



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA  
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**MANTENDO O CURSO: RESTRIÇÕES, SUBTERFÚGIOS E  
COMÉRCIO DA ESCRAVATURA NA BAHIA  
(1810-1817)**

PAULO CÉSAR OLIVEIRA DE JESUS

**Salvador - Bahia  
2017**

**Paulo Cesar Oliveira de Jesus**

**MANTENDO O CURSO: RESTRIÇÕES, SUBTERFÚGIOS E  
COMÉRCIO DA ESCRAVATURA NA BAHIA  
(1810-1817)**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor em História.

**Orientador:**

Prof. Dr. João José Reis

---

JESUS, Paulo Cesar Oliveira de.

Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817) / Paulo Cesar Oliveira de Jesus - Salvador, 2017. 195f. : il.

Orientador: Prof. Dr. João José Reis. Tese (doutorado) – Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2017.

1. Escravatura – Tráfico –. 2. Tráfico de pessoas –. 3. Escravos – Comércio – Bahia 4. Bahia (Ba) – História – Século XIX. I. Reis, João José. II. Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD – 326.0981

---



ATA E PARECER SOBRE TRABALHO FINAL DE PÓS-GRADUAÇÃO

NOME DO ALUNO		MATRÍCULA	NÍVEL DO CURSO
Paulo Cesar Oliveira de Jesus		21015277	Doutorado
TÍTULO DO TRABALHO			
Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)			
EXAMINADORES	ASSINATURA	CPF	
Prof. Dr. João José Reis (UFBA) (Orientador)		079038125-72	
Dr. Luis Nicolau Parés (UFBA)		80059252553	
Dra. Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes (UNEB)		399720895-68	
Dr. Marcos Joaquim Maciel de Carvalho (UFPE)		143265744-53	
Dr. Ricardo Tadeu Caíres Silva (UNESPAR)		57882304549	

ATA

Aos vinte e sete dias mês de novembro do ano de 2017, nas dependências da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia (UFBA), foi instalada a sessão pública para julgamento do trabalho final elaborado por Paulo Cesar Oliveira de Jesus, do curso de doutorado do Programa de Pós-graduação em História Social do Brasil. Após a abertura da sessão, o professor Dr. João José Reis, orientador e presidente da banca julgadora, deu seguimento aos trabalhos, apresentando os demais examinadores. Foi dada a palavra ao autor, que fez sua exposição e, em seguida, ouviu a leitura dos respectivos pareceres dos integrantes da banca. Terminada a leitura, procedeu-se à arguição e respostas do examinando. Ao final, a banca, reunida em separado, resolveu PELA APROVAÇÃO do aluno. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que será assinada por quem de direito.

PARECER GERAL

A taxa preenche as expectativas de um trabalho de Doutorado quanto à bibliografia e a documentação consultada e as análises originais propostas, inclusive quanto à originalidade.

SSA, 27/11/2017: Assinatura do aluno:

SSA, 27/11/2017: Assinatura do orientador:

## Agradecimentos

Esta jornada jamais seria concluída sem o encorajamento incondicional de várias pessoas. Citar seus nomes é, apenas, uma forma simbólica de expressar o quanto sou grato a todos.

Começo meus agradecimentos pelo Prof. Dr. João José Reis, pelo seu apoio incondicional durante o turbulento caminho percorrido para concluir o trabalho. Do alto de sua reconhecida, e merecidamente premiada, competência intelectual, não se furtou de estar ao meu lado. Foi muito mais que o orientador. Sempre objetivo, foi uma referência importante para me manter de pé. Preciso, indicou os ajustes necessários à condução da pesquisa, alertou sobre o caminho a ser percorrido para preencher as lacunas apresentadas nos textos e apontou, inúmeras vezes, os mesmos equívocos interpretativos. Incansável, sugeriu alterações, supressões e inclusões fundamentais para fazer o texto atingir uma forma final. Certamente, não foi por falta de aviso ou observação que imprecisões e omissões insistem em continuar no texto. Seu empenho e solidariedade foram testados até a última hora. Por tudo isso, e pelo privilégio de ter a sua orientação, sou eternamente grato. Valeu, J.!

Aproveito para agradecer à Capes, que me concedeu a bolsa para o estágio doutoral. À Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB), em especial aos colegas do Colegiado de História, que sempre estiveram na torcida para que a jornada chegasse ao fim. Ao Programa de Pós-Graduação em História Social, da UFBA, onde contei com observações atentas de muitos professores os quais, direta ou indiretamente, contribuíram para minhas reflexões, em especial um agradecimento à Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Wlamyra Albuquerque. Ao professor Prof. Dr. Thiago Miranda, por ter me orientado em Lisboa. E aos membros da banca de qualificação, Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Cristiana Ximenes e Prof. Dr. Nicolau Pares, por suas qualificadas sugestões.

