manuel Alves de Lima, enviara a D. Pedro I suas credenciais como “embaixador” do rei de Onim, entre outros soberanos africanos do reino de Benin:

Manoel Alves de Lima, Cavaleiro da Ordem de Nosso Senhor Jesus Christo [sic] e de São Thiago da Espada, Coronel da Corporação da Ilha de São Nicolau, tudo pela graça de Sua Majestade o Rei Dom João VI, que Deus o Guarde, Embaixador de Sua Imperial Majestade de Benin e alguns reis de África, certifica e faz saber que sendo encarregado da Embaixada daquele Imperador do Benin para saudar e fazer saber a sua Imperial Majestade Dom Pedro Primeiro, Perpétuo e Constitucional Defensor do Brasil, em nome do Imperador do Benin e Rei Ajan e alguns Reis Africanos, que eles reconhecem a Independência deste Império do Brasil e esta corte do Rio de Janeiro (VERGER, 1987: 284).

Segundo Verger, ainda que, este documento, assim como os demais, endereçados pelo mesmo personagem ao Imperador brasileiro, em 1823, 1827, 1829 e 1830, pareçam “[...] *à primeira vista obra de um louco, atacado de um delírio de grandeza [...]*” (idem: 283), analisando-o com mais atenção percebe-se a solidez dos laços que uniam os destinos da

África ao do Brasil. E, o mais importante, como ressalta Costa e Silva, que bebe da mesma fonte que Verger, indicam que a Independência do Brasil não passou despercebida do lado de lá do Atlântico Sul (COSTA e SILVA, 2003: 12).

A partir disto, pode-se inferir acerca da urgência sentida na Grã-Bretanha em mediar as negociações entre portugueses e brasileiros pelo reconhecimento da Independência do Brasil; a fim de obter um entendimento, a curto prazo, entre os dois contenciosos para, então, negociar abertamente com o governo imperial uma Convenção antitráfico; que, por sua vez, deveria limitar a representação diplomática brasileira na África que, desde a tentativa de abertura de um consulado em Luanda em 1826, era vista com maus olhos tanto pela Grã-Bretanha como pelas demais potências interessadas na penetração da África (idem: 31-32)². Desta feita, buscava-se conter a projeção atlântico-africana da política externa imperial, o que, obrigatoriamente, passava pela questão da *fronteira atlântica* brasileira, que, embora:

[...] definida em razão da fachada oceânica do Atlântico [e que] por razões óbvias, tenha constituído uma linha de fronteira dos territórios portugueses na América, só foi plenamente incorporada como limite da projeção oriental brasileira após a extinção do tráfico negreiro e a conseqüente supressão dos múltiplos liames entre o Império e a África ocidental [...] (MAGNOLI, 1997: 241)

Frente a isto, mais uma vez, nos remetemos ao condicionamento da política externa brasileira à política externa britânica firmado, formalmente, pelos termos do artigo 1º da Convenção de 1826, pela qual o Império brasileiro se comprometera à “*solene e permanente obrigação*” de suprimir o tráfico de africanos realizado por seus súditos no Atlântico Sul; ao passo que reconhecia o “*direito indubitável*” da Grã-Bretanha em “*reprimir o tráfico de escravos*”, utilizando-se, para tanto, de “*todos os meios necessários*”. Por esta brecha, em 1845, era imposto ao país o *Bill Aberdeen*, a permitir às forças navais britânicas deslocadas no Atlântico Sul adotassem quaisquer que fossem as medidas que julgassem necessárias para o cumprimento desta “*solene e perpétua*” obrigação contraída pelo Império. O resultado de tal medida foi o início de constantes violações à soberania nacional brasileira.

