

Afro-Ásia

ISSN: 0002-0591

ISSN: 1981-1411

Universidade Federal da Bahia

Jesus, Paulo Cesar Oliveira de
POR CONTA DO DESASSOSSEGO QUE TEM CAUSADO NA PRAÇA DA
BAHIA: TRÁFICO, ULTIMATOS E APREENSÕES NO ATLÂNTICO (1810-1815) *
Afro-Ásia, núm. 65, 2022, pp. 42-90
Universidade Federal da Bahia

DOI: <https://doi.org/10.9771/aa.v0i65.44950>

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77073701002>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais informações do artigo
- ▶ Site da revista em redalyc.org

UNEM redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc
Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal
Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

POR CONTA DO DESASSOSSEGO QUE TEM CAUSADO NA PRAÇA DA BAHIA: TRÁFICO, ULTIMATOS E APREENSÕES NO ATLÂNTICO (1810-1815)*

Paulo Cesar Oliveira de Jesus  

Universidade Federal do Recôncavo da Bahia

Os desdobramentos do conflito diplomático-militar envolvendo Inglaterra e França, que datavam desde o fim do século XVIII, provocaram profundas transformações no Brasil nas primeiras décadas do século XIX. Sem conseguir manter uma posição neutra diante da exigência francesa de adesão incondicional ao bloqueio continental imposto à Inglaterra, restou à monarquia portuguesa o exílio na mais rentável de suas colônias. Planejada e executada com apoio diplomático logístico e militar da marinha de Sua Majestade Britânica, a inédita manobra assegurou a integridade dos domínios portugueses e a preservação da Dinastia de Bragança.

Com a transferência em curso, um mês antes de se instalar no local escolhido para a nova sede da monarquia, a cidade do Rio de Janeiro, mas visando assegurar que o Brasil pudesse exercer no sentido pleno a nova função, o regente D. João acabou por promover uma série de flexibilizações econômicas e políticas destinadas a assegurar o funcionamento da burocracia estatal. Neste sentido, a proposta do liberal baiano José da Silva Lisboa, que pregava a supressão do monopólio comercial metropolitano, foi parcialmente acolhida

* Este trabalho é parte da Tese de Doutorado, defendida em 2017, junto ao Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal da Bahia, intitulada “Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)”.

pelo regente, que, durante sua curta passagem pela Bahia, assinou a Carta Régia, publicada em 28 de janeiro de 1808, franqueando todos os portos brasileiros às nações amigas de Portugal. Ao pôr fim ao monopólio comercial português, a medida sinalizava o novo momento das atividades comerciais, pois apontava a abertura de algumas áreas a algo até então desconhecido de muitos negociantes: a concorrência.

Dois anos depois, já com a Corte devidamente instalada no Rio de Janeiro, o governo português, visando reforçar a aliança anglo-portuguesa, assinou dois acordos que, dentre outros aspectos, alteraram o padrão de cobrança das tarifas alfandegárias sobre produtos britânicos, além de fazer um aceno concreto às causas abolicionistas defendidas pela Grã-Bretanha. Assim, do Tratado de Aliança e Amizade, em seu artigo X, consta que o governo

tem resolvido de cooperar com Sua Majestade Britânica na causa da humanidade e justiça, adotando os mais eficazes meios para conseguir em toda a extensão dos Seus domínios uma gradual abolição do comércio de escravos [...]. Deve porém ficar distintamente entendido que as estipulações do Presente Artigo não serão consideradas como invalidando ou afetando de modo algum os direitos da Coroa de Portugal aos territórios de Cabinda e Molemo [...] nem como limitando ou restringindo o comércio de Ajuda e outros portos da África (situados sobre a costa comumente chamada na língua Portuguesa a Costa da Mina), [...] nem os direitos de Seus vassallos de negociar com estes lugares, exatamente pela mesma maneira que eles até aqui o praticavam.¹

Os acordos firmados provocaram descontentamentos, e pelo menos um deles, especificamente o de Aliança e Amizade, gerou significativos prejuízos na praça comercial da Bahia, a segunda mais importante no fluxo de africanos escravizados que entravam no Brasil. À primeira vista,

1 “Tratado de amizade e aliança entre o Príncipe Regente de Portugal e o Rei do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda” in Brasil, *Collecção das leis do Imperio do Brazil 1810*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, pp. 48-49.

o tratado continha aspectos fora da alçada comercial, mas o compromisso assumido pelo governo português com uma futura extinção do comércio da escravatura em seus domínios custou caro aos comerciantes de africanos escravizados sediados na Bahia. Grandes e pequenos negreiros tiveram embarcações apreendidas ou obrigadas a deixar portos africanos sem realizar negócios, em nome de um suposto descumprimento dos acordos bilaterais envolvendo Portugal e Inglaterra.

Os problemas políticos e diplomáticos gerados pelo Tratado de Aliança e Amizade, assim como a importância do artigo X para a instauração do debate sobre o fim do comércio de africanos para o Brasil, têm merecido atenção de muitos historiadores. Em alguma medida, os desdobramentos diplomáticos decorrentes dessa querela já foram alvo de escrutínio por parte de muitos pesquisadores, cujos estudos revelaram importantes aspectos da questão, mas acabaram dedicando-se sobretudo aos limites que a Coroa portuguesa dispunha para negociar tal tema com a Inglaterra. Grande parte deles, no entanto, tem se dedicado ao aspecto estritamente econômico da questão ou mesmo a seus desdobramentos diplomáticos. Em comum, esses estudos secundarizam o impacto econômico da interferência inglesa sobre o negócio negreiro na Costa da Mina, bem como a extensão dos prejuízos financeiros e os efeitos indiretos nas praças importadoras de africanos.²

2 O comércio transatlântico de africanos escravizados para o Brasil há muito é objeto de investigações históricas. Dentre os estudos pioneiros no Brasil, temos: Agostinho Marques Perdigão Malheiro, *A escravidão no Brasil: ensaio histórico-jurídico-social*, São Paulo: Ed. Cultural, 1944; Luis Vianna Filho, *O negro na Bahia*, São Paulo: José Olympio, 1946; Maurício Goulart, *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*, São Paulo: Alfa-Ômega, 1975. Para as primeiras estimativas de capitais mobilizados e origens de cativos transportados, ver: Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison: University of Wisconsin Press, 1969. Para estimativas atualizadas, ver: “Trans-Atlantic Slave Trade – Database (TSTD)”, *Slave Voyages* ☒. As campanhas pelo fim do tráfico para o Brasil foram analisadas por: Leslie Bethell, *A abolição do comércio brasileiro de escravos: a Grã-Bretanha, o Brasil e a questão do comércio de Escravos, 1807-1869*, Brasília: Editora do Senado Federal, 2002; e Robert E. Conrad, *Tumbeiros: o tráfico escravista para o Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1985. Sobre o tráfico para a Bahia e a relação com a Costa da Mina: Pierre Verger, *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benin e a Bahia de todos os Santos: século XVII ao XIX*, São Paulo: Corrupio, 1987. Sobre a tragédia humana vivida pelas vítimas do comércio atlântico de africanos e o cotidiano das expedições negreiras, ver: Jaime Rodrigues, *De costa*

Este artigo discute as reações na Bahia contra usos que oficiais dos cruzadores da marinha inglesa fizeram do Tratado de Comércio e Amizade, causando limitações ao comércio negreiro na Costa da Mina. Os processos movidos pelos proprietários dos tumbeiros, cujos giros comerciais foram interrompidos pelos cruzadores britânicos, aliados à documentação produzida pela burocracia portuguesa, são aqui analisados para refletir sobre: como as incursões restritivas impactaram a atividade negreira realizada a partir da Bahia; os artifícios utilizados pelos comerciantes envolvidos no negócio para contornar a situação; de que maneira as reações dos negreiros baianos contribuíram para evitar maiores concessões às pretensões de pôr fim ao tráfico encampadas pelos ingleses;

a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro: 1780-1860, São Paulo: Companhia das Letras, 2005; Marcus Rediker, *The Slave Ship: A Human History*, Penguin Books, 2008; Peter Linebaugh e Marcus Rediker, *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do atlântico revolucionário*, São Paulo: Companhia das Letras, 2008; Manuel Barcia, *The Yellow Demon of Fever: Fighting Disease in the Nineteenth-Century Transatlantic Slave Trade*, New Haven: Yale University Press, 2020. Para estudos que buscam compreender a estrutura do tráfico brasileiro sem perder de vista a dimensão africana, ver: Manolo G. Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 1997; Roquinaldo A. Ferreira, “Dos sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1996. Sobre a face brasileira dos debates e tensões sobre o fim do tráfico, ver: Jaime Rodrigues, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, Campinas: Editora da Unicamp; Cecult, 2000; Tâmis Parron, *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011; Sidney Chalhoub, *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*, São Paulo: Companhia das Letras, 2012; Beatriz G. Mamigonian, *Africanos livres: a abolição do tráfico de escravos no Brasil*, São Paulo: Companhia das Letras, 2017. Sobre sujeitos e mecanismos de funcionamento da estrutura do tráfico ilegal em ambos os lados do Atlântico, ver: Cristiana F. L. Ximenes, “Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1999; Alberto da Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza: mercador de escravos*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004; João José Reis, Flavio dos Santos Gomes e Marcus J. M. de Carvalho, *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c. 1822-c. 1853)*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010. Sobre o fim do tráfico para a Bahia: Luís Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de escravos*, São Paulo: Ática; CNPq, 1988; Paulo Cesar Oliveira de Jesus, “O fim do tráfico de escravos na imprensa baiana (1811 – 1850)”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004; Dale T. Graden, *Disease, Resistance, and Lies: The Demise of the Transatlantic Slave Trade to Brazil and Cuba*, Baton Rouge: Louisiana State University Press, 2014.

e como as ações dos cruzadores britânicos contribuíram para a construção de um consenso em torno da defesa do comércio de cativos africanos.

Dando conta do ocorrido

Quando o mestre Manuel Joaquim cruzou a barra da Baía de Todos os Santos em 18 de maio de 1812, conduzindo o brigue S. Lourenço, havia então completado um giro à costa da África, iniciado em meados de novembro do ano anterior. Ancorou no porto de Salvador 36 dias depois de sua partida da Costa da Mina, trazendo consigo 265 cativos vivos, alguns panos e muitas notícias sobre as capturas de navios portugueses que realizavam o comércio da escravatura “em qualquer sítio da costa”. Possivelmente, as informações sobre esses acontecimentos foram compartilhadas pela gente do mar e por frequentadores da zona portuária da cidade de Salvador, antes de serem publicadas na edição de sexta-feira, dia 22 de maio, do único jornal editado na Bahia no período.³

Dois dias antes das informações trazidas a bordo do S. *Lourenço* ganharem destaque na gazeta, outra embarcação negreira, o bergantim *Lindeza*, havia chegado de Serra Leoa. Sem a “carga” de cativos, transportava somente sua marinhagem e mais de quarenta pessoas pertencentes a embarcações apresadas pelos cruzadores britânicos na Costa da Mina. A chegada desses indivíduos, que “sabiam por ver” os atos realizados pela marinha inglesa na costa africana, possibilitou aos armadores das expedições negreiras na Bahia conhecer detalhadamente os contratempos enfrentados pelos navios negreiros de bandeira portuguesa. Após a divulgação dessas notícias no periódico local em 26 de maio, muitos dos residentes da cidade puderam ter uma maior dimensão das questões que estavam afetando aquele importante ramo da economia da capitania.⁴

3 *Idade d'Ouro do Brazil*, Salvador, 22 maio 1812, p. 4. Disponível no Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB), Microfilmes.

4 *Idade d'Ouro do Brazil*, 26 maio 1812, p. 4.

Até meados de 1811, as informações sobre as embarcações apreendidas eram fragmentadas; ainda assim, o pouco que se descobriu por meio de “ouvir falar” gerou grande comoção entre os interessados naquele comércio. Tal situação foi ganhando contornos mais complicados à medida que novas embarcações retornavam da costa da África trazendo a bordo mestres e capitães munidos de documentos que comprovavam as investidas dos cruzadores de Sua Majestade Britânica sobre navios negreiros portugueses. Até o fim daquele ano, mais de uma dezena de embarcações que realizavam o comércio da escravatura a partir de Salvador seria apreendida pelos ingleses sob a justificativa de desrespeito ao artigo X do Tratado de 1810. Esse foi um argumento duramente contestado pelos operadores do comércio negreiro na Costa da Mina e que contribuiu para fomentar, em parcela da gente ligada às atividades marítimas, o desejo de responder belicamente às ações repressivas dos cruzadores britânicos.⁵

As divergências quanto ao alcance dos compromissos assumidos no Tratado de Aliança e Amizade deram início a uma batalha diplomática que se arrastou sem qualquer consenso até 1815, quando, por ocasião do Congresso de Viena, um tratado e uma convenção colocaram fim à questão e às reclamações dela decorrentes. Isso porque os prejudicados haviam protestado formalmente junto ao governo português exigindo uma postura enérgica na defesa dos interesses de seus súditos; sem perder tempo, fizeram as contas e passaram a reivindicar indenização. Nada ficou de fora: valores de barcos, mercadorias, escravos marinheiros embarcados, velas, cordas e até o quanto deixaram de ganhar. Em um mapa de justificativas, datado de 18 de janeiro de 1813, proprietários de embarcações “portuguesas pertencentes à Praça da Bahia” capturadas, condenadas ou “obrigadas a levantar ferro dos portos em que se achavam negociando, pelos vasos e embarcações de sua Majestade Britânica”, informaram que seus prejuízos somavam 930:207\$728 (novecentos e trinta contos, duzentos e sete mil, setecentos e vinte e oito réis).