Sempre contei com o auxílio qualificado de um monte de gente: dona Marlene, do Arquivo Público do Estado da Bahia e dona Céu, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa-Portugal); Adriano Ferreira de Souza, Ísis Freitas, Ivete Silveira, Moisés Sebastião da Silva e Darlan dos Santos Gomes, com quem compartilhei, inclusive, o duro golpe do furto dos equipamentos. E aos profissionais Yordan Gurgel, Raimundo Oliveira dos Santos e Stael Machado que muito contribuíram para que eu não perdesse o rumo. Essas pessoas foram fundamentais para que este trabalho chegasse ao fim. Obrigado, gente!

Um fraterno obrigado aos apoiadores incondicionais: Aline e Adalício Moura, Antonio Liberac, Carlos Francisco, Dale Graden, Daniela Moreau, Idelma Novais, Isabel Reis, Jackson Ferreira, Maria Couto, Maria da Penha, Paulo Gurgel, Sérgio Guerra Filho, Walter Fraga e Valéria Costa. A Maria Clara Mariani, agradeço pelo suporte, apoio e por continuar acreditando no projeto de incentivo ao ingresso de estudantes de escolas públicas em Instituições de Ensino Superior. Já são mais de cem motivos para dizer obrigado!

Sem o incentivo de meus amigos de longas datas, tudo teria sido mais difícil: Acácio Almeida, Ademar Dantas, Eni Bastos, Hosana Damasceno, Joel Dantas, Jaílson Correia, José Carlos Sodré, Juvenal de Carvalho, Luís Cláudio Matos, Meire Reis. Cristiane, Renilson Miranda, Alan Passos, e Luís Henrique Sant'Anna prestaram uma ajuda inestimável. Os pais de meu afilhado Chicó, Alex Ivo e Daniele Souza, além de pacientes e importantes encorajadores, estiveram sempre disponíveis em todos os momentos. Fábio Baqueiro pelo auxílio, escuta tranquila e ajuda imprescindível na reta final. Impossível retribuir tamanha generosidade, valeu gente!

Eternamente sou grato àqueles que me ajudaram nos tenros passos, os moradores da Baixa dos Frades, na Boa Vista de São Caetano. Lá, onde fui obrigado, pela ausência do poder público ou pelas ações truculentas de seus agentes, a aprender que o primeiro e grande sonho de um jovem negro é o de continuar vivo. Lula, Beto e mais recentemente Cirilo, meus amigos de infância, foram brutalmente impedidos de continuar sonhando. Também por vocês, tenho obrigação de seguir.

Àqueles que nos deixaram: meu pai, José Santana, que profetizou muito do que vivo hoje; à minha irmã Mariza, difícil aceitar sua partida de forma tão prematura; ao meu irmão José Jorge, que nos deixou de uma forma tão dura, sua ousadia e elegância me fazem muita falta; a Ubiratan Castro de Araújo, meu eterno professor. Permanecemos ligados!

Aos irmãos e à irmã Maria de Fátima, José Santana, Perivaldo, José Carlos, José Roberto e José Renato, que já se acostumaram com a minha ausência. Aos meus sobrinhos e sobrinhas, pela alegria de saber que vocês estão crescendo. Muito bom sentir as vibrações positivas.

À dona Enesia, minha mãe, que segurou a barra do filho em todos os sentidos, nem o Atlântico te impediu de acudir seu rebento. Só posso te pedir a bênção. Aos meus Abayomis, Záila e Zende, sem os quais as coisas teriam sido muito mais complicadas. O riso, a birra, a espontaneidade, a ousadia e o dengo de cada dia foram alentos importantes para as horas complicadas. E, finalmente, à Marta. Sei que não foi fácil para você. Por tudo que você

representa para mim, pela solidariedade, pelo carinho e pelo incentivo, ingredientes indispensáveis com os quais pude contar todo o tempo. Aprendo muito com você. “Mudaram as estações, nada mudou!” Muito obrigado!

*A dor da gente é dor de menino acanhado  
Menino-bezerro pisado no curral do mundo a penar  
Que salta aos olhos igual a um gemido calado  
A sombra do mal-assombrado é a dor de nem poder chorar  
Moinho de homens que nem jerimuns amassados  
Mansos meninos domados, massa de medos iguais  
Amassando a massa a mão que amassa a comida  
Esculpe, modela e castiga a massa dos homens normais*