O fato é que, por toda a primeira metade do oitocentos, o Império havia resistido o quanto pode às exigências britânicas de findar com suas relações com a África; agora, com a soberania nacional claramente em risco, não lhe restava outra coisa senão abdicar, ainda que a

² Antes do fim da primeira metade do século XIX, contrariando as expectativas, a representação brasileira na África resumia-se, basicamente, aos cargos de comissário-juíz e comissário-árbitro ocasionalmente instalados em Freetown, Serra Leoa, onde, entre 1833 a 1844 teve funcionamento a Comissão-Mista Anglo-Brasileira para tratar dos casos dos navios brasileiros apreendidos pela *Royal Navy* sob a acusação de traficarem africanos.

contra gosto, de seus interesses atlânticos e voltar-se para os interesses no Prata e no Amazonas, que, então, começavam a despontar e a requerer urgente atenção dos estadistas nacionais. Sobre estes desígnios, em 1850, o Parlamento brasileiro aprovou a Lei Eusébio de Queirós, dotada não só de dispositivos eficazes e capazes de inibir a continuação do tráfico negreiro para o Brasil, como – e isto é muito importante frisar – da vontade do governo imperial em fazer-lhe respeitar.

Perde-se a África, mas salvam-se os interesses platinos e amazônicos

Quando uma nação poderosa, como é a Grã-Bretanha, prossegue com incansável tenacidade, pelo espaço de mais de 40 anos, [n]o empenho de acabar [definitivamente com] o tráfico com uma perseverança nunca desmentida; quando ela se resolve a despendar 650 mil libras esterlinas por ano para manter os seus cruzeiros para reprimir o tráfico; quando ela obtém a aquiescência de todas as nações marítimas européias e americanas; quando o tráfico está reduzido ao Brasil e a Cuba, [é de se perguntar:] poderemos nós resistir a essa torrente que nos impele, uma vez que estamos colocados neste mundo? [...] A solução que tem de ser dada a estas questões da atualidade é uma solução mui ampla e mui importante [...]. Não é somente contra esses fatos [a exemplo do episódio ocorrido na comarca de Paranaguá, em junho de 1850] que devemos protestar, não é somente sobre eles que devemos chamar a atenção do país, é sobre o todo de questões tão graves, e sobre a relação e influência que exercem sobre o país, e principalmente sobre o seu futuro. Há uma questão mais larga e mais importante, questão [esta] que devemos procurar todos os meios de resolver por maneira tal que não concorramos para prejudicar o futuro engrandecimento do nosso país (Visconde do Uruguai Apud CARVALHO, 2002: 570-571)³.

A aprovação, no Parlamento brasileiro, da Lei Eusébio de Queirós não teve repercussão imediata nas relações anglo-brasileiras. E, convenhamos, nem o poderia⁴. Do lado brasileiro, a anglofobia, ressentimento extremado em relação à política externa imperialista movida pelos agentes britânicos, era evidente (ALMEIDA, 2001: 343-344). Enquanto que, do lado britânico, a arrogância e audácia de seus oficiais e representantes diplomáticos parecia mesclar-se à vontade de castigar um Império que, até pouco tempo atrás, havia se mostrado intransigente (BETHEL, 1976: 280-308). Diante deste cenário, não causa surpresa, observar o agravamento das tensões nas relações bilaterais entre os dois países, cujo ápice seria a ruptura em 1863.

De fato, no decorrer da década de 1850, os incidentes a envolverem a Marinha Mercante brasileira e a Marinha de Guerra britânica provocaram uma troca contínua de reclamações e

³ Discurso pronunciado por Paulino Soares de Souza, o Visconde do Uruguai, na Sessão do dia 15 de julho de 1850, na Câmara dos Srs. Deputados.

⁴ Mesmo após a passagem da Lei Eusébio de Queirós, o Parlamento britânico relutou em revogar o *Bill Aberdeen*. O que só veio a ocorrer em 1869, como ato de claro esforço, por parte britânica, em promover sua reconciliação com o Brasil após a malfadada representação de Willian Douglas Christie, no início dos anos de 1860.

explicações entre as Legações de ambos os países a expor, claramente, este azedume. O mal-estar era tão evidente que, entre 1849 a 1853, quando Paulino José Soares de Souza, o futuro Visconde do Uruguai, esteve à frente da pasta do Ministério dos Negócios Estrangeiros, era comum em seus discursos, proferidos perante a Câmara dos Deputados e da dos Senadores, fazerem-se presentes as transcrições das conversas travadas entre o Ministro e os representantes do governo britânico na Corte carioca (CARVALHO, 2002). A chancelaria de Paulino José Soares de Souza, merece destaque, por ter sido sobre a sua gestão que, o Brasil, expulso da África, reorientou sua política externa para o seu entorno sul-americano.