5 Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 302.

Tendo em vista a necessidade de justificar seus pleitos, apresentaram informações detalhadas com os nomes dos proprietários de cada navio, local e data do apresamento, embarcação apresadora, lugar para onde a presa fora conduzida, pretexto da apreensão, valor do casco e das carregações e o número de escravos que cada embarcação deixou de importar. As cifras levantadas tratam das contas de quatorze embarcações da Bahia e uma de Pernambuco – que entrou na lista apenas por estar segurada por uma das companhias de seguros que operavam na praça da Bahia. O “número de escravos que deixaram de importar” chegava a 4.197, na conta dos peticionários.⁶

Dois anos depois, a partir dos “Processos e Sentença de Justificação dadas pela Real Junta do Commercio e Mezas d’Inspeção no Brasil”, o cônsul geral de Portugal em Londres elaborou uma lista mais completa sobre as perdas dos súditos portugueses. Nela, acrescentou informações de embarcações baianas capturadas após janeiro de 1813 e já incorporou os valores referentes às demais praças brasileiras e de outras possessões portuguesas, chegando às seguintes cifras:

Tabela 1
Valores reclamados à Inglaterra pelos navios portugueses apresados, 1811-1815

Praça	Quantidade	Valor reclamado	Percentual
Bahia	18	1.048:295\$059	88,8%
Ilha de S. Thomé e Príncipe	1	2:793\$013	0,2%
Pernambuco	1	36:507\$317	3,1%
Rio de Janeiro	2	93:161\$989	7,9%
Total	22	1.180:757\$378	100%

Fonte: “Lista dos navios tomados na costa d’África cujos processos e Sentenças de Justificação dadas pela Real Junta do comércio e Mesas d’Inspeção no Brasil. Datada de 15 de maio de 1815”, *O Investigador Portuguez*, Londres, v. XII, mar. 1815, pp. 672-673. Disponível na Biblioteca Nacional de Lisboa (BNL).

O cônsul advertia que os números podiam ser ainda maiores caso fosse confirmada a ausência das contas de outras treze

6 Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI), Comissão Mista (CM), lata 10, maço 3 (*Desengano*). O mapa, no arquivo, está identificado como documento avulso.

embarcações.⁷ Possivelmente, tais informações foram as mesmas que serviram de embasamento à “Exposição apresentada ao Congresso pelos Plenipotenciários de Portugal, sobre a pretensão da Inglaterra à Abolição imediata do Tráfico da Escravatura”, por meio da qual o representante português em Viena, Palmela Souza, afirmou que em tempo de paz os “procedimentos injustos e ofensivos da parte dos corsários Ingleses têm privado a nação Portuguesa de grande número de vasos”.⁸ Luís Henrique Dias Tavares comentou sobre os dados apresentados pelo cônsul português e levantou dúvida sobre tais valores: “Outras contas, feitas em 1816, diminuíram as perdas da Bahia para 442:523\$756, e aumentaram as do Rio de Janeiro para 255:519\$343, orçando-se as de Pernambuco em 17:721\$404, e as do Maranhão em 138:586\$966. São as contas a que chegou o procurador dos comerciantes do Rio de Janeiro, Jozé Agostinho Barbosa”.⁹

Uma tabela publicada em 1822 possibilita afirmar que o procurador do Rio de Janeiro citado por Tavares subestimou os números para a Bahia, preocupado em defender os interesses de seus representados, ou mesmo por desconhecimento dos processos em curso. Mais completa que os documentos anteriores, a tabela de 1822 listava 34 embarcações, com datas de tomadas, valores principais, lucros reclamados e juros vencidos. Além de ratificar as contas feitas em 1815, confirmou a suspeita do cônsul português acerca da existência de outras embarcações por incluir na lista, que somavam doze. Desta forma, houve um aumento do valor principal reclamado por todas as praças, mesmo tendo a Bahia deixado de computar a seu favor três embarcações (*Vênus*, transferida para a conta do Rio de Janeiro, *Urbano* e o *paquete Volante*, agora contabilizados para Pernambuco).


7 *O Investigador Portuguez*, v. XII, mar. 1815, pp. 672-673.

8 *Correio Braziliense, ou Armazém literário*, Londres, v. 14, 1815, pp. 728-732 (disponível na BNL). A referida exposição foi apresentada ao Congresso de Viena em 18 de dezembro de 1814.

9 Tavares, *Comércio proibido de escravos*, pp. 20-21.

Tabela 2
Embarcações reclamadas, 1814

Praça comercial	Quantidade	Valor reclamado	Percentual
Angola	1	20:692\$341	1,2%
Bahia	20	1.097:838\$844	62,2%
Ilha de S. Thomé e Príncipe	4	31:819\$554	1,8%
Maranhão	2	228:638\$470	12,9%
Pernambuco	1	36:507\$317	2,1%
Rio de Janeiro	6	350:023\$627	19,8%
Total	34	1.765:520\$153	100%

Fonte: “Tabela das Perdas e Danos experimentados pelos Negociantes Portugueses, em consequência dos apresamentos e feitos pelas forças Britânicas nos Navios empregados no resgate de escravos até trinta e um do mês de Maio de 1814”, *Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional do Brasil (HDBN)* .

A tabela demonstra que o pleito dos baianos era superior à soma das reclamações dos comerciantes de todas as outras praças juntas e correspondia a três vezes o valor reivindicado pelos do Rio de Janeiro, segunda praça mais afetada. Essa diferença expressiva resultava do fato de a Costa da Mina ser, desde longa data, o lugar preferencial do comércio negreiro baiano, associado ao impreciso entendimento dos limites de tal região por parte dos oficiais ingleses.¹⁰ O conflito de entendimentos resultava na ambígua, indefinida e confusa interpretação aplicada ao artigo X do tratado anglo-português, que provocou “demoradas controvérsias a respeito das capturas lícitas ou ilícitas de navios negreiros com bandeira portuguesa”.¹¹

Os cálculos apresentados para justificar o pedido de indenização incluíam os valores atribuídos ao casco da embarcação e aos equipamentos náuticos, aos instrumentos necessários ao resgate de cativos, a mantimentos, soldos e ao total de escravos adquiridos (ou que poderiam sê-lo) em troca das mercadorias embarcadas. A impossibilidade de utilização de qualquer padrão oficial de preços fez com que a avaliação dos itens perdidos, avariados ou prejudicados pela ação dos cruzadores ingleses fosse realizada “conforme a prática do tráfico mercantil” na Costa da Mina e em “outros mares”. No entanto, por conta da situação completamente

10 *O Investigador Portuguez*, v. VI, maio 1813, p. 367.

11 Tavares, *Comércio proibido de escravos*, p. 17.

atípica, a formulação da reclamação e a disposição dos itens a serem ressarcidos não obedeceram a um modelo propriamente dito, e, não raro, valores deixaram de ser incorporados à conta final.

Formalizada em dezembro de 1812, um ano e meio após o regresso de seu proprietário, José Silva Sena, a petição inicial do processo indenizatório da escuna Marianna sugere alguma dificuldade para justificar detalhadamente as perdas sofridas pela condenação em Serra Leoa. No documento apresentado à Mesa da Inspeção do Comércio e Agricultura da Cidade da Bahia constam apenas dois itens: 1. o valor de uma escuna nova construída, com casco forrado em cobre, panos, aguadas, aparelhos e demais utensílios necessários para realizar o tráfico da escravatura, acrescido da quantia paga ao seguro e “por isso avaliada em 10:600\$000” (dez contos e seiscentos mil réis); e 2. o montante a ser arrecadado com a permuta das mercadorias, gêneros e fazendas levadas à Costa da África (rolos de tabaco, canadas de aguardente, facas, peças de lenços e gangas de várias cores e tamanhos) e discriminadas na fatura, que, somadas às despesas e prêmio do seguro, valiam 14:174\$431 (quatorze contos, cento e setenta e quatro mil, quatrocentos e trinta e um réis).

Conforme declaração das testemunhas arroladas, esse montante, convertido “segundo o padrão de valor” praticado na Costa da Mina, alcançaria cerca de 3.759 onças.¹² Sabendo-se que escravos estavam sendo “negociados na ocasião, quando muito, a onze onças por cabeça”, as mercadorias embarcadas possibilitariam a aquisição de 341 cativos, que, vendidos em Salvador “um pelo outro por 130\$000” (cento e trinta mil réis), resultariam no valor apurado de 44:330\$000 (quarenta e quatro contos, trezentos e trinta mil réis). A soma do casco e do resultado esperado com a venda dos escravos na Bahia chegava a 54:930\$000 (cinquenta e quatro contos, novecentos e trinta mil réis). Além desse valor, Sena protestava por si e em nome dos outros dezesseis carregadores “os juros correspondentes em estilo, e uso mercantil, até seu total

12 A onça, no comércio atlântico, não se referia necessariamente a um determinado peso em panos ou outros produtos, mas a uma medida abstrata que funcionava como referência geral nos portos africanos e que permitia calcular equivalências entre diferentes mercadorias, ou conjuntos heterogêneos de mercadorias, como era muitas vezes o caso.

embolso, e satisfação; constados os ditos juro desde o 1º de junho de 1811, tempo em que se deveria ter liquidado, e apurado a negociação”.¹³

Na reclamação que fez, Antônio Esteves dos Santos, proprietário da sumaca *Flor do Porto*, foi muito mais atento aos detalhes, não deixando de declarar que “faziam parte da sua tripulação, como consta da Certidão da Matrícula junta; os quais onze escravos marinheiros, atendendo o seu préstimo e idade, e serviço valiam uns por outros, quando menos a duzentos mil réis por cabeça, que dá em réis, dois contos, e duzentos mil”.¹⁴

Dentre esses escravos-marinheiros, seis pertenciam ao próprio reclamante, enquanto os demais, a cinco outros senhores, todos “perdidos durante o apresamento”. Também não se deixaram de listar os gastos com os demais membros da tripulação, recorrendo-se para isso ao chefe de esquadra e Intendente da Marinha da Capitania, que atestou o valor das soldadas. Segundo o funcionário, seriam pagas “aqui neste porto por viagem redonda” ao capitão, Francisco Xavier de Abreu 650\$000 (seiscentos e cinquenta mil réis); o piloto, Manoel Correa de Moraes, receberia 300\$000 (trezentos mil réis), enquanto os membros menos graduados, como os já referidos escravos, receberiam valores mais módicos, perfazendo, cada um, 40\$000 (quarenta mil réis), a serem pagos a seus respectivos proprietários. Assim, a soma de sua reclamação incluía o valor do casco da embarcação, o aparelhamento do navio, salários e o valor que seria apurado com a venda dos escravos adquiridos.¹⁵

Os valores atribuídos às mercadorias de todos os carregadores eram listados na fatura, garantindo-se que a embarcação havia cumprido os procedimentos formais para deixar o porto de Salvador. De fato, dois dias antes de levantar âncora em direção à Costa da Mina, em 19 de agosto de 1811, o Capitão Abreu fechou “a dita fatura com todas as despesas e prêmios de seguro”. Na lista constavam os produtos corriqueiramente utilizados para negociar escravos: canadas de aguardente, rolos de tabaco,

13 AHI, CM, lata 21, maço 1 (*Mariana*).

14 AHI, CM, lata 16, maço 3, pasta 1 (*Flor do Porto*).

15 AHI, CM, lata 16, maço 3, pasta 1 (*Flor do Porto*).

quintais de ferro, peças de lenços, de cambrainhas e de chitas, facas, espelhos grandes, estojos com navalhas finas, milheiros de agulhas e pares de argolas. Essas mercadorias, que pertenciam a treze carregadores, foram avaliadas em 7:291\$342 (sete contos, duzentos e noventa e um mil, trezentos e quarenta e dois réis).¹⁶

Principal documento do processo de apelação, a fatura permitia comprovar o volume e o valor correspondente ao total dos produtos embarcados. Esses produtos tinham seu valor convertido em onças e, a partir daí, apurava-se a quantidade de escravos correspondente conforme os preços praticados na Costa da Mina. Dessa forma podia-se calcular o resultado esperado com a venda dos cativos na respectiva praça de atuação do traficante, valor que era sempre superior ao das mercadorias. O quinto artigo da petição do processo do brigue *Desengano* exemplifica o procedimento comercial e contábil:

que a dita fatura importando com todas as suas despesas, e prêmio do seguro em reis vinte um conto duzentos oitenta e quatro mil, duzentos, e oito reis, podia produzir na Costa da Mina, pela redução feita na conta número um, cinco mil quatrocentas, quarenta e quatro onças de fazenda, padrão este de valor, ou termo de comparação a que todos os gêneros, e fazendas, se reduzem naquela Costa e que serve para determinar o custo de cada escravo, segundo o antigo costume e modo de traficar, introduzido pelos Negros Potentados, que são os Tratantes dos Cativos, e que ao tempo em que o dito Brigue fazia a sua navegação, estava ela bem prosperada; porque o preço corrente, e mais geral dos Escravos, era então quanto muito a onze onças por cabeça, e incluído neste número de onças, as despesas que se fazem com cada cativo em particular e com a carregação em geral, digo e com a negociação em geral, de sorte, que as ditas cinco mil, quatrocentas, e quarenta, e quatro onças, redução total da Carga, segundo se vê na dita Conta permutadas em escravos, a Onze por cabeça, como dito é, dariam quatrocentos, e noventa e cinco cativos.¹⁷

16 AHI, CM, lata 16, maço 3, pasta 1 (*Flor do Porto*).

17 AHI, CM, lata 10, maço 3 (*Desengano*).

A indenização pleiteada variava muito: de acordo com a capacidade da embarcação, a quantidade de mercadorias transportadas, o valor projetado para a venda dos cativos e o desfecho da abordagem pelos cruzadores ingleses – o navio negreiro podia ser considerado boa presa e apreendido, ou apenas obrigado a interromper o andamento da expedição, com prejuízos menores para o negócio. O proprietário do *Falcão* exigia ser ressarcido em 100:762\$836 (cem contos, setecentos e sessenta e dois mil, oitocentos e trinta e seis réis) pela perda da embarcação e do que deixou de apurar com a venda dos escravos. Por sua vez, José Tavares França pedia a quantia de 13:388\$466 (treze contos, trezentos e oitenta e oito mil, quatrocentos e sessenta e seis réis) em virtude dos prejuízos causados à viagem do *Desforço*. Já Sena pleiteava 54:930\$000 (cinquenta e quatro contos, novecentos e trinta mil réis) pela *Flor do Porto*, um pouco mais que a metade do valor reclamado pelo proprietário do *Falcão* e quatro vezes mais que a indenização solicitada pelos embaraços causados ao *Desforço*. Contas que não diziam respeito apenas aos donos das embarcações, mas também aos numerosos sócios (“carregadores”) que participaram das expedições prejudicadas pelos cruzadores ingleses.