*Raimundo Sodré e Antônio Jorge Portugal*

## **Resumo**

Esta tese tem por objetivo analisar os desdobramentos dos compromissos assumidos por Portugal junto à Grã-Bretanha, na Bahia, entre os anos de 1810 e 1817, com vistas a limitar o local de atuação de seus súditos no comércio transatlântico de escravos. Nesse sentido, investiga-se, mais detidamente, como se materializaram as reações dos proprietários de embarcações negreiras que atuavam no porto da Bahia, frente às primeiras restrições em sua área de atuação comercial estabelecidas nos acordos diplomáticos assinados pelo governo português. O estudo orienta-se pela seguinte hipótese: diante das primeiras medidas restritivas à participação de portugueses no comércio da escravatura ao norte do Equador, os proprietários das embarcações negreiras em atividade na Bahia, durante os anos de 1810 e 1817, utilizaram estratégias para dissimular práticas ilegais que contribuíram para a montagem de um complexo e duradouro sistema de subterfúgios que, por mais de trinta anos, desafiou as ações governamentais que visavam abolir o tráfico transatlântico de africanos para o Brasil. Trata-se de uma investigação que pretende contribuir para um melhor entendimento da extensão e da multiplicidade das ações empreendidas pelos negreiros baianos e de sua importância na estruturação do modelo de tráfico clandestino de africanos que funcionou, no Brasil, durante décadas.

## **Abstract**

This thesis analyzes agreements made by Portugal with England between 1810 and 1817 to impede the activities of Portuguese slave traffickers at Bahia, Brazil. It sheds light on the response of Portuguese owners of slave vessels at Bahia to commercial restrictions imposed as a result of these diplomatic treaties signed government of Portugal. The thesis focuses on a key hypothesis, that being that in response to the first restrictions to prevent the transatlantic slave trade north of the Equator, Portuguese owners of slavers at Bahia utilized various strategies to conceal their illegal activities. The result was a complex and wide-ranging system of subterfuge that enabled traffickers to elude all government actions taken to end the transatlantic slave trade to Brazil for over three decades. This research increases our understanding of the fraudulent practices embraced by traffickers based in Bahia and their role in this clandestine trade.

## **Lista de ilustrações**

<b>Mapa 1.</b>	
<b>Costa da Guiné, com destaque para a Costa da Mina.....</b>	<b>101</b>
<b>Mapa 2.</b>	
<b>Portos frequentados por negreiros baianos no limite da Linha do Equador.....</b>	<b>160</b>

## Lista de tabelas

<b>Tabela 1.</b> <b>Embarcações construídas na Capitania da Bahia, 1810-1815.....</b>	<b>45</b>
<b>Tabela 2.</b> <b>Movimento de embarcações entre o porto de Salvador e a Costa da África,</b> <b>1809-1811.....</b>	<b>54</b>
<b>Tabela 3.</b> <b>Valores reclamados à Inglaterra pelos navios portugueses apresados, 1811- 1815.....</b>	<b>70</b>
<b>Tabela 4.</b> <b>Embarcações reclamadas, 1814.....</b>	<b>72</b>
<b>Tabela 5.</b> <b>Movimento das embarcações no porto de Salvador, 1816.....</b>	<b>166</b>

## Sumário

<b>Introdução.....</b>	<b>14</b>
<b>1 Notícias do mau tempo, 1808-1810.....</b>	<b>32</b>
O comércio de africanos para a Bahia no tempo do regente.....	35
Navegando seguro.....	40
Sob bons ventos, mais barcos se lançam ao mar.....	44
Notícias sobre ventos contrários chegam à capitania da Bahia.....	51
Agitações nas águas da Baía de Todos-os-Santos.....	56
Perigo no mar: embarcações baianas apreendidas por cruzadores ingleses.....	61
<b>2 Ressaca na Baía de Todos os Santos, 1810-1814.....</b>	<b>69</b>
Apresentando a fatura.....	70
Conforme a conta.....	77
Em defesa da boa fé.....	82
Reclamações e represálias.....	89
Súplicas ao trono e respostas humanitárias.....	99
<b>3 Tempestades no horizonte, 1814-1815.....</b>	<b>110</b>
Desagradáveis negociações.....	111
Depois de Viena, “muitos a chupar no dedo” .....	121
Os temerários incidentes na Praça da Bahia.....	134
<b>4 Mantendo o curso, 1815-1817.....</b>	<b>144</b>
Do pouco que se falava na Bahia: diálogos sobre a proibição ao norte.....	146
Arcos de aliança.....	155
Sob outra bandeira.....	164
Conforme o tratado ou a negócios do país.....	173
<b>Considerações finais.....</b>	<b>180</b>
<b>Fundos e séries documentais.....</b>	<b>185</b>
<b>Referências bibliográficas.....</b>	<b>188</b>

## Introdução

O comércio transatlântico de africanos para o Brasil, desde suas origens, foi uma atividade altamente lucrativa. Durante mais de três séculos, desembarcaram nos portos brasileiros pouco mais de 4,5 milhões de pessoas que deixaram o continente africano na condição de escravos, representando cerca de 40% do total dos cativos destinados ao continente americano.<sup>1</sup> O grande potencial consumidor de escravos africanos calcava-se no pensamento, largamente difundido entre a população brasileira, sobretudo sua fração mais abastada, de que o trabalho escravo era o único meio capaz de manter e ampliar a fortuna do país e, conseqüentemente, as suas fortunas individuais. Esse entendimento sofreu poucos abalos nas duas primeiras décadas do século XIX. Diante da intensa campanha de combate ao tráfico promovida pela Grã-Bretanha, que resultou em acordos diplomáticos, gradualmente, restringia-se o transporte dos africanos para o Brasil, e em especial para a Bahia.