Em relação à política platina, interessava ao Império conservar o equilíbrio entre as forças políticas da região, uma vez que o estuário platino – então, o principal meio de comunicação entre a Corte do Rio de Janeiro e a província de Mato Grosso – encontrava-se diretamente vinculado à preservação territorial das fronteiras do Império. Neste sentido, durante toda a primeira metade do século XIX, fizera parte da estratégia imperial para aquela região, manter a fragmentação política local. O que contrastava expressamente com os interesses dos caudilhos platinos, cujo objetivo sempre fora o de reconstruir o Vice-Reino da Prata. Desta forma, buscava o Império, garantir a abertura da navegação do rio da Prata e de seus afluentes, o Paraná e o Paraguai, e, assim, conseqüentemente, assegurar o livre acesso para as suas províncias interioranas (BANDEIRA, 1998:45-55). Na realidade, tal anseio, fora vislumbrado desde a transmigração da Corte portuguesa para o Brasil, que passou a intervir na região com objetivo de impedir a irradiação de idéias revolucionárias, e assim, salvaguardar o projeto de edificação de um Império luso-brasileiro. Cabendo, a Coroa, após a Independência, reorientar esta tendência intervencionista para a defesa do projeto de construção de um Império brasileiro (MAGNOLI, 1997: 144).

Quanto à Amazônia, vale dizer que “[...] *tudo se passou de maneira diferente [...]*” (idem: 175). Isto porque, ao contrário da bacia platina, onde os Estados remanescentes da antiga dominação ibérica herdaram o passado de disputas entre as duas Metrópoles pela posse da região, na bacia amazônica, visto a ausência de tais disputas – resultado do baixo povoamento e das incertezas em relação à própria demarcação territorial – não é de se estranhar a pouca – o que não quer dizer inexistente – atenção dispensada para esta região, pelo menos até meados do século XIX, pelos estadistas brasileiros. De fato, enquanto o Prata, ao menos no Primeiro Reinado, havia constituído no palco central das ações diplomáticas e militares do Império para a região, no mesmo período, tendo em vista as indefinições da política externa imperial para o resto do continente, as relações do Brasil com os países amazônicos e da costa do Pacífico passaram desapercibidas (SANTOS, 2002: 19-42).

Todavia, como assinala Magnoli, o ano de 1850, marca o início de um novo período, pois a supressão definitiva do tráfico assinalou para o Império a perda da sua preeminência atlântico-africana e desta forma a sua “*americanização*” (MAGNOLI, 1997: 216-217). Neste ínterim, diante a “*abdicação*” forçada do Império à sua única “*circunstância natural*”, a África, a América passou a ser sua única “*circunstância possível*”⁵.

De fato, a África era um caso perdido! Entregue às especulações das potências que então vivenciavam uma nova etapa do processo de industrialização ditada pela expansão de seus mercados. Consciente desta nova conjuntura internacional, o Império devia, pelo menos, temporariamente, esquecer-se daquele Continente e voltar-se para a América, a fim de impedir a ocorrência de perdas talvez até maiores tanto no Prata como no Amazonas. Fronteiras que há muito corroboravam a ancestral idéia da “*grande ilha Brasil*”, mito recorrente da cartografia dos séculos XVII e XVIII (GOES FILHO, 199), então enfraquecida e necessitada de novos respaldos jurídicos e morais, sobretudo, perante a comunidade internacional.