Conforme a conta

Orçadas em dezenas de contos de réis, as perdas decorrentes dos ataques perpetrados pelos ingleses atingiram muitos carregadores negreiros, alguns dos quais puderam minimizar as perdas recorrendo às apólices de seguros que tinham. O seguro não era obrigatório, de maneira que grandes, médios e pequenos carregadores contratavam os serviços junto às companhias seguradoras ao sabor de seus interesses e disponibilidade financeira. Negociados por valores que variavam entre 6% e 16% da avaliação dos bens segurados (casco devidamente aparelhado e mercadorias), os prêmios cobriam riscos de tempestades, naufrágios, tomadas, mudanças forçadas

de direção da viagem, fogo, abordagem, apreensão e pilhagem, represálias, detenções em virtude de declarações de guerra e “todos os casos cogitados e não cogitados”. A apólice garantia indenização:

No caso de perda, que Deus não permita, prontamente a pagaremos, logo que nos for demonstrada, a saber: sendo perda total a noventa e oito por cento; sendo avaria grossa, sem abatimento; e sendo avaria ordinária, pagaremos a diminuição do valor, que por ela tiverem os gêneros segurados, cuja diminuição se conhecerá na avaria parcial, comparando os gêneros avariados com os não avariados; e na avaria universal, comparando o seu valor existente com o primeiro valor, e gastos constantes das faturas.¹⁸

Apenas as rebeliões a bordo e o abandono de mercadorias seguradas acarretavam a perda de tais direitos de ressarcimento. Respeitando os termos e prazos estabelecidos no ato da contratação, logo após a ocorrência do sinistro – ou seja, a apreensão por parte dos cruzadores britânicos – os portadores das apólices comunicavam às respectivas seguradoras, tendo em vista o recebimento do principal empregado.¹⁹

Proprietários de embarcações negreiras, em muitos casos, figuravam como seus principais carregadores e, por isso, quando da ocorrência de apreensões, acumulavam as maiores perdas. Francisco Antonio Filgueiras, João Joze de Moraes Cid, Domingos Joze Antonio Rabello e Manoel Ribeiro da Silva eram donos do bergantim *Falcão*, avaliado em 16:562\$483 (dezesseis contos, quinhentos e sessenta e dois mil, quatrocentos e oitenta e três réis), e de 193 dos 387 cativos que nele eram transportados e que perfaziam 24:136\$000 (vinte e quatro contos, cento e trinta e seis mil réis). Além de possuírem 50% da “carga humana” a ser comercializada, também lhes pertenciam cinco escravos marinheiros, assim como

18 AHI, CM, lata 16, maço 3, pasta 1 (*Flor do Porto*).

19 Sobre o funcionamento das primeiras seguradoras no Brasil, ver: Verena Alberti (org.), *Entre a solidariedade e o risco: história do seguro privado no Brasil*, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1998.

grande parte do carregamento da embarcação: 840 arrobas de carne seca, 162 garrafas de aguardente-febril, cinco relógios de algibeira, nove rosários ou fios de contas de ouro. Em associação atuavam três outros carregadores que adquiriram 72 cativos no valor de 9:227\$128 (nove contos, duzentos e vinte e sete mil réis). Diferente dos anteriores, Antônio Vaz de Carvalho, individualmente, negociou 38 cativos, faturados por 5:427\$640 (cinco contos, quatrocentos e vinte e sete mil, seiscentos e quarenta réis). Ou seja, oito carregadores eram donos de 303 cativos, algo em torno de 78% do total da “carga viva” transportada. Todos devidamente segurados com “prêmios a 16% por viagem redonda” junto às três companhias de seguros: Bem Comum, Boa Fé, Companhia de Lisboa (Bonança) e pelos próprios proprietários.²⁰ Não obstante o lucro que estes negociantes não puderam obter, foi-lhes possível recorrer às seguradoras para receber 98% do valor da perda, conforme previsto nos artigos décimo quinto e vigésimo do alvará régio de 11 de agosto de 1791.²¹

Por ser facultativa a contratação dos serviços de uma seguradora, esse era um expediente ao qual alguns dos envolvidos com o comércio de longo curso não recorriam. Com os negociantes de cativos africanos não era diferente, e muitos navios e mercadorias seguiam em suas viagens “por conta e risco” de armadores e carregadores. João Baptista Cardozo, ex-caixeiro da companhia de seguros Boa Fé, por exemplo, seguiu como passageiro no vaso *Falcão*, levando consigo dois escravos na esperança de obter melhor lucro ao vendê-los por 300\$000 (trezentos mil réis), avaliação um pouco acima dos demais “por serem ladinos”. Mas lhe faltou o seguro: ele foi o único, dentre os doze carregadores de até dois escravos, que não contratou os serviços de uma seguradora. Condição semelhante à vivida por três Annas (Joaquina, Maria da Conceição e S. Jozé), carregadoras na *Mariana*, que embarcaram,

20 AHI, CM, lata 15, maço 3, pasta 1 (*Falcão*).

21 “Alvará Régio de 11 de agosto de 1791” in António Delgado da Silva (org.), *Collecção da Legislação Portuguesa desde a última Compilação das Ordenações*, Lisboa, Typografia Maigrense, 1825, p. 588.

cada uma, sem seguro, 10 rolos de tabaco da Mina ao preço de 37\$190 (trinta e sete mil, cento e noventa reis). Metade deste valor foi o prejuízo que teve Manoel Borges, por ter enviado, no mesmo carregamento, seus cinco rolos de tabaco sem a cobertura de uma apólice.²²

Essas quantias eram irrisórias quando comparadas ao montante investido pelos proprietários do brigue *Feliz Americano*, que se abstiveram de contratar uma seguradora, e então reclamavam o ressarcimento do valor do prêmio que não haviam pago, com o argumento de que o haviam investido implicitamente na operação, na forma de risco:

Que não tendo segurado o dito valor do Casco e seu aparelho, nem em todo, nem em parte, viera a tomar sobre si os riscos da navegação, e que estes ao tempo em que o bergantim fez rota para os portos do seu destino corriam nesta Praça a oito por cento os quais calculados sobre os ditos vinte contos de réis dão [...] um conto seiscentos mil reis, que o Suplicante tem direito a exigir sobre aquele valor na forma do princípio estabelecido em comércio, que quem não segura os riscos próprios sobre si os toma, como se segurasse a terceiro.²³

As justificativas utilizadas pelos comerciantes para não contratar um serviço capaz de minimizar suas perdas não se encontram na documentação sobre o período coberto por este estudo. No entanto, quer por indiferença quanto aos potenciais riscos da empreitada, quer pela tentação de reduzir os custos da operação, ou mesmo por falta de condições de pagar, o que se nota é que tanto grandes operadores do tráfico quanto pequenos investidores sofreram as consequências eventuais de perdas por carregar mercadorias a descoberto.

Alguns carregadores de menor vulto sequer apareciam nas contas do prejuízo causado pelos ingleses, pois confiavam seus produtos a terceiros, em nome dos quais se fazia o registro na fatura. Após o confisco do bergantim *Prazeres*, o caixa da embarcação, Luiz José Gomes,

22 AHI, CM, lata 21, maço 1 (*Mariana*).

23 AHI, CM, lata 15, maço 4, pasta 2 (*Feliz Americano*).

publicou um chamado aos carregadores das mercadorias que lhe foram consignadas quando de sua partida para a Costa da Mina, em 28 de setembro de 1811: “faz ciente a todas aquelas pessoas que tiverem alguma carregação em o dito bergantim autenticadas pelo mesmo Mestre as leve ao seu Escritório ao guindaste dos Padres casa nº 31 no prefixo tempo de 8 dias a fim deste as poder contemplar em sua Representação na conta que deve dar, e havendo maior demora as não recebe, & C”.²⁴

Uma convocação que, entre outras coisas, mostra que Gomes, sabedor da existência de mercadorias registradas na fatura principal em nome dos três proprietários do bergantim, mas pertencentes a terceiros, precisava acertar com estes as contas do resultado esperado e a forma de receber a indenização correspondente, a ser paga pela companhia Boa Fé.²⁵ Eram importâncias diminutas quando comparadas às dezenas de contos perdidas pelos proprietários da carregação principal do *Falcão*, mas para pequenos investidores, que sequer podiam arcar com o pagamento dos prêmios dos seguros, tais prejuízos podiam representar falência.

Independente de terem apólices de seguro, alguns negreiros tinham capacidade financeira para suportar a perda de somas consideráveis, enquanto outros podiam se ver em sérias dificuldades com a perda de valores bem menos expressivos. José Silva Sena, dono e capitão da escuna *Mariana* e seu principal carregador, parece ter sofrido grande abalo financeiro com a tomadas de sua única embarcação e toda a aparelhagem, segurada apenas parcialmente com a companhia Bem Comum. A indenização de apenas metade do valor da escuna pode ter determinado a perda da condição de armador de expedições negreiras, uma vez que, após a apreensão, só há um registro de seu retorno à Costa da Mina, em 1812, como mestre do navio *Boa Hora*, pertencente a Manoel Gomes Correia.²⁶

24 *Idade d’Ouro do Brazil*, 30 out. 1812, p. 4.

25 AHI, CM, lata 26, maço 6, pasta 2 (*Prazeres*).

26 “TSTD”, #7343 (1812). As demais viagens feitas pelo *Boa Hora* foram: #7321 (1811), #7332 (1812); #7352 (1814) e #7369 (1814). Para os valores pedidos nas indenizações, ver: *O Investigador Portuguez*, v. XII, 1815, pp. 672-673.

Diferentemente dele, José Bento Fernandes, comerciante de Pernambuco – que teve seu navio *Santo Antônio e Almas* apreendido pelos ingleses e comprado em Serra Leoa por Sena para retornar a Salvador –, ainda possuía recursos suficientes para readquirir sua escuna. Em 22 de julho de 1811, Fernandes, novamente na condição de proprietário de sua embarcação, solicitou à Mesa de Inspeção da Bahia autorização para fazer negócios em escravos na Costa da Mina.²⁷ No ano seguinte, a *Santo Antônio e Almas* se encontrava ancorada no Porto de Onim, com sua “carga viva”, quando foi novamente apreendida – mas em seguida “largada por estarem infeccionados os escravos com bexiga”.²⁸ Mesmo após esta segunda abordagem, Fernandes recolocou a embarcação em atividade ainda em 1812 e, poucos meses depois, armou também a *N. S. da Conceição Esperança* para o comércio na costa africana.²⁹ Quem também continuou atuando foram os carregadores do *Falcão*, dentre os quais José de Cerqueira Lima e Jozé Alves da Cruz Rios, que nele haviam embarcado, respectivamente, quatorze e doze escravos. Aparentemente, eles não foram tão afetados com a perda da embarcação, pois ambos ainda figuraram durante muitos anos ainda no comércio de africanos.³⁰

As contas elaboradas para justificar os prejuízos decorrentes de abandonos de negociações, apresamentos e confiscos indicam que, independentemente de terem ou não apólices de seguros, da disponibilidade ou interesse de se manterem atuando, muitos foram afetados pelas primeiras apreensões. O prejuízo foi proporcional à participação no negócio, atingindo indiscriminadamente donos de embarcações, responsáveis pelo carregamento principal, e “dezenas de pessoas que costumeiramente investiam no comércio lícito de escravos”, em sua

27 APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial (ACP), maço 456 (1789-1822), Registros, *Alvarás de Navegação*, p. 273.

28 *Correio Braziliense*, v. VIII, 1812, p. 746.

29 Tito Franco de Alameda, *O Brazil e a Inglaterra ou o tráfico de africanos*, Rio de Janeiro: Typografia Perseverança, 1868, p. 66; e “TSTD”, #47168 (1812).

30 Sobre as atividades de Cerqueira Lima e Cruz Rios no tráfico de africanos, ver: Verger, *Fluxo e Refluxo*, cap. XII.

maioria carregadores de pequenas quantidades de mercadorias descritas nas faturas como carregamento das partes.³¹ Em conjunto ou individualmente, tanto estes quanto aqueles articularam estratégias destinadas a preservar seus interesses comerciais.

Além dos levantamentos contábeis para cobrar a reparação dos danos sofridos com a interferência inglesa, os armadores das expedições negreiras não só gestaram alternativas para minimizar os impactos negativos como também passaram a reivindicar uma atuação mais incisiva do governo imperial no sentido de garantir a manutenção e a rentabilidade de seus negócios.

Em defesa da boa fé

Os alvarás que permitiam “principiar a carregar” mercadorias nas embarcações com destino à Costa da Mina expedidos na capitania da Bahia após a assinatura dos tratados de 1810 demonstram não existir qualquer dúvida por parte dos comerciantes e das autoridades portuárias quanto à legalidade da realização do comércio de escravos africanos naquela região. Um ano separou a ratificação do Tratado de Aliança e Amizade e o retorno a Salvador do proprietário da *Mariana*, primeira embarcação baiana a ser confiscada por sentença do tribunal britânico de Serra Leoa. Nesse período, mais de cinco dezenas de autorizações foram expedidas pelas autoridades baianas sem que nelas constasse qualquer ressalva sobre impedimentos ou restrições à atividade negreira na Costa da Mina.³²

No ramo das atividades negreiras, a licença para carregar uma embarcação marcava o início da preparação de uma expedição e gerava expectativa de que em breve uma “carga” de escravizados aportaria na cidade. Levando em conta o tempo necessário para completar a carregaço, a duração da travessia no Atlântico, as negociações para

31 Tavares, *Comércio proibido de escravos*, pp. 23-24.

32 APEB, ACP, maço 456 (1789-1822), Registros, *Alvarás de Navegação*.

aquisição de cativos na costa africana e o retorno ao porto de Salvador, no século XIX, a viagem completava o giro em cerca de nove meses. Tendo conseguido autorização para carregar o bergantim *Bom Sucesso*, Joaquim José de Oliveira deixou a Bahia em 30 de março de 1810 e retornou com 371 cativos em 15 de outubro daquele mesmo ano.³³ Um mês antes, em setembro, Antônio Esteves dos Santos, devidamente autorizado, começou a carregar o *Palafox* para navegar à Costa da Mina, de onde retornou em meados de maio de 1811 com 503 “cativos vivos”. Dias depois, chegaram a escuna *Desforço*, com 152 cativos a bordo, e o bergantim *Scipião*, com 178. Seus alvarás para “fazer navegar resgate de escravos na Costa da Mina” haviam sido expedidos em junho e novembro do ano anterior.³⁴

A normalidade sugerida pelo contínuo fluxo de negreiros que retornava a Salvador após um “giro completo” não foi desfrutada por todos aqueles que obtiveram autorização para seguir viagem à costa africana após o segundo semestre de 1810. Antes de completar um ano da assinatura do Tratado de Aliança, os efeitos da interpretação feita pelos oficiais dos cruzadores ingleses já afetavam o giro comercial de uma embarcação que havia partido da Baía de Todos os Santos. Apesar disso, até o primeiro semestre de 1811, o número de pessoas na Bahia que conhecia “por experiência” os procedimentos dos cruzadores ingleses para abordar, apreender e confiscar navios negreiros era muito reduzido. Inicialmente, esteve restrita aos tripulantes da *Mariana*, que obtivera alvará para seu batismo na atividade negreira em 28 de junho de 1810. Tendo zarpado da Bahia em 3 de novembro, foi apreendida em 30 de dezembro do mesmo ano. Parte de seus tripulantes, o proprietário, o piloto Francisco de Paula e o mestre calafate Manoel de Assumpção Silva chegaram a Salvador, em junho de 1811, trazendo novidades pouco animadoras e

33 APEB, ACP, maço 456 (1789-1822), Registros, *Alvarás de Navegação*, p. 238; e “TSTD”, #51564 (1810).

34 *Idade d’Ouro do Brasil*, 4 jun. 1811, p. 4; APEB, ACP, maço 456 (1789-1822), Registros, *Alvarás de Navegação*, pp. 247, 256.

documentos que demonstravam a extensão de seu prejuízo, cujo ressarcimento ele iria “exigir do Apresador ou do Tribunal, que lançou a sentença, ou do governo inglês, ou de quem de direito for”.³⁵

Com a ocorrência de novas capturas e o regresso de tripulantes de outras embarcações tomadas, no fim daquele ano já circulava pelas ruas de Salvador um número considerável de testemunhas oculares da ofensiva inglesa na costa africana. À medida que aumentava a presença na cidade das pessoas que “sabiam por ver”, ampliava-se o contingente daqueles que sabiam “por ouvir dizer” ou “por ser público”. O testemunho do mestre calafate Manoel Antônio dos Santos, no processo movido pelo proprietário do *Conde do Amarante*, evidencia a frequência da circulação de informações sobre os incidentes envolvendo navios negreiros na cidade. Jurando falar a verdade, ele afirmou:

sabe por ver que o mesmo se expediu deste Porto da Bahia, em Novembro do ano passado de mil oitocentos e onze, para os da Costa da Mina, com destino de fazer escravos em Ajudá, debaixo do Comando, e Consignação de Manoel Rodrigues Bahia, munido dos despachos competentes, e de Passaporte Real, e *por ouvir dizer notoriamente*, sabe, que achando-se ele fundeado no dito Porto de Ajudá tratando da dita permutação ali entrou uma embarcação inglesa, que obrigou o dito Mestre Bahia, e outros dos vasos portugueses, ali fundeados, a saírem aceleradamente daquele porto com ameaças de serem apresados.³⁶

É razoável aceitar, portanto, que a inquietação provocada por informações desta natureza tenha compelido a Coroa portuguesa a instruir melhor seus súditos sobre os compromissos firmados com o governo inglês pelo Tratado de Aliança e a pautar, na agenda diplomática com a Inglaterra, o debate sobre o “real sentido” do artigo X.

Depois de inteirado das primeiras incursões dos cruzadores ingleses e da tomada de “vários navios portugueses que fazem o

35 AHI, CM, lata 21, maço 1 (*Mariana*).

36 AHI, CM, lata 8, maço 4, pasta 1 (*Conde do Amarante*).

comércio dos negros em portos da costa da África”, o regente encarregou o Conde de Linhares a instruir o representante português em Londres, Conde de Funchal, a atuar junto ao *Foreign Office* para assegurar o cumprimento do tratado em vigor. Segundo as diretrizes contidas no documento, a negociação da escravatura realizada em locais onde era permitida não poderia ser incomodada por um “fanatismo político” que causava visível dano aos proprietários lusitanos que faziam o comércio “em boa fé e à sombra do tratado”. Por conta disso, Funchal deveria insistir junto à diplomacia britânica, fazendo-os ver que os próprios ingleses demoraram “perto de vinte anos para abraçar a resolução de proibir o comércio dos negros”. Ele aludia ao período decorrente entre as discussões parlamentares na Inglaterra no fim da década de 1780 e a proibição do tráfico inglês em 1807. No caso brasileiro, o referido Conde profetizou na oportunidade que:

é evidente, que nem em meio século poderá S. A. R. fazer acabar no Brasil este triste, mas necessário comércio como muito desejaria, se isso fosse compatível com o bem público, e existência dos seus povos, e que só se poderá conseguir lenta, e sucessivamente, e de modo algum pelos meios da força que o Governo Britânico parece querer adotar, e que irritam sem produzir bem algum.³⁷

Sem perder tempo, em 21 novembro de 1811, Linhares oficiou ao Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário de Sua Majestade Britânica no Rio de Janeiro, Lord Strangford, informando-o dos acontecimentos:

acabam de chegar ao conhecimento de S. A. R. fatos tão extraordinários de capturas, e presas feitas por embarcações de guerra da Marinha Inglesa nas Costas da África, quanto as primeiras protegidas pelos princípios do Direito das Gentes faziam pacificamente o seu tráfico nas

37 APEB, Seção Colonial, Governo da Capitania, Governo Geral (C GC GG), Cartas Régias, n. 112 (1810-1812), *Conde de Linhares para o Conde de Funchal*, Palácio do Rio de Janeiro, 16 nov. 1811.

mesmas costas, e isto debaixo do pretexto de que faziam o comércio de Negros, quando para isso eram autorizadas até pelo artigo X do último Tratado de Aliança feito com a Grã-Bretanha.³⁸

Na missiva, Linhares instava o representante da Coroa Britânica a informar seus superiores das violências praticadas pelos cruzadores daquela nação, exigia satisfações sobre o ocorrido e cobrava indenização por ataques que abusavam da soberania de nações independentes.

Em resposta, o representante britânico no Rio de Janeiro, Lord Strangford, refutou os termos da nota, afirmando ver “com sumador” a promessa do regente português em cooperar com a Sua Majestade Britânica na causa da humanidade, por meio da adoção de meios para conseguir a gradual abolição do tráfico e, em lugar de promover sua “diminuição, antes se aumenta todos os dias”. Segundo ele, a aceitação, por parte da Corte de Londres, do artigo X do tratado, que reconheceu o direito dos portugueses em continuar fazendo o comércio de escravos na costa da África, estava restrita aos domínios da Coroa de Portugal. Por conta desse compromisso, o enviado inglês alegou ter autorização de seu governo apenas para pactuar com Portugal uma espécie de código de conduta a ser seguido pelos traficantes portugueses que os proibia de: 1. realizar negócios da escravatura fora dos limites “que a necessidade imperiosa já obriga a Sua Alteza Real a reconhecer”; 2. transportar cativos por conta de súditos de outra nação; 3. facultar o uso de sua bandeira para o comércio negreiro por súditos de outra nação; e 4. atuar fora de estabelecimentos ou feitorias pertencentes à sua Coroa. Esses eram princípios que Strangford acreditava auxiliar no combate àqueles que insistiam em atuar de maneira ilícita, mas que estavam “bem longe de querer impor a mais leve restrição sobre o comércio lídimo dos vassalos portugueses”.³⁹

38 APEB, C GC GG, Cartas Régias, n. 112 (1810-1812), *Conde de Linhares para o Conde de Funchal*, Palácio do Rio de Janeiro, 21 jan. 1811.

39 APEB, C GC GG, Cartas Régias, n. 112 (1810-1812), *Strangford para o Conde das Galveias*, Rio de Janeiro, 30 mar. 1812.

A troca de correspondências demonstra que encaminhamentos protocolares do corpo diplomático lusitano não foram capazes de conter o ímpeto antitráfico britânico.⁴⁰ Atuando de maneira pragmática, os armadores de expedições negreiras na Bahia passaram a apostar em procedimentos defensivos que, em tese, poderiam garantir o retorno em segurança de suas propriedades. Assim, a partir de pequenas observações inseridas na “carta de ordem”, eles buscaram limitar a autonomia dos capitães quanto aos locais no litoral africano onde poderiam comerciar. Diante do agravamento das tensões, logo evoluíram para determinações expressas aos capitães, proibindo-os de operar em determinados locais. Neste sentido, o comerciante Antônio Esteves dos Santos, proprietário da escuna *Flor do Porto*, que deixou a Bahia em 20 de agosto de 1811, determinou a Francisco Xavier de Abreu, mestre da escuna, que seguisse estritamente as instruções contidas na carta de ordens a fim de evitar ir de encontro ao décimo artigo do tratado “ultimamente assinado entre os governos Português e Inglês”.⁴¹ Luis Jozé Gomes, dono do bergantim *Prazeres*, foi mais específico quando alertou ao capitão Izidoro Martins Braga que:

Entrando para dentro do Cabo de Palmas, não dará Vossa Mercê fundo por conta em parte alguma, e sim seguirá sua viagem ao porto em que [se] destinar tomar canoas, pois que além de ser talvez presentemente pelas muitas embarcações que tem ido diante, negócio de pouca utilidade, não queremos ir em coisa alguma contra os Tratados existentes da nossa Corte, com a de Londres e sofreremos por esta causa algum prejuízo.⁴²

Visando dirimir a ignorância dos comerciantes em relação aos diplomas assinados em 1810, sobretudo em relação ao artigo que tratava do

40 Sobre o debate diplomático sobre o alcance do Tratado de 1810, ver: Guilherme de Paula Costa Santos, “A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro”, Dissertação (Mestrado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007, esp. cap. 2.

41 AHI, CM, lata 16, maço 3, pasta 1 (*Flor do Porto*).

42 AHI, CM, lata 26, maço 6, pasta 2 (*Prazeres*).

comércio da escravatura, o proprietário da Typografia Silva Serva avisou terem saído “à luz” os dois tratados celebrados entre Portugal e Inglaterra, “Comércio e Navegação e Amizade e Aliança”, à venda na loja da Gazeta.⁴³ Publicação que, associada às informações orais já disponíveis sobre a conduta dos oficiais ingleses no litoral africano, auxiliaram os armadores de expedições negreiras na Bahia a formularem recomendações aos mestres e pilotos que conduziriam as embarcações no giro negreiro à África. Pelo documento, além de não poder se descuidar do que especificava o tratado, eles deveriam limitar o comércio aos portos situados na Costa da Mina, observando-se a delimitação geográfica empregada pelos britânicos (ou seja, entre o Cabo Formoso e o das Três Pontas), “a fim de evitar qualquer contenda com os Oficiais Ingleses, que a seu arbítrio tem naquela costa publicado a mesma limitação”.⁴⁴ As instruções contidas nas cartas de ordens revelam que àquela altura os operadores do comércio de africanos para a Bahia já se articulavam a partir de instrumentos legais para contestar os argumentos utilizados pelos ingleses para apreender e condenar seus barcos.

Ao contrário do que esperavam alguns proprietários, entre os quais Vela Leone, limitar a autonomia comercial de capitães e mestres, obrigando-os a seguir estritamente o que estava especificado nas cartas de ordens, não garantiu maior tranquilidade na realização das transações na costa africana. Em 5 de abril, estando ancorados no porto de Ajudá, os bergantins *Urania* e *Triunfante* foram tomados por um cruzador inglês. Segundo Manoel Rodrigues Bahia, capitão do *Conde do Amarante*, que alegou tudo ter feito para cumprir o determinado pela carta de ordem “para assim evitar encontros com os oficiais ingleses”, a embarcação dirigida por ele escapou da mesma sorte apenas por conta da incapacidade logística dos apresadores:

e achando-se o dito bergantim fundeado no dito Porto de Ajudá, a fazer a permuta, e tráfico da Escravatura a que foi proposto, entrara aí em

43 *Idade d’Ouro do Brazil*, 11 out. 1811, p. 4.

44 AHI, CM, lata 8, maço 4, pasta 1 (*Conde do Amarante*); e *O Investigador Portuguez*, v. VII, out. 1813, p. 562.

cinco de abril do corrente ano de mil oito centos e doze, um navio, ou fragata, que depois de apresar dois bergantins portugueses também estacionados naquela franquia, fez dizer, publicou, intimou ao mestre do dito bergantim *Conde de Amarante*, e aos das outras embarcações que saíssem daquele Porto dentro de três dias prefixos, porque se [permanecessem] por mais tempo, seriam infalivelmente apresados, e levados por boa presa para a colônia da Serra Leoa, o que ele comandante Inglês não fez, talvez por lhe faltarem os meios de força de que havia mister para conseguir seus fins.⁴⁵

Ainda segundo Rodrigues Bahia, diante da real possibilidade de regresso dos ingleses, os demais condutores dos vasos lá estacionados saíram precipitadamente levando apenas os cativos que já haviam permutado. Havia o receio de novos agravos e, por conseguinte, maiores prejuízos aos proprietários dos navios e demais interessados, “com grande deterioração de seus cabedais e negociações”.⁴⁶

A convicção dos capitães negreiros de que poderiam ser alvo de novos ataques resultava de uma “desesperada sede de presas” demonstrada pelos oficiais ingleses em oportunidades anteriores. Postura repetida no dia 5 de março de 1812, quando, respondendo ao apelo dos oficiais portugueses, o encarregado pela Fortaleza de Ajudá enviou por seu escrivão, portando bandeira portuguesa, um comunicado ao comandante da fragata inglesa para “que largasse os vasos apresados, de cuja intimação não fizera o Comandante o menor caso, e tratava o mesmo escrivão com todo o desprezo”.⁴⁷ Ante o completo desrespeito ao pavilhão de tão fiel aliado, restou aos oficiais portugueses ordenar os preparativos do retorno à Bahia.

Tripulantes que presenciaram os incidentes no porto de Ajudá em abril começaram a aportar em Salvador por volta de meados de maio de 1812. Portadores de informações que interessavam a muitos

45 AHI, CM, lata 8, maço 4, pasta 1 (*Conde do Amarante*).

46 AHI, CM, lata 8, maço 4, pasta 1 (*Conde do Amarante*).

47 AHI, CM, lata 8, maço 4, pasta 1 (*Conde do Amarante*).

dos residentes na cidade, seus relatos à Mesa de Inspeção demonstravam o acirramento das tensões nos ancoradouros de Onim e Ajudá. Testemunhos que explicitavam uma maior frequência e agressividade das abordagens feitas pelos cruzadores britânicos, indicando não se tratar de episódios isolados, como podiam transparecer das primeiras apreensões. Por conta disso, os responsáveis pelo *Idade d'Ouro do Brazil* passaram a noticiar os eventos, atentando para a reincidência e o número dos casos, como no trecho a seguir: “pela última embarcação, que chegou aqui da Costa de Mina, sabemos que os ingleses fazem boa presa em qualquer sítio da costa sobre os nossos navios, que vão ao negócio dos escravos”.⁴⁸ A partir de então, os problemas enfrentados pelas embarcações portuguesas no litoral africano passaram a ser compartilhadas por um número cada vez maior de pessoas.

Antes de tornar públicos os detalhes dos episódios vividos na costa a Mina, os responsáveis pela condução da embarcação negreira alvo da ação dos cruzadores ingleses se apresentavam às autoridades da capitania, como fez Jacob Leandro. Na condição de mestre da embarcação *Lindeza*, ele esteve no palácio para solicitar providências ao governador. Na oportunidade, deve ter historiado o percurso do *Lindeza*, desde a partida para a Costa da Mina em alguma data após meados de agosto de 1811, até seu retorno em lastro no dia 26 de maio de 1812, trazendo “44 pessoas de transporte, pertencentes a vários navios tomados pelos ingleses na Costa da Mina”. Omissões e acréscimos não devem ter ficado de fora, mas é possível perceber uma ênfase no relato da apreensão, em janeiro de 1812, e da condenação, em 31 de março, no vice-almirantado britânico de Serra Leoa.⁴⁹ Seis dias depois de ter com o Conde dos Arcos, Leandro da Silva teve sua saga noticiada:

48 *Idade d'Ouro do Brazil*, 22 maio 1812, p. 4.

49 AHI, CM, lata 19, maço 3, pasta 2 (*Lindeza*); APEB, ACP, maço 456 (1789-1822), Registros, *Alvarás de Navegação*, p. 251.

Jacob Leandro da Silva, que saíra deste porto para a Costa da Mina, de piloto no bergantim *Lindeza* de José Cardoso Marques, foi tomado no porto de Onim, e juntamente o brigue *Prazeres*, e a sumaca *Flor do Porto*.

A tomada foi feita por uma fragata Inglesa, cujo comandante se denominava Frederico Paulo Irbi, que conduziu as ditas Embarcações para a Serra Leoa, onde foram julgadas boas presas, em virtude do Tratado, que mostraram ao tal Jacob, perguntando-lhe se tinha alguma cousa a dizer? Depois disto ele Jacob comprou a mesma Embarcação por 400 pesos de ouro [...].⁵⁰

À medida que “mais gente pertencente a algumas das embarcações apresadas” aportava em Salvador e as notícias iam chegando e correndo pela cidade, ampliava-se a comoção entre os negreiros. Os prejuízos decorrentes dos ataques britânicos logo se tornaram argumentos de pressão sobre o governo da capitania no sentido de que este pudesse atuar junto à Corte. Paralelamente à estratégia de buscar solução por meio dos canais diplomáticos, também surgiram manifestações pautadas no enfrentamento direto, tanto no litoral da África como em Salvador, onde súditos portugueses protagonizaram várias demonstrações públicas de descontentamento e insatisfação com relação à interferência inglesa nos negócios da escravatura.

Reclamações e represálias

Um abaixo assinado – datado de 4 de abril de 1813 e produzido por capitães e comandantes das embarcações portuguesas e pelo escrivão da fortaleza de Ajudá – possibilita depreender detalhes de uma ofensiva inglesa ocorrida no ano anterior. Conforme o documento, a desastrosa e violenta interferência teria começado no dia 19 de março, com a

50 *Idade d'Ouro do Brazil*, 26 maio 1812, pp. 3-4.

apreensão do bergantim *Urania* em Cabo Corso. Sob as ordens de um “capitão de preza”, que contava com uma pequena guarnição armada para controlar a tripulação, a embarcação foi conduzida e fundeada ao largo do ancoradouro de Ajudá, em 30 de março, visando dar a entender que se tratava de um barco inglês, enquanto a escuna responsável pelo apresamento entrou no porto e seu comandante foi a bordo de outros navios: *Triunfante*, *São Lourenço*, *Conde do Amarante*, *Bomcaminho* e *Ulisses*, que se encontravam em negociações para aquisição de cativos, solicitando aos pilotos seus despachos e passaportes para averiguar se atuavam conforme os tratados existentes. Sob o compromisso de que seriam entregues no dia seguinte, os documentos foram levados pelo oficial da escuna inglesa. Necessitando dar continuidade às atividades, os pilotos foram reivindicar a devolução dos respectivos documentos, conforme havia sido prometido, mas, quando se dirigiam à embarcação inglesa, constataram que um bergantim fundeado ao largo era o negreiro *Urania*, pois reconheceram seu mestre, Antônio de Santa Isabel, que se encontrava prisioneiro na escuna apresadora. No momento em que retornavam às suas embarcações, os oficiais perceberam que um lanchão com homens armados se aproximava do bergantim *Conde do Amarante* com o intuito de abordá-lo, mas seus oficiais, contando com o apoio do navio S. Lourenço, “logo se opuseram, repelindo a força com força, e deitando alguns tiros de bala sobre o dito Lanchão, o qual se viu compelido a retroceder”. A tripulação do *Urania* aproveitou a confusão e retomou o controle do navio, soltou a amarra e fez vela para Ajudá, para se unir a outros vasos portugueses.⁵¹

A vitória dos tripulantes do *Urania* durou pouco, pois em 5 de abril ele seria recapturado, mas a resistência às investidas britânicas seria replicada em outras oportunidades, mesmo que em circunstâncias um pouco diferentes. Pedro Correia Vianna, mestre de uma embarcação que transportava cativos para o Rio de Janeiro, fez uso de um

51 AHI, CM, lata 8, maço 4, pasta 1 (*Conde do Amarante*).

expediente semelhante. Diferentemente dos tripulantes do *Urania*, Vianna não contou com auxílio de outras embarcações, pois no momento da tomada já navegava em mar aberto e distante do abrigo de algum porto. Abordado quando retornava de Cabinda, o *Boa União* seguia para o Rio de Janeiro quando as fragatas inglesas *Niger* e *Laurel*, sob as ordens do comandante Peter Rainur, confiscaram-no. Após a captura foi enviada a seu bordo uma tripulação britânica composta por um tenente, dois guardas marinhos e dez marinheiros para proceder sua condução até Serra Leoa, contudo, dois dias depois, o referido mestre português resolveu “atacar os apesadores para salvar a propriedade que lhe havia sido confiada e conseguiu com efeito subjugar-los”. Em reconhecimento ao comportamento do mestre, inclusive à forma generosa no trato dos prisioneiros ingleses, o Príncipe Regente o promoveu ao posto de primeiro tenente da Armada Real.⁵²

No mesmo dia em que o cruzador inglês entrou no porto de Ajudá, o Conde dos Arcos escrevia à Corte para tratar das apreensões, sobre as quais já havia pedido “elucidações necessárias”. Baseando-se nas orientações obtidas em agosto do ano anterior, o governador acreditava não haver dúvida quanto à segurança da “continuação deste Comércio” e ser ele “da mais vital importância para o Brasil”. Agora, porém, essa segurança já não podia ser garantida. Poucos dias antes, em 12 de março, chegou à cidade o bergantim *Piedade*, trazendo “a seu bordo mestres, e mais gente pertencente a alguns dos navios apresados”. A notícia da continuidade das tomadas provocou grande descontentamento no corpo do comércio pela perda de embarcações, “que dessa cidade tinham saído a fazer o tráfico da Escravatura”, frustrando os ganhos de uma ampla gama de indivíduos, incluindo funcionários públicos, militares de alta patente e pequenos proprietários, que investiam suas economias como sócios minoritários do tráfico. Segundo o Conde dos Arcos, a “comoção que este inaudito procedimento tem causado na Bahia excede em muito

52 *Gazeta do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, 31 dez. 1814, pp. 3-4 ☞; *O Investigador Português*, v. XII, out. 1815, p. 299.

a força das minhas palavras”, e em parte podia ser acompanhada no requerimento dos negociantes da Praça da Bahia ao Príncipe Regente, que seguiu junto à missiva.⁵³

De acordo com o governador, a situação vivenciada pelas embarcações da capitania na Costa da Mina estava levando à “desesperação um povo inteiro”. Logo após a chegada do *Piedade*, houve um agravamento do quadro de insatisfação. Já na madrugada do dia 13 de março de 1812 apareceram panfletos que, possivelmente, denunciavam as novas tomadas, mas foram arrancados por ordem do governo, pois acreditava-se que contribuiriam para o crescimento do “ódio tão geral e tão pronunciado contra os vassalos de Sua Majestade Britânica residentes na Bahia”.⁵⁴ O chefe do executivo baiano não incluiu esses fatos na correspondência que enviou aos seus superiores, assim como não relatou que os marinheiros ingleses do *Swallow*, estacionado naqueles dias na Baía de Todos os Santos, por diversas vezes foram impedidos de obter água e víveres necessários à continuidade de sua viagem ao Rio de Janeiro. Numas das oportunidades, inclusive, foram disparados tiros de canhão em direção ao escaler inglês, provavelmente oriundos da fortaleza do Mar.⁵⁵ Impedimento que foi levado a cabo pelo preposto da polícia do porto e só foi contornado com os protestos do cônsul inglês junto ao Conde dos Arcos – algo que deve ter ocorrido no dia 11 de março. O socorro mútuo a embarcações era previsto no tratado de Aliança e Amizade em seu artigo sétimo, mas, a julgar pela afirmação do governador em relação à situação enfrentada pelos ingleses na cidade, foi deliberadamente ignorado: “cada passo é para reear algum insulto de tristes consequências contra algum deles”.⁵⁶

53 Arquivo Nacional (AN), Fundo DA, Série Guerra (1807-1814) (IG1–112), Gabinete do Ministro, Generalidades, *Conde dos Arcos para o Conde das Galveias*, Bahia, 30 mar. 1812.

54 AN, DA IG1–112, *Conde dos Arcos para o Conde das Galveias*, Bahia, 30 mar. 1812.

55 APEB, C GC GG, Cartas Régias, n. 114 (1812), *Castleregh para Strangford*, 10 jun. 1812.

56 APEB, C GC GG, Cartas Régias, n. 112 (1810-1812), *Conde dos Arcos para o Conde das Galveias*, Bahia, 30 mar. 1812.

A hostilidade dos ingleses contra súditos de uma “nação amiga” motivou sérias agitações no porto da Baía de Todos os Santos. No relato enviado ao secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra, Conde das Galveias, o governador afirmou ter atuado com grande cuidado para evitar problemas de maior envergadura junto ao “corpo dos comerciantes, que não falam uns com os outros de outra matéria desde que aqui chegou aquela notícia”. Atingido por uma “perigosa moléstia”, o Conde das Galveias não respondeu a Arcos. A tarefa ficou a cargo do Conde de Aguiar, que, em nome do Príncipe Regente, lamentou a situação “verdadeiramente desagradável e embaraçante”. Em tempo, felicitou o governador por apresentar aos negociantes “uma ideia necessária de apoio e cooperação” e por sua atitude em orientar e receber o requerimento deles para, em seguida, transmiti-lo à real presença.

Ciente da liturgia diplomática, Aguiar prezava limitar o diálogo público sobre as divergências em relação aos artigos do Tratado de 1810. Sabia da impossibilidade de uma resposta imediata para os problemas dos negociantes baianos, mas afirmou acreditar que soluções seriam conseguidas em virtude “da boa fé e generosidade de seu aliado”. Apelando para a tão imprescindível “nobreza dos sentimentos”, “ainda mais nesta ocasião”, Aguiar defendeu a necessidade de o governador baiano atuar para garantir a harmonia com os britânicos residentes ou de passagem. Recomendou ao Conde dos Arcos que transmitisse aos comerciantes e demais prejudicados que o regente, atento aos desagradáveis acontecimentos, estava confiante de que toda a indenização requerida seria devidamente paga pelo governo britânico, uma vez que a promessa de abolição gradual do tráfico de africanos não significara de imediato um impedimento “ao atual prosseguimento dele”.⁵⁷

Na mesma ocasião, o Conde dos Arcos pôde se inteirar da troca de correspondência entre a Coroa portuguesa e o ministro plenipotenciário Lord Strangford, em que o governo português solicitava:

57 APEB, C GC GG, Cartas Régias, n. 112 (1810-1812), *Conde de Aguiar para o Conde dos Arcos*, Palácio do Rio de Janeiro, 21 maio 1812. Este documento está parcialmente transcrito em Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 327.

as necessárias providências, para que o comércio que fazem os portugueses, pelo prolongamento da Costa da África se respeite, e se não perturbe, como tem acontecido, mediante as violências, que por qualquer frívolo pretexto, e sem outro motivo mais, que o de saciar a ambição dos captos, são detidos, e apresados por navios ingleses e conduzidos a seus portos, com notável e irremediável ruína dos proprietários, e interessados portugueses; pois é bem geralmente conhecido, que basta qualquer Navio destes ser detido para absorver assim valor em despesas, e delongas, por mais favorável que seja a decisão do Almirantado.⁵⁸

Em resposta, o representante inglês teria assegurado que transmitiria as queixas “a sua Corte com todo o apoio, que merecia a justiça da causa, procurando assim tranquilizar a Sua Alteza Real sobre as verdadeiras intenções do seu governo”.⁵⁹

A tensão entre portugueses e ingleses na Bahia foi objeto de nota em um dos jornais lusitanos impressos em Londres. *O Investigador Português* editou trechos de uma carta enviada do Rio de Janeiro, informando que os comerciantes baianos haviam sido diretamente prejudicados com as tomadas das embarcações e em consequência passaram a se negar até mesmo a receber os ingleses em suas residências. Conforme o missivista, tal sentimento começava a ser partilhado pelos moradores da praça carioca, que “olham os ingleses como seus destruidores”, mas declarou acreditar que ambos os governos, empenhados em promover o bem de seus vassallos, iriam reparar as injustiças e prejuízos particulares, fruto da ação de indivíduos que não poderiam ser confundidas com seu governo. Apelando para a necessidade de um entendimento pacífico, pediu coerência

58 APEB, C GC GG, Cartas Régias, n. 112 (1810-1812), *Conde das Galveias para Lord Strangford*, Palácio do Rio de Janeiro, 24 abr. 1812. Sobre as querelas envolvendo a diplomacia anglo-portuguesa em torno do Tratado de 1810, ver: João Pedro Marques, *Os sons do silêncio: o Portugal de Oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 1999; Valentim Alexandre, *Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime Português*, Porto: Afrontamento, 1993.

59 APEB, C GC GG, Cartas Régias, n. 112 (1810-1812), *Conde de Linhares para o Conde dos Arcos*, Palácio do Rio de Janeiro, 21 maio 1812.

por parte dos descontentes: “desconhecem acaso os negociantes da Bahia que os seus interesses também estão conexos com a constante e íntima união dos dois aliados?”.⁶⁰

Em 1813, o mesmo jornal se empenhou em desautorizar “rumores” ouvidos em Londres de que negociantes da Bahia estariam recorrendo a meios violentos para ressarcirem suas enormes perdas. Lamentavelmente, o periódico não detalha os incidentes de que se comentava, onde teriam se passado e muito menos quem seriam os envolvidos. Ao contrário, os editores optaram pela negação, garantindo que, “longe de empregarem medidas violentas e arbitrárias” para obter a pronta reparação de seus prejuízos, os negociantes reafirmavam o grande respeito a seu soberano e confiavam nos princípios de justiça, honra e generosidade que caracterizavam o governo inglês e seu Príncipe Regente: uma vez comprovada a justeza das reclamações, os comerciantes podiam ter certeza de que haveria reparação dos prejuízos.⁶¹

Dada a repercussão negativa e o mal-estar diplomático causados pela atuação dos cruzadores ingleses, sobretudo com a incursão dentro do porto de Ajudá entre janeiro e abril de 1812, o enviado de Sua Majestade Britânica no Rio de Janeiro escreveu ao cônsul de sua nação na Bahia, Frederic Lindeman, afirmando que seu governo não subscrevia os procedimentos dos cruzadores britânicos e muito menos compartilhava da interpretação feita sobre o artigo X do tratado de 1810 pelo vice-almirantado de Serra Leoa – motivo pelo qual ele prometia “representar quanto antes ao ministro britânico” na tentativa de obter explicações. A comunicação sugeria que as responsabilidades sobre as tomadas de embarcações deviam ser atribuídas aos oficiais da marinha britânica. Tais ações não representariam, portanto, o entendimento do governo britânico.⁶²

60 *O investigador português*, v. IV, 1812, pp. 285-287.

61 *O investigador português*, v. VI, 1813, p. 258.

62 *Idade d’Ouro do Brazil*, 5 jun. 1812, p. 4. A mesma nota foi reproduzida na Corte pela *Gazeta do Rio de Janeiro*, 30 jul. 1812, pp. 3-4; e em Londres, pelo *Correio Braziliense*, v. IX, 1812, p. 972.

Já para o redator do *Correio Brasiliense*, jornal que mantinha uma posição crítica à aliança anglo-lusitana, a postura do ministro inglês no Rio de Janeiro era condizente com o posto que ocupava, pois “o governo inglês não o mandou ao Brasil, nem lhe paga um ordenado para cuidar dos interesses de Portugal, mas sim dos da Inglaterra”.⁶³ Anos depois, a questão foi novamente abordada pelo *Correio Brasiliense*, que acusou o alto funcionário britânico de sempre ter estado perfeitamente ciente das instruções contidas na circular emitida pelo secretário do almirantado, M. Barrow, em maio de 1811, que orientava os cruzadores britânicos a dar um sentido mais amplo ao artigo X, legitimando uma atuação repressiva posta em curso a partir de dezembro daquele ano.⁶⁴

As escusas do representante inglês na Corte, no entanto, não convenceram os envolvidos com o comércio de escravos em Salvador. Os relatos da época dão conta de que, na Cidade da Bahia, e até em Pernambuco, não raro ocorriam demonstrações públicas de descontentamento direcionadas aos tripulantes de embarcações britânicas que chegavam ao porto. O próprio Strangford fez uma representação à Corte no Rio de Janeiro contra o mau tratamento oferecido em tais províncias à esquadra britânica que se achava no Brasil.⁶⁵ A situação foi referida por James Prior, que, de passagem pela Bahia, notou grande repulsa em relação aos ingleses naquele momento.⁶⁶

Considerando a ausência de quaisquer medidas concretas para resolver as queixas daqueles que tiveram (ou tinham receio de ver) seus

63 *Correio Braziliense*, v. XI, 1813, p. 252.

64 *Correio Braziliense*, v. XI, 1813, p. 252; v. XV, 1815, pp. 383-385;

65 Biblioteca Nacional (BN), catálogo 68, doc. 1076 – II – 33, 22, 10, Documentos Avulsos sobre a Capitania da Bahia, *Conde das Galveias para o Conde dos Arcos*, Rio de Janeiro, 27 jun. 1813.

66 James Prior, *Voyage along the Eastern Coast of Africa, to Mosambique, Johanna, and Quiloa; to St. Helena; to Rio de Janeiro, Bahia, and Pernambuco in Brazil*, Londres: Richard Phillips and Co., 1819, p. 106. Pierre Verger traduziu o trecho do comentário de James Prior sobre a insatisfação dos baianos em relação aos ingleses. Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 328. A passagem de Prior pela Bahia também foi abordada por Maria Beatriz Nizza Silva, *A primeira Gazeta da Bahia: Idade d’Ouro do Brazil*, São Paulo: Cultrix, 1978, p. 73.

navios apreendidos, e dos muitos outros prejudicados de alguma forma com a interferência inglesa nos negócios da escravatura para a Bahia, e desejando não se indispor com seu aliado, a Coroa portuguesa tentou apaziguar o ímpeto revanchista dos súditos baianos com a promessa de indenizações. Foi nesse contexto que o embaixador português na Inglaterra, Conde de Funchal, solicitou ao governador da Bahia um mapa contendo informações detalhadas a respeito dos navios “que foram tomados ou condenados em Serra Leoa”, que já tivemos ocasião de analisar.⁶⁷ Segundo João Pedro Marques, a posição da Corte lusitana refletia uma condição bastante delicada e sua atitude diante das reações violentas dos baianos esteve pautada pelo temor de que elas pudessem implicar em “represálias políticas e econômicas” por parte do governo inglês.⁶⁸ Ainda assim, os representantes da alta hierarquia imperial demonstraram nesse processo uma marcada deferência aos negociantes envolvidos nos diversos empreendimentos negreiros, por causa da sua condição de dinamizadores econômicos da colônia.⁶⁹

Essa deferência também pode ser percebida na cobertura feita pelo *Idade d’Ouro do Brazil* sobre a movimentação do comércio. Regularmente, desde que começou a circular, o periódico publicava dados sobre a movimentação das embarcações negreiras. As publicações garantiam aos leitores acesso direto a informações sobre os desembarques que ocorriam no porto de Salvador, incluindo a duração da viagem, o número de escravos africanos transportados (especificando-se quantos desembarcados com vida e quantos falecidos durante a travessia), o nome do mestre ou piloto responsável pela condução, do proprietário ou do consignatário, entre outros dados.

67 BN, catálogo 68, doc. 1029 – I – 8, 3, 23, Documentos Avulsos sobre a Capitania da Bahia, *Conde de Funchal para o Governador da Bahia*, Londres, 19 jun. 1813.

68 Marques, *Os sons do silêncio*, pp. 95-96.

69 Sobre a importância dos comerciantes de escravos para economia colonial, ver: João Luís Ribeiro Fragoso e Manolo Florentino, *O arcaísmo como projeto: mercado Atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, c. 1790-1840*, Rio de Janeiro: Diadorim, 1993; e Manolo Florentino, *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro, séculos XVIII e XIX*, São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

Além da relevância econômica do negócio, o início do funcionamento da “Gazeta da Bahia”, como também era chamado, antecedeu em poucos dias a chegada à capitania dos tripulantes que haviam presenciado a primeira apreensão e condenação de uma embarcação baiana em Serra Leoa – uma coincidência que contribuiu para que o recém-inaugurado periódico, pertencente a um comerciante português, se tornasse um veículo fundamental para catalisar a comoção em torno do problema. Por meio de publicações regulares de notícias e notas, o jornal associava a defesa do comércio negreiro à sobrevivência econômica da capitania.⁷⁰

Com o agravamento dos conflitos ao largo da Costa da Mina, os editores passaram a inserir gradualmente, dentro dos limites impostos pela censura, notas sobre a ingerência nos negócios baianos por parte dos ingleses, que continuavam fazendo “boa presa” de navios negreiros em “qualquer sítio” da costa africana.⁷¹ Essa postura reforçava em vários aspectos os questionamentos feitos na Bahia a respeito da maneira intempestiva por meio da qual um “fiel aliado” buscava convencer os outros povos da injustiça da escravidão. Os redatores podiam dar razão aos ingleses em termos de princípio, por ser a escravidão contra o direito natural, e, portanto, uma prática em desacordo com os sentimentos de humanidade, e por ser antipolítica, ao estigmatizar o trabalho e fomentar a respeito dele o desprezo e o horror gerais. Apesar disso, em algumas oportunidades, o jornal reiterava que, independentemente do sentimento abolicionista em vigor na Europa, a decisão de pôr fim ao tráfico era uma prerrogativa do governo português e que, no caso do Brasil, isso só deveria ocorrer “quando a população do país tivesse braços suficientes, e não carece de braços forçados”.⁷²

Por ser espaço de veiculação de informações, ainda que com as restrições da censura, o *Idade d’Ouro* foi de grande importância para comerciantes, financistas e investidores, grandes ou pequenos,

70 *Idade d’Ouro do Brazil*, 7 abr. 1812, p. 4; 15 maio 1812, p. 4; 22 maio 1812, p. 4; 16 jun. 1812, p. 4; 19 jun. 1812, p. 4; ver Jesus, “O fim do tráfico de escravos na imprensa baiana”.

71 *Idade d’Ouro do Brazil*, 22 maio 1812, p. 4.

72 *Idade d’Ouro do Brazil*, 16 jun. 1812, pp. 1-2.

que estavam de uma forma ou de outra envolvidos no tráfico transatlântico na praça de Salvador. Com frequência eram veiculadas notícias destinadas a evitar contratempos para a atuação das embarcações saídas da Bahia para o giro da escravatura no litoral africano. Neste sentido, o conteúdo de uma nota explicativa publicada na edição de 7 de maio de 1813 é bastante ilustrativo:

Na Gazeta passada anunciamos a tomado do Brigue Triumpho, que tinha abicado a Cabo Labou para negociar em escravos; e depois refletindo, que aquele porto demora ao Norte do Cabo de Três Pontas, advertimos aos negociantes de semelhante tráfico, que o tal Brigue foi boa presa por abicar um sitio, 'que está fora da demarcação da costa da Mina, o que é formalmente contra o tratado ferido com a Grã-Bretanha e o Brasil'.⁷³

Além disso, o periódico podia servir como um ponto de articulação dos negreiros diante de adversidades ou necessidades urgentes. Por exemplo, por ocasião da chegada da galera espanhola *Las Tres Hermanas* ao porto de Salvador, foi publicada a seguinte informação:

Este bergantim tornado a prosseguir a sua viagem foi acometido por um corsário de bandeira Francesa, do qual se defendeu valorosamente, mas encontrando outro de maior força foi tomado à abordagem depois de uma hora de briosa resistência, na qual fez ao inimigo a perda de 16 homens, e muitos feridos; ficando dos portugueses três mortos e quatro feridos dos quais é um o sobredito capitão Garcia, que perdeu a mão esquerda e ficou aleijado da direita. Alguns negociantes desta Praça trataram de fazer uma subscrição a este infeliz capitão, que se defendeu com tanta coragem; e as companhias do seguro não deixaram de concorrer para ela, animando assim a todos os capitães, e mestres de vasos portugueses para que em iguais circunstâncias defendam as propriedades nacionais, cuja responsabilidade cai sobre as mesmas companhias pelas operações do seguro.⁷⁴

73 *Idade d'Ouro do Brazil*, 7 maio 1813, p. 3.

74 *Idade d'Ouro do Brazil*, 9 jul. 1813, p. 4. Nesse momento, travava-se na Península Ibérica as últimas batalhas da guerra entre a França napoleônica e os partidários do rei deposto da Espanha, auxiliados por forças portuguesas e inglesas.

Ao solicitar a participação dos leitores na subscrição em auxílio a Garcia, a gazeta aproveitou para realçar as qualidades do capitão a partir do alegado valor moral de seu ato: “um homem valente, que pelejou pela pátria”. Apesar da guerra com a França napoleônica, o patriotismo prezado pelos redatores muitas vezes se concentrava em outro alvo. O próprio cônsul Lindeman afirmou sobre o *Idade d’Ouro*: “não tem nada de particular, salvo que não é muito amigável para com a Inglaterra”.⁷⁵ A crescente antipatia geral contra os ingleses propiciou ao *Idade d’Ouro* uma defesa tão explícita quanto possível dos interesses dos comerciantes de africanos para a Bahia, sem que se pudesse notar uma interferência muito forte da censura.

Súplicas ao trono e respostas humanitárias

Inconformados com o desrespeito que, segundo seu ponto de vista, ameaçava a boa fé e reciprocidade que regia a aliança entre Portugal e a Grã-Bretanha, os integrantes do corpo de comércio da Praça da Bahia enviaram duas representações ao Príncipe Regente postulando atenção para os males provocados a sua atividade pelos súditos britânicos. Cientes de que o governo inglês buscava se eximir de qualquer responsabilidade em relação à atuação de seus cruzadores, os suplicantes reafirmaram que as agressões sofridas eram protagonizadas por membros da marinha inglesa e pelo tribunal do vice-almirantado em Serra Leoa.

Declarando “submissão, acatamento e fidelidade”, mas se mostrando inconformados com o flagrante desrespeito à longa relação de aliança entre os referidos governos, eles solicitaram a interferência do soberano em “importante matéria”. Buscava-se assegurar a imediata suspensão das agressões às suas propriedades, única alternativa para evitar a continuidade dos sérios danos às finanças de muitos dos súditos portugueses.

75 Citado por Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 327.

Responsável pela ininterrupta reposição da mão de obra para a Bahia, o negócio da escravatura com a Costa da Mina e os problemas que o atingiam interessavam a muitos dos residentes da capitania e não apenas àqueles vitimados pelo confisco de seus navios. Por este motivo, os suplicantes alertavam para o fato de que suas queixas não deveriam ser entendidas como resultados de posições pessoais, querelas ou atritos particulares entre vassallos, e muito menos negócio de uns poucos, mas sim parte de interesses gerais do comércio do Brasil. Muitos negociantes ficaram despossuídos de altas somas e já havia, segundo informavam, paralisação de alguns ramos do comércio com a costa da África. Citavam o exemplo da lavoura do tabaco, que alegavam estar sendo destruída, bem como “a decadência de toda a outra lavoura brasílica pela falta de braços tão fortes como o dos negros”. Neste sentido, a intervenção régia se fazia necessária para buscar cessar as agressões, que já haviam provocado sério comprometimento à agricultura (leia-se agricultura açucareira) e colocado em risco a sobrevivência comercial de muitos súditos. Os peticionários lembravam ainda o impacto direto que esses sucessos representavam para a arrecadação de impostos.⁷⁶

Mesmo considerando possíveis excessos contidos na avaliação das embarcações apreendidas, parte dos argumentos apresentados encontrava sustentação nos dados fiscais de 1811. Segundo tais números, houve uma receita de 1.310:651\$942, resultante dos impostos, subsídios e direitos arrecadados pela capitania da Bahia, dos quais 230:132\$312, algo em tona de 17,5%, estavam diretamente relacionados ao comércio transatlântico de escravos africanos, em sua maioria oriundos da Costa da Mina. Números que não permitem dúvidas quanto à importância do comércio de escravos para a receita da capitania, ainda que não possibilitem mensurar a importância indireta de tal atividade, que acabava por impulsionar uma série de outras transações comerciais associadas a ela e igualmente tributadas

76 “Cópia da Primeira Representação ao Príncipe Regente Nosso Senhor”, *O investigador português*, v. VI, 1813, p. 363.

pelo governo.⁷⁷ Ou seja, como asseveravam os reclamantes, além de pôr em risco fortunas privadas, os ataques sofridos pelos negreiros tinham o potencial para causar sérios prejuízos ao fisco português.⁷⁸

Alegando respeitar os tratados existentes, que permitiam “negociar em escravatura em todos [os] portos situados n’aquela parte da costa africana conhecida na língua portuguesa pelo nome de Costa da Mina”, os negreiros denunciaram os ingleses por abuso de força. Insinuavam que estes agiam em nome de “uma filantropia suspeita que se trata de aniquilar por uma vez o comércio português sobre a costa da África”.⁷⁹ Por conta disso, suas embarcações estavam sendo arbitrariamente agredidas, à revelia “de todas as máximas do direito marítimo”, sob três pretextos classificados pelos baianos como “cabalísticos”: 1. por serem fabricadas no estrangeiro, não poderiam atuar no comércio da escravatura – *Urbano*, *Volante* e *Calypso*; 2. existência de associação entre súditos portugueses e ingleses para a formação da armação negreira, contrariando a legislação da Grã-Bretanha que proibira seus súditos de participarem de tal negócio – *Falcão* e *Bom Amigo*; e 3. comercialização de escravos fora dos portos da Costa da Mina, “a qual os oficiais da marinha inglesa demarcavam ora de Cabo de Três Pontas até Cabo Formoso, ora limitavam ao porto de Ajudá, ou aquele onde tremulassem a bandeira portuguesa” – *Mariana* (Jaquim); *Vênus* (Badagre); *Americano*, *Destino*, *Desengano* (Porto Novo); *Prazeres*, *Lindeza*, e *Flor do Porto* (Onim); *São Joãozinho* (Cabo Corso).⁸⁰ Esses argumentos e pretextos, na visão dos negociantes da Praça da Bahia, não tinham

77 Os dados sobre os impostos oriundos do comércio de escravos foram levantados nos “Rendimentos e despesas do erário de uma capitania, em um ano (1811)”, *Correio Braziliense*, v. XI, 1813, pp. 571-574. Sobre a tributação aplicada pelo governo português ao comércio da escravatura realizado para o Brasil no século XIX, ver: Manuel de Oliveira Lima, *Dom João VI no Brasil, 1808-1821*, Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C^a, 1908, p. 426.

78 “Cópia da Primeira Representação ao Príncipe Regente Nosso Senhor”, *O investigador portuquez*, v. VI, 1813, p. 371.

79 “Cópia da Primeira Representação ao Príncipe Regente Nosso Senhor”, p. 362.

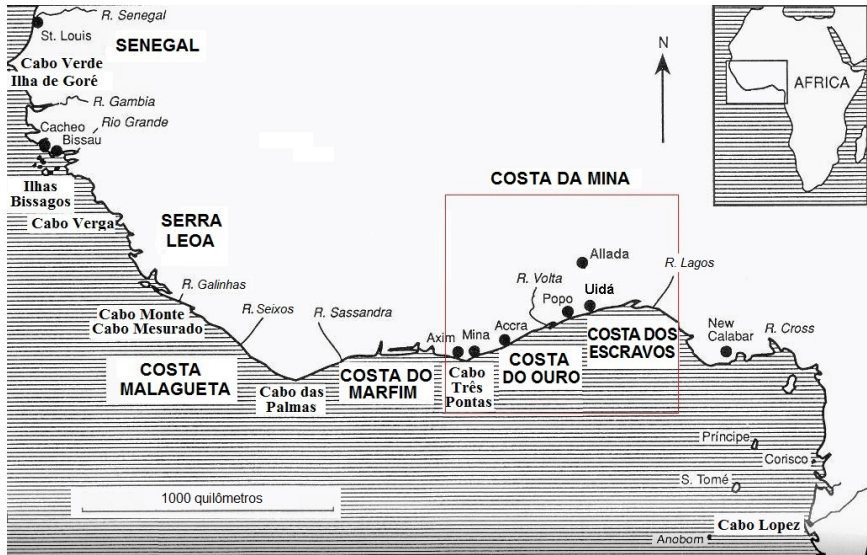
80 “Cópia da Primeira Representação ao Príncipe Regente Nosso Senhor”, pp. 368-369.

qualquer amparo legal, mas eram despótica e arbitrariamente utilizados por conta do enorme poder marítimo inglês.

Levantando a suspeita de que as verdadeiras intenções britânicas se voltavam para a ampliação de seus próprios interesses comerciais em África às expensas dos portugueses, os negociantes da Bahia denunciaram tais pretextos como “nunca plausíveis nem toleráveis, mas sempre tergiversativos aos tratados de Comércio e de Aliança”. Assim, contestavam as justificativas apresentadas pelos oficiais ingleses ao destacar que as embarcações tidas como estrangeiras se originavam de compra voluntária e legítima feita por súdito português. Salientavam dispor de provas documentais apresentadas à autoridade legalmente constituída da capitania, única legítima para o efeito, de que não havia participação estrangeira nas armações negreiras disto acusadas, e afirmavam estarem as negociações conforme a legislação do Império português. Ademais, ressaltavam, com base em antigos testemunhos presentes “por lembrança imemorial entre os negociantes do Brasil”, que a Costa da Mina compreendia o território situado entre o Cabo de Palmas e o Cabo Formoso. A indefinição geográfica sobre o que significava “Costa da Mina” era considerada como “o pretexto mais indeterminado” dentre todos aqueles utilizados pelos oficiais ingleses, pois desconsiderava costumes vigentes desde os primeiros ensaios da navegação portuguesa.⁸¹

81 “Cópia da Primeira Representação ao Príncipe Regente Nosso Senhor”, p. 367.

Figura 1.
Costa da Guiné, com destaque para a Costa da Mina



Fonte: “Costa da Guiné no século XVII [fonte: adaptado de Barbot on Guinea]”, *Práticas religiosas na Costa da Mina: uma sistematização das fontes europeias pré-coloniais, 1600-1730* [\[2\]](#).

Ao contestar as arbitrariedades impostas pelos cruzadores ingleses e legitimadas pelo vice-almirantado de Serra Leoa, os proprietários reclamaram a urgente restituição de suas embarcações, ressarcimento e indenizações dos prejuízos sofridos. Contudo, os peticionários explicitaram que tão importante quanto as compensações era o pronunciamento público do monarca sobre a “verdadeira inteligência do espírito do Artigo 10^o” do Tratado de Aliança e Amizade, sobretudo

na parte que respeita a denominação de Costa da Mina, havendo por bem V. A. R. de determinar, e fixar os portos que n’aquela Costa devem servir de limite para a compra, e permuta da Escravatura, dignando-se de regular todas as demais circunstâncias necessárias para se poder prosseguir neste tráfico sem risco de se cometerem novos insultos, e confiscos [...].⁸²

82 “Cópia da Segunda Representação ao Príncipe Regente”, *O Investigador Português*, v. VI, 1813, p. 375.

Cientes da fragilidade de dois dos argumentos usados pelos ingleses para justificar as apreensões (propriedade portuguesa e participação de súdito inglês), ambos sem qualquer sustentação no artigo X, os comerciantes baianos buscavam obter um compromisso público do regente, acreditando que isso proporcionaria amparo legal para que pudessem continuar suas atividades, um “salvo conduto” que obrigaria o governo inglês a instruir seus oficiais a atuar na estrita observação dos termos no tratado e, ao mesmo tempo, reconhecer que as apreensões não tinham amparo legal.

As representações ao trono português, feitas na Bahia, foram divulgadas na Inglaterra por um dos jornais portugueses editados naquele país e, em seguida, traduzidas e publicadas em inglês, ampliando o alcance das críticas feitas à atuação da marinha inglesa.⁸³ Após a divulgação dos documentos em Londres, o governo britânico, alegando ter em conta as reclamações feitas pelo governo de Portugal em nome de seus súditos, enviou instruções que deveriam servir para evitar qualquer má inteligência sobre quais locais poderiam ser considerados território português na costa da África, seguidas da recomendação aos oficiais da Marinha para “que atendam o mais estritamente que for possível ao teor do 10º artigo [do tratado] de Aliança com Portugal”.⁸⁴ Tal determinação não impediu a apreensão, na sequência, do bergantim *Providência* e da escuna *Desforço*, que, devidamente autorizados pelas autoridades da capitania, partiram de Salvador em março de 1813, tendo como destino a Costa da Mina. A primeira foi apresada em Porto Novo, e a segunda, em Badagri,⁸⁵ contudo, a diminuição do número de apreensões provavelmente se deve a certa cautela dos oficiais ingleses, em comparação com o ano de 1812.

83 *O Investigador Portuguez*, v. VII, 1813, p. 219.

84 “Ofício do secretariado de estado dos negócios estrangeiros aos Lords do Almirantado sobre o comércio da escravatura [6 maio 1813]”, *Correio Braziliense*, v. XV, 1815, p. 386.

85 “TSTD”, #47168, *N. S. das Necessidades, S. José e Desforço* (1813); *Providência* (1813); *Idade d’Ouro do Brazil*, 23 fev. 1813, p. 4; 30 nov. 1813, p. 11.

A efetividade da declaração do governo britânico e ações concretas para indenizar os comerciantes portugueses prejudicados foram contestadas em abril de 1814 pelo Marquês de Aguiar, para quem “nenhuma providência, de qualquer natureza que seja, tem o governo inglês dado para remediar o mal”.⁸⁶ Reiteradas vezes os diplomatas lusitanos foram orientados a atuar da forma mais ativa e diligente em “meio deste labirinto verdadeiramente singular, e sem exemplo no trato das negociações diplomáticas”, para tentar obter respostas sobre as apreensões das embarcações na Costa da Mina. O Conde das Galveias, em correspondência ao Conde de Funchal, demonstrou grande preocupação com a falta de ação concreta do *Foreign Office*, que não tomava qualquer providência para proibir “a questão das presas que vão continuando a fazer-se, particularmente sobre os navios da Praça da Bahia”.⁸⁷ Para reforçar o entendimento sobre a gravidade do quadro de insatisfação, o próprio regente ordenou o envio, aos responsáveis britânicos, de cópia “de um novo requerimento que o corpo do comércio da cidade da Bahia dirigiu aos pés do trono, deputando para o apresentarem dois dos seus negociantes, que aqui acabam de chegar, vindo daquela praça expressamente para este fim”.⁸⁸

As reiteradas investidas do corpo diplomático português em Londres não foram suficientes para mover os ingleses quanto à urgência da completa e pronta reparação das “perdas que têm sofrido os negociantes seus vassallos, principalmente os da Bahia, pela ilegal e, em todo o sentido, injusta captura dos navios que se empregam no comércio da escravatura”.⁸⁹ Mesmo tendo a diplomacia lusitana enviado ao ministério

86 “Ofício do Marquez de Aguiar para o Conde de Funchal [Rio de Janeiro, 2 abr. 1814]” in *Supplemento à Collecção dos tratados, convenções, contratos e actos publicos celebrados entre a coroa de portugal e as mais potencias desde 1640 ate ao presente*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, t. XVII, p. 38 (disponível na BNL).

87 “Conde das Galveias para o Conde de Funchal [Rio de Janeiro, 7 jan. 1814]” in *Supplemento à Collecção de tratados*, t. XVII, p. 29,

88 “Marquez de Aguiar para o Conde de Funchal [2 abr. 1814]” in *Supplemento à Collecção de tratados*, t. XVII, p. 41. Lamentavelmente o texto da representação não consta do documento.

89 “Marquez de Aguiar para Antonio de Saldanha da Gama [Rio de Janeiro, 16 jun. 1814]” in *Supplemento à Collecção de tratados*, t. XVII, p. 43.

britânico as informações e justificativas legais para provar a procedência de tais reclamações, feitas desde 1811, passados três anos (junho de 1814) ainda existia a mais completa incerteza em relação aos resultados e sequer havia respostas efetivas aos reclames dos súditos portugueses.

A omissão britânica aos reclames dos negociantes da Bahia, além de iludir a ação diplomática portuguesa, teria chegado aos ouvidos dos escravos no Brasil, constituindo um “mau” exemplo que poderia ser fatal aos senhores, quando “rebentaram na Bahia horríveis sintomas de revolta”. Hábil, o ministro português tentava adicionar à conta dos descontentamentos em relação à postura do governo inglês o levante de escravos ocorrido nos arredores de Salvador em fins de fevereiro de 1814.⁹⁰ Tais acontecimentos, além de espalhar o pânico entre os moradores, criaram enormes problemas a Arcos. Senhores de engenho e demais proprietários de escravos o acusavam de leniência em relação aos negros, o que teria contribuído para a ocorrência de levantes.⁹¹

Houve um silêncio na imprensa quanto aos acontecimentos; nem uma nota sequer na gazeta da cidade. Essa atitude explicitava o temor das autoridades e dos senhores de escravos quanto à circulação de informações sobre episódios de tal natureza entre os cativos. Algo tão apavorante para os padrões da época, que Aguiar buscou associar o evento ao abolicionismo inglês. Desta maneira, tentava agilizar as reparações pleiteadas pelos comerciantes baianos, mas não logrou êxito, visto que

90 “*Marquez de Aguiar para Antonio de Saldanha da Gama [Rio de Janeiro, 16 jun. 1814]*”.

91 Segundo João José Reis, o episódio, que pôs em risco a integridade da população branca na Capitania, teve início na noite do dia 28, quando aproximadamente duzentos escravos investiram contra armações de pesca de baleia e propriedades situadas ao norte de Salvador. No primeiro momento do levante, os rebeldes atacaram uma armação pesqueira, matando o feitor e seus familiares. Em seguida, os rebeldes colocaram fogo em instrumentos de trabalho, depósitos e casas. De lá, seguiram na direção do rio Joanes; no trajeto, incendiaram outras residências e mataram gente. Por algumas horas, espalharam o terror pelas cercanias situadas na região entre Itapuã e Santo Amaro de Ipitanga, mas foram vencidos pelas milícias. João José Reis, “Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia”, *Topoi*, v. 15, n. 28 (2014), pp. 68-115. Sobre as contestações ao tratamento dado pelo Conde dos Arcos aos escravos, ver: João José Reis, *Rebelião Escrava no Brasil: a história do levante dos Malês em 1835*, 2ª ed., São Paulo: Companhia das Letras, 2003, cap. 3.

as queixas da Coroa portuguesa só seriam respondidas por ocasião do Congresso de Viena, no ano de 1815.⁹² Contudo, se o congresso podia apresentar uma solução para as perdas portuguesas, era, segundo Leslie Bethel, a melhor oportunidade até então de a Grã-Bretanha “conseguir a condenação geral e a renúncia ao comércio transatlântico de escravos”.⁹³

Considerações finais

Mesmo sem terem previsto os riscos que os tratados, assinados em 1810, trariam às atividades comerciais da capitania da Bahia, os negociantes baianos figuraram entre os principais críticos das concessões feitas aos ingleses nos anos iniciais da instalação da Corte portuguesa no Brasil. Mal sabiam que acabariam sendo alvos prioritários das operações de repressão do comércio negreiro realizadas pelos cruzadores britânicos na costa africana entre 1811 e 1814.

Conforme levantamento da diplomacia portuguesa feito em 1815, das 22 embarcações que justificaram suas reclamações, dezoito eram da Praça da Bahia, duas do Rio de Janeiro, uma de Pernambuco e uma de São Tomé e Príncipe. Por conta disso, a praça da Bahia amargou perdas que superaram o montante de mil contos de réis, especificamente 1.180:757\$378, conforme o levantamento de 1815, referentes às apreensões realizadas até junho de 1814.⁹⁴ Além desse montante, a interferência inglesa provocou perda de embarcações, redução do contingente da tripulação qualificada, desestruturação dos serviços portuários e menor oferta de cativos africanos, sem contar a queda nas receitas régias da capitania. Embora os traficantes tenham utilizado toda influência a seu alcance, não conseguiram diminuir o ímpeto abolicionista dos cruzadores britânicos e muito menos os prejuízos por eles causados.

92 Em 1815, o Conde de Funchal solicitou o envio de um mapa de perdas, e em 30 de junho a mesa solicitou o envio de um mapa para comprovar as perdas.

93 Bethel, *A abolição do comércio brasileiro de escravos*, p. 33.

94 *O Investigador Portuguez*, v. XII, mar. 1815, p. 673.

O horizonte advindo a partir de 1815, com o fim dos conflitos entre Inglaterra e França e uma nova conjuntura europeia, não apresentou sinais de bons ventos àqueles que realizavam o comércio transatlântico de cativos africanos para a Bahia. Empenhada em transformar o abolicionismo numa bandeira de todos os países sob sua influência diplomática, a Inglaterra protelou o quanto pôde o desfecho dos processos de indenização financeira movidos pelos negociantes baianos. Além disso, passou a condicionar a resolução do pleito dos negociantes prejudicados à aceitação, por Portugal, de decisões diplomáticas contendo novas e mais restritivas medidas contra o comércio de africanos. Como resposta, e contando com a conivência nada desinteressada de agentes do governo português, os negreiros que atuavam a partir de Salvador gradualmente montaram um eficiente sistema de subterfúgios que garantiu a realização de inúmeras empreitadas bem-sucedidas, assegurando a lucratividade de seus negócios mesmo depois destes serem declarados ilegais. Mas isso é assunto para outros giros.

Recebido em 8 jun. 2021

Aprovado em 11 jan. 2022

doi: 10.9771/aa.v0i65.44950



Este artigo discute as primeiras interferências de cruzadores ingleses no comércio transatlântico de escravizados realizado por negociantes baianos entre 1811 e 1815. Entre outros aspectos, analisa-se as tensões geradas e os prejuízos causados ao comércio da Bahia em virtude de apreensões, julgamentos e condenações de embarcações negreiras na rota Salvador-Costa da Mina. Tais ações foram realizadas pelos britânicos sob a alegação de defesa do compromisso firmado no artigo X do Tratado de Aliança e Amizade, assinado 1810 entre Portugal e Inglaterra, no qual o governo português assumiu o compromisso de, gradualmente, pôr fim ao comércio de escravizados em seus domínios.

Apreensões | Bahia | Comércio negreiro | Atlântico | Costa da Mina

***ON ACCOUNT OF THE UNREST CAUSED IN BAHIA:
TRADE, ULTIMATUMS, AND SEIZURE IN THE ATLANTIC (1810-1815)***

This paper discusses the first interferences by British cruisers in the transatlantic slave trade carried out by Bahian traders between 1811 and 1815. Among other things, it analyzes the tensions and damages caused to Bahia's trade by the seizures, trials, and convictions of slave ships on the Salvador-Costa da Mina route. The British justified their actions as legitimated by the terms of article X of the 1810 Anglo-Portuguese Treaty of Alliance and Friendship, in which Portugal committed itself to gradually putting an end to the slave trade in its dominions.

Seizures | Bahia | Slave trade | Atlantic | Mina Coast