Palco de uma intensa propaganda abolicionista desde os fins do século XVIII, a Grã-Bretanha proibiu a participação de seus súditos no comércio negreiro em 1807 e, desde então, passou a pressionar outras nações europeias a adotarem a mesma medida. Essa pressão logo se fez sentir sobre Portugal, naquele momento colocado firmemente sob a esfera de influência político-econômica inglesa, o que resultou na assinatura do Tratado de Aliança e Amizade em 19 de fevereiro de 1810. No seu artigo X, o regente português declarou estar convencido da injustiça do comércio da escravatura, comprometendo-se a adotar medidas com vistas à sua gradual extinção. Mal sabia d. João que o vago aceno de cooperação na causa da humanidade ocasionaria sérios transtornos aos negreiros sediados no Brasil, sobretudo aos da capitania da Bahia.

Nos dois anos que se seguiram à assinatura do diploma, cruzadores ingleses, sob o argumento de fazer cumprir os termos do diploma firmado em 1810, ameaçaram, perseguiram e apreenderam embarcações portuguesas empregadas no comércio de escravos africanos. Os prejuízos causados aos negociantes da mais extensa e lucrativa das colônias portuguesas, cujo sistema produtivo dependia da contínua reposição de escravizados, suscitaram reações das mais diversas formas: protestos formais, processos por indenização, episódios de animosidades contra súditos ingleses em praças comerciais no Brasil, e até confrontos com cruzadores ingleses em alto mar. Em meio à considerável pressão dos súditos portugueses,

---

<sup>1</sup> Para estimativas sobre o tráfico, ver: *Trans-Atlantic Slave Trade Database* <<http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>> (TSTD doravante).

que exigiam de seu governo uma firme postura na defesa de seus interesses comerciais, o fim dos conflitos na Europa e a derrota da França ofereceram à Grã-Bretanha a oportunidade para exigir compromissos efetivos de Portugal com a causa abolicionista. Com pouca margem para negociar, tendo em vista a sua fragilidade econômica e militar, os plenipotenciários portugueses, por ocasião do Congresso de Viena, em 1815, assinaram um tratado limitando a atuação dos seus súditos no comércio da escravatura aos portos do litoral africano situados ao sul do Equador, ficando proibido portanto o comércio de cativos na Costa da Mina, região de atuação primária dos negreiros da Bahia.

O compromisso português foi antecedido de uma Convenção por meio da qual o governo inglês concordava com o pagamento de 300.000 (trezentas mil) libras esterlinas, a ser utilizado na indenização aos comerciantes prejudicados pela ação de seus cruzadores até maio de 1814. Dois anos depois, uma nova Convenção firmada entre os dois países estabeleceu os mecanismos para o cumprimento das cláusulas estabelecidas no tratado firmado em Viena. Ainda que formulados em bases explícitas, os termos firmados no ano de 1815 e ratificados em 1817 não diminuíram os problemas enfrentados pelos operadores do comércio negreiro para o Brasil, sobretudo os da Bahia. Na praça comercial brasileira mais prejudicada com o fim do comércio da escravatura ao norte do Equador, desenvolveu-se uma forte oposição aos termos acordados que, além de proporcionar intensos debates envolvendo, praticamente, todos os setores da sociedade, também se materializou por meio de atitudes destinadas a descumprir os termos pactuados com a Grã-Bretanha.

Ancorados na ampla dependência que a economia baiana tinha da mão de obra dos africanos, os envolvidos com comércio da escravatura, descontentes com as limitações impostas àquele negócio, acabaram por se especializar nas operações necessárias à sua manutenção. Para isso, contaram com a larga experiência que possuíam na operação daquela atividade comercial e com a conivência de toda a sorte de gente: autoridades preocupadas com a economia da província, passando por grandes proprietários dependentes da contínua reposição da mão de obra cativa de origem africana, chegando aos senhores de poucos escravos que tinham no trabalho destes a única fonte para o seu sustento. Portanto, durante anos, comerciantes negreiros desembarcaram ilegalmente, sem muitos contratempos, milhares de novos africanos no extenso litoral da Bahia.

Negócio arriscado, o tráfico ilegal foi capaz de seduzir gente de várias nacionalidades interessada no seu potencial lucrativo, disposta a apostar no sucesso da expedição ilegal:<sup>2</sup> comerciantes interessados na possibilidade de lucros maiores que o observado no período legal, pequenos investidores ávidos por construir fortunas, oficiais e tripulantes da marinha mercante que almejavam o recebimento de soldo um pouco acima do valor regularmente pago pelo comércio marítimo, e aventureiros determinados a realizar modestos investimentos, tendo em vista a aquisição direta de escravos no continente africano a preços bem mais em conta que aqueles praticados no Brasil. Homens que, embora compartilhando interesses comuns, nem sempre estavam juntos no mesmo barco. Muitos dos armadores, em geral, não seguiam até a costa africana; esta tarefa ficava a cargo dos capitães, mestres, sobrecargas e consignatários que garantiam, dentro do possível, a realização do negócio. Expondo-se aos perigos – com destaque para a face mais temida: a perseguição e captura pelos cruzadores britânicos que faziam patrulhamento da costa africana – muitos desses homens emprestaram suas habilidades e conhecimentos marítimos para a realização de inúmeras empreitadas bem-sucedidas, que serviram tanto para atrair os grandes investidores quanto para arregimentar especuladores.

Esta tese visa analisar as estratégias utilizadas pelos envolvidos com o tráfico de cativos africanos na Capitania da Bahia para burlar as restrições impostas àquela atividade comercial, entre os anos de 1810 e 1817, e compreender como foi possível a um grupo tão heterogêneo garantir o funcionamento de seus negócios a despeito de todos os impedimentos legais, da repressão e até da ingerência externa, que continuaria ocorrendo ainda por algumas décadas, já bem depois da independência. O marco inicial se define pela investida inglesa contra o comércio de africanos para o Brasil, logo após a transferência da sede da Coroa Portuguesa para sua possessão na América, quando foi assinado um acordo com o Príncipe Regente D. João VI; e o marco final é estabelecido no ano de promulgação da primeira lei brasileira destinada a proibir o tráfico de escravos. Ao investigar os desdobramentos na Bahia dos acordos bilaterais assinados entre Inglaterra e Portugal, este ainda desfrutando da condição de metrópole brasileira, procuro perceber seu impacto sobre as atividades marítimo-comerciais realizadas na capitania. Considero importante investigar mais detidamente as reações dos negociantes sediados na Bahia envolvidos com o comércio transatlântico de

---

<sup>2</sup> Sobre os homens responsáveis pela condução das expedições negreiras, ver: Jaime Rodrigues, *De Costa 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 slaver 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.

cativos africanos às medidas restritivas estabelecidas pelos tratados firmados entre 1810 e 1815 e a convenção Adicional de 1817. É uma investigação que pretende contribuir para ampliar o entendimento sobre a importância, extensão e multiplicidade das ações empreendidas, para alargar a percepção da relevância de tais práticas para a montagem de um sistema que garantiu a sustentação daquela atividade comercial, e para explicitar o grau de dependência que os diversos setores da economia baiana tinham da atividade dos traficantes, e como estes foram hábeis em transformar tal dependência em fortuna e prestígio social. O estudo, inicialmente, orienta-se pelas seguinte hipótese: os comerciantes de escravos que atuaram na Bahia, entre os anos de 1810 e 1817, prejudicados pelas desdobramentos dos acordos diplomáticos que limitaram ou restringiram o comércio negreiro ao norte do Equador, foram pioneiros no uso de subterfúgios que possibilitaram a montagem de uma rede clandestina de sustentação de suas atividades comerciais por décadas.

A busca por demonstrar a validade desse pressuposto exigiu um enorme esforço em face dos poucos indícios que visam identificar diretamente os responsáveis pelo contrabando de africanos para a Bahia, bem como as relações sociocomerciais mantidas por eles em ambos os lados do Atlântico. Pude perceber que a postura dos comerciantes que tiveram suas embarcações ilegalmente tomadas não foi uma excepcionalidade, mas sim um recurso utilizado em várias oportunidades pelos operadores do comércio negreiro na capitania da Bahia: muitos deles sabidamente comprometidos com o tráfico ilegal, reclamavam proteção do governo português por conta dos prejuízos causados pelos ingleses. Ao ampliar o entendimento sobre suas ações — principais artifícios utilizados, parceiros comerciais e interlocutores sociais — foi possível verificar como estes sujeitos utilizaram suas relações sócio-comerciais e influência política para assegurar o mínimo de interferências do aparelho repressivo local a seus negócios.

A despeito dos enormes avanços da historiografia brasileira sobre a escravidão e o comércio ilegal de africanos, ainda pouco sabemos sobre a complexidade da operacionalização dessa atividade clandestina na Bahia, principalmente considerando a participação dos comerciantes da referida praça comercial nesse tipo de contrabando. Tendo em vista a importância do tema, é fundamental aprofundar as investigações sobre os momentos que antecederam a proibição formal e sobre os mecanismos de estruturação do comércio clandestino de africanos escravizados para a Bahia: as reações à interferência dos cruzadores ingleses após assinatura do tratado de 1810; a forma como os habitantes da Bahia acompanharam os debates sobre fim comércio da escravatura antes e depois do Congresso de Viena; a atuação dos agentes públicos encarregados de fiscalizar os acordos diplomáticos e os

artifícios utilizados pelos negreiros na Bahia para burlar a repressão à prática ilegal. Esses aspectos permitem acessar os mecanismos que permitiram a montagem da rede de sustentação do comércio ilegal de escravos para a Bahia.

### **Porque há muito estes mares foram navegados**

Durante a primeira metade do século XX, grande parte das investigações sobre o comércio ilegal de africanos para o Brasil demonstrou uma enorme preocupação com a identificação do volume de capitais mobilizados pelo empreendimento e, principalmente, com a origem dos cativos transportados.<sup>3</sup> Luis Viana Filho, pioneiro nos estudos sobre tráfico de africanos para a Bahia, dedicou um capítulo de sua obra *O negro na Bahia* (1946) à discussão do tráfico clandestino. Contudo, sobre este aspecto do tema, o autor se deteve à apresentação dos impactos da proibição sobre os negócios baianos nas relações comerciais com a costa africana, principalmente com a Costa da Mina. Viana Filho atribuiu pouca importância aos debates internos em torno da questão e optou por demonstrar o papel dirigente que a Inglaterra desempenhou no processo repressivo à atividade negreira, com ênfase nas ações diplomáticas empreendidas por ocasião da assinatura dos tratados que antecederam à Lei Antitráfico de 1831 e à Lei Euzébio de Queiroz, em 1850. Para o autor, o processo que pôs fim ao comércio de cativos para o Brasil foi resultado da incapacidade, inicialmente de Portugal, e depois do Império brasileiro, de enfrentar a diplomacia e o poderio naval britânico.

Já durante a segunda metade do século, pesquisadores ligados à demografia histórica passaram a incorporar métodos quantitativos, proporcionando o surgimento de um novo momento dos estudos sobre o tráfico. É deste período a publicação de *The Atlantic Slave Trade: A Census* (1969), trabalho que apresenta estimativas sobre o número de africanos escravizados transportados para as Américas.<sup>4</sup> Na esteira das buscas por novos números para qualificar a pesquisa e análise do comércio português de cativos africanos, Pierre Verger publicou *Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos dos Séculos XVII a XIX* (1968).<sup>5</sup> Verger investigou as movimentações comerciais

---

<sup>3</sup> Agostinho Marques Perdigão Malheiro, *A escravidão no Brasil: ensaio histórico-jurídico-social*, São Paulo: Ed. Cultural, 1944; Maurício Goulart, *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*, São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1975.

<sup>4</sup> Curtin, *The Atlantic slave trade*.

<sup>5</sup> 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.

que ligavam o golfo do Benim à Bahia de Todos os Santos, buscando compreender a conexão construída a partir do comércio de escravos ao longo de três séculos entre a Bahia e o continente africano. Mesmo considerando que o objetivo específico da obra não era o de investigar exclusivamente o período ilegal, seu trabalho continua sendo aquele que apresenta mais informações sobre os principais envolvidos nessa atividade. Seus estudos acabaram por revelar o potencial das investigações sobre o contrabando de africanos para Brasil, contribuindo, positivamente, para um aumento do interesse de pesquisadores, sobre aspectos até então pouco abordados do tema. Em decorrência disso, novas e importantes investigações foram realizadas acerca do período posterior à proibição do comércio de escravos africanos para o território brasileiro. Leslie Bethell realizou uma abordagem centrada nas ações político-diplomáticas da Inglaterra, destinadas a evitar a continuidade do comércio ilegal de cativos africanos para o Brasil, além de discutir os limites das justificativas humanitárias e econômicas como elementos que embasariam a postura inglesa. Mesmo interpretando a postura adotada pelo Brasil diante da questão como reflexo da pressão exercida pela Inglaterra e dedicando pouco espaço à abordagem dos primeiros momentos do comércio ilegal, a obra continua sendo uma importante contribuição aos estudos sobre o tema.<sup>6</sup>

Em outro importante trabalho, Robert Conrad descreve o sistema de migração forçada de africanos para as terras brasileiras. Sua exposição dá conta dos vários momentos e aspectos da atividade que trouxe, a duras penas, milhões de homens, mulheres e crianças, e que se tornou um dos ramos econômicos mais lucrativos do século XIX. Conrad detalha mecanismos legitimadores do comércio de escravos — justificativas econômicas, sociais ou religiosas — os agentes sociais envolvidos no negócio, a legislação referente à questão, a participação dos países naquele comércio, as formas de desenvolvimento nos períodos legal e ilegal, a participação de alguns países, a ingerência inglesa no período da proibição, a situação dos emancipados no Brasil e o tráfico interno, abordando-os com significativa profundidade. O autor ainda investiga o pouco apelo que as campanhas pró-abolição do tráfico tiveram no Brasil, durante toda a primeira metade do século XIX. Mesmo sem fazer uso de importantes fontes brasileiras, o que lhe fez atribuir pouca importância aos intensos e calorosos debates que ocorreram no parlamento brasileiro durante três décadas, sua obra permite um olhar, ainda que panorâmico, sobre a tragédia humana vivida pelas vítimas do comércio Atlântico de africanos que tinham como destino o Brasil.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Robert Edgar Conrad, *Tumbeiros: O tráfico escravista para o Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1985.

Numa tentativa de aproximação dessa linha de investigação, mas enfocando a função que o tráfico ilegal ocupou na acumulação de capitais, Luís Henrique Dias Tavares publicou em 1988 *O comércio proibido de escravos*, trabalho mais específico sobre o contrabando de africanos para a Bahia. Com explícita preocupação em demonstrar o lugar ocupado pelo comércio ilegal de cativos no conjunto das atividades do sistema capitalista, Dias Tavares investigou as formas de financiamento do negócio na praça comercial baiana, origens dos capitais empregados, os custos de uma operação negreira, mercadorias utilizadas e os mecanismos indiretos que garantiam a participação de bancos e companhias de seguros naquela atividade ilegal. Mesmo sem refletir os resultados das inovações metodológicas em curso, sobretudo por negligenciar a dimensão africana no desenvolvimento do comércio proibido de escravos, sua pesquisa reforça a necessidade de continuar investigando a questão, buscando compreender melhor a atuação das redes regionais de sustentação daquela atividade ilícita.<sup>8</sup>

Por volta das últimas décadas do século XX, os estudos a respeito do comércio negreiro receberam um enorme impulso com a montagem de bancos de dados com ênfase para os locais de partida e chegada dos cativos africanos, buscando ampliar as estimativas apresentadas por Curtin. , o *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database (TSTD)* resultado do trabalho em colaboração de importantes pesquisadores do tema (David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson e Manolo Florentino) possibilitou ampliar e divulgar informações sobre as viagens realizadas, os períodos e os locais de maior incidência entre os séculos XVI e XIX.<sup>9</sup> A montagem desse banco de dados tornou possível construir estimativas mais apuradas sobre a média de cativos embarcados para as Américas. Mesmo apresentando limitações em relação ao volume desembarcado no Brasil, próprias de bancos com essas proporções e construídos a partir de documentos de diversos arquivos espalhados pelo mundo, sua amplitude possibilitou refinar as investigações sobre o comércio negreiro, principalmente a respeito do ramo brasileiro, que continuou a acontecer após a Lei de 1831. Desde então, o desafio colocado diante dos pesquisadores interessados no tema foi o de traduzir essas novas informações em estudos mais apurados sobre aspectos do tráfico.

Nessa linha, destaca-se o trabalho produzido por Manolo Florentino, intitulado *Em Costas Negras*, que investiga a comercialização de africanos na cidade do Rio de Janeiro. Florentino, nessa obra, mapeou a função desempenhada pelos envolvidos no negócio como

---

<sup>8</sup> Luís Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de escravos*, São Paulo, Ática, 1988.

<sup>9</sup> Disponível em <[www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)>.

agentes fundamentais de uma atividade dotada de lógica empresarial própria, associada à empresa mercantil. A partir das listas de entradas e saídas de embarcações do porto daquela cidade, dos inventários, das escrituras de compra e venda, Florentino demonstrou como a participação no tráfico foi responsável pelo enriquecimento e pela constituição de grandes fortunas cariocas. Segundo o autor, os traficantes desfrutavam de posições de destaque na hierarquia socioeconômica, influenciavam nos rumos da política e, por conta disso, seus interesses estavam fortemente representados no parlamento.<sup>10</sup>

Sob forte inspiração das novas perspectivas teórico-metodológicas que ganharam impulso nas décadas finais do século passado, inúmeros trabalhos procuraram compreender a estrutura do tráfico brasileiro, sem perder de vista a dimensão africana. Nessa direção, Roquinaldo Ferreira investigou os impactos do fim do tráfico clandestino no Brasil e em Angola, assinalando diversos elementos que reafirmam a importância de se compreender esse negócio para além de sua dimensão brasileira e, ao mesmo tempo, perceber o significado de seu fim para as regiões africanas que nele estiveram envolvidas. Sua abordagem demonstrou os elos que uniram Angola e Rio de Janeiro na atividade ilegal, formulação que contribuiu significativamente para alargar as possibilidades de entendimento da rede de funcionamento do comércio de africanos no mundo Atlântico. Ao descortinar os mecanismos de escravização no interior de regiões africanas e a produção de mercadorias diretamente ligadas à comercialização de cativos, o autor explicita o papel estruturante do negócio, tanto para o Brasil quanto para a África. Suas investigações acerca da movimentação de pessoas que vivenciaram situações parecidas, por conta da enorme proporção que o contrabando de africanos ganhou na relação entre Brasil e Angola, demonstram como aquele negócio se tornou um empreendimento Atlântico sustentado em sólidas relações sociais, comerciais, familiares e religiosas, questões estas que reafirmam a importância de se compreender, em aspectos pormenorizados, a diversidade das articulações clandestinas entre comerciantes e agentes de lá e de cá.<sup>11</sup>

Esses parâmetros historiográficos provocaram sérias revisões não apenas em relação aos números de africanos transportados para o território brasileiro, mas também nos pressupostos que entendiam a Inglaterra e sua forte pressão diplomático-militar como a grande mentora da política de condenação ao comércio de escravos e sua posterior abolição.

---

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

Visando apresentar formulações mais apuradas a respeito das mobilizações regionais em torno da questão e sobre a forma de como o debate foi encaminhado pelos setores diretamente interessados na questão da reposição de braços, autores têm se dedicado a realizar estudos sobre o comportamento de grupos específicos da sociedade brasileira, suas proposições e limitações diante da extinção do comércio de africanos. Os trabalhos de Jaime Rodrigues, Tamis Parron e, mais recentemente, Sidney Chaloub apresentam, cada uma à sua maneira, argumentos que contrariaram o entendimento de que Portugal e depois o Brasil não foram capazes de interferir em ritmo próprio nas negociações com Inglaterra sobre o tráfico e muito menos de aprofundar internamente os debates sobre o projeto em torno da legislação que regulamentou seu fim. São trabalhos que revelam a riqueza política da face brasileira do debate em torno da Lei de 1831, bem como seus desdobramentos políticos e seus impactos a médio e longo prazo nas relações escravistas no Brasil.<sup>12</sup>

Foi atentando para a necessidade de compreender as relações sociais indispensáveis ao funcionamento da rede que operava na clandestinidade e o universo dos indivíduos envolvidos com o comércio ilegal de escravos que Jaime Rodrigues investigou os cativos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro entre Angola e o Rio de Janeiro.<sup>13</sup> Ao abordar as complexas teias de relações, Rodrigues mostrou ser possível superar a linearidade atribuída ao processo de extinção do comércio transatlântico de cativos, partindo da compreensão de que o fim do infame comércio resultou de um processo marcado por avanços e recuos ao longo de mais de três décadas. De acordo com o autor, é necessário investigar melhor a rede de funcionamento do tráfico, assim como as relações sociais que se criaram em torno dele. Ainda conforme Rodrigues, vários foram os envolvidos no negócio: comerciantes, autoridades administrativas, colonos oficiais e marinheiros, até então estudados de forma segmentada.

O aprimoramento das preocupações historiográficas sobre comércio ilegal de africanos, ainda que timidamente, potencializou o interesse por investigações sobre a trajetória de vida dos indivíduos responsáveis pelo transporte ilegal de africanos para o Brasil. Especificamente para o caso de negreiros baianos, Cristiana Lyrio Ximenes investigou a atuação do comerciante Joaquim Pereira Marinho, português radicado na Bahia, que teve

---

<sup>12</sup> Jaime Rodrigues, *O infame comércio: Propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, 2. ed. 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 Chaloub, *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*, São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

<sup>13</sup> Rodrigues, *De costa a costa*.

parte de sua fortuna construída a partir de seu envolvimento com essa atividade. Em seu estudo, Ximenes demonstrou os inúmeros mecanismos utilizados por Pereira Marinho para realizar com êxito seus negócios e como sua participação na atividade contribuiu para torná-lo um dos mais prósperos e influentes negociantes da província da Bahia do século XIX. Ximenes identificou que Pereira Marinho, do mesmo modo que muitos dos renomados traficantes, manteve envolvimento com o comércio de escravos quando este já havia sido declarado ilegal, o que reafirma o entendimento sobre a alta lucratividade do empreendimento, a ponto de atrair comerciantes dedicados a outros ramos de atividades comerciais a atuarem no negócio proibido pela legislação brasileira e perseguido pela maior potência marítima da época, a Inglaterra. Seu amplo envolvimento comercial com a Costa da África confirma a proeminência das relações ilegais dos negreiros sediados na Bahia com a Costa da Mina. Entre as inúmeras características da destacada participação de Pereira Marinho no tráfico ilegal, Ximenes destaca sua capacidade em utilizar sua fortuna e enorme prestígio social para livrar-se das acusações de envolvimento com o contrabando de africanos.<sup>14</sup>

Ainda que considerando os limites da reconstituição de trajetórias de vida de sujeitos envolvidos com uma atividade na qual, via de regra, era imprescindível a discrição e o segredo, nos últimos anos o crescente interesse pelas suas venturas e desventuras tem oferecido contribuições importantes para os estudos sobre o tema. Em *Francisco Félix de Souza, mercador de