Neste sentido, alertava Paulino Soares de Souza à Assembléia-Geral Legislativa da necessidade, indispensável, de “*fixar os pontos cardeais dos limites do Império*” para coibir complicações futuras que podiam vir, justamente da bacia do Prata, então, assediada pelos interesses expansionistas de Juan Manuel de Rosas; e da bacia do Amazonas, por sua vez, assediada pelos interesses imperialistas de potências estrangeiras. Ao fim, como assinala Luís Cláudio Villafañe Gomes Santos, diante dos constantes alertas feitos por Paulino Soares de Souza, ainda que não lhe possamos atribuir a primazia na utilização da doutrina do *uti possidetis de facto* – direito sobre as porções realmente ocupadas – em detrimento do *uti possidetis de juris* – direito sobre as possessões previamente acordadas –, sua chancelaria merece destaque por ter dotado a diplomacia imperial de uma política com “[...] *sentido eminentemente defensivo, [e] antes de mais nada, [com o propósito] de garantir uma [ou melhor, duas] fronteira[s] que se afigurava[m] máxima[s] [...]*” (SANTOS, 2002: 67): a platina e a amazônica. Evitando, que ocorresse com estas duas, o mesmo que ocorrera em relação a fronteira atlântica: a sua perda.

⁵ Os conceitos de “*circunstância natural*” e “*circunstância possível*” aqui utilizados, pressupõe a relação do Império do Brasil com a África e com a América de acordo com uma agenda internacional organizada por prioridades e casualidades, respectivamente.

Referências bibliográficas:

- ALMEIDA, Paulo Roberto de. *Formação da diplomacia econômica no Brasil: As relações econômicas internacionais no Império*. São Paulo/Brasília: Editora SENAC/FUNAG, 2001.
- ARIAS NETO, José Miguel. *Em busca da cidadania: Praças da Armada Nacional (1867-1910)*. Tese de doutorado apresentada a FFLCH da Universidade de São Paulo, 2001.
- BANDEIRA, Moniz. *O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai – da colonização à Guerra da Tríplice Aliança*. 3ª edição. – Rio de Janeiro: Revan, 1998.
- BETHEL, 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/ São Paulo: Expressão e Cultura/ EDUSP, 1976.
- CARVALHO, José Murilo de. (Org.). *Paulino José Soares de Souza, Visconde do Uruguai*. São Paulo: Fundação Biblioteca Nacional/ Editora 34, 2002. (Coleção Formadores do Brasil).
- CERVO, Amado Luiz. & BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. São Paulo: Ática, 1992.
- COSTA e SILVA, Alberto. *Um rio chamado Atlântico: a África no Brasil e o Brasil na África*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira/ Ed. UFRJ, 2003.
- FRAGOSO, João Luís Ribeiro. & FLORENTINO, Manolo Garcia. *O arcaísmo como projeto: Mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790 – c. 1840*. 4ª edição. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- GOES FILHO, Synesio Sampaio. *Navegantes, bandeirantes, diplomatas: Um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- LYRA, Maria de Lourdes Viana. *A utopia do poderoso império. Portugal e Brasil: bastidores da política (1798-1822)*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.
- MAGNOLI, Demétrio. *O corpo da pátria: Imaginação geográfica e política externa no Brasil (1808-1912)*. São Paulo: EDUNESP/ Moderna, 1997.
- MANCHESTER, Alan K. *Preeminência inglesa no Brasil*. Trad. Janaína Amado. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. 1ª reimpressão. – Campinas/São Paulo: Editora da Unicamp/CECULT, 2000.
- RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: Outros horizontes: Volume I – Relações e contribuições mútuas*. 2ª edição. – Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1964.
- SANTOS, Luís Cláudio Villafañe Gomes. *O Império e as Repúblicas do Pacífico: As relações do Brasil com o Chile, Bolívia, Peru, Equador e Colômbia (1822-1889)*. Curitiba: Ed. da UFPR, 2002.
- SOARES, Teixeira. A Marinha e a política externa no segundo reinado. In: *Navigator: Subsídios para a história marítima brasileira*. Rio de Janeiro, nº 15, dezembro/1978-junho/1979, p. 3-24.
- VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os santos: Dos séculos XVII a XIX*. 3ª edição. – Trad. Tasso Gadzanis – São Paulo: Corrupio, 1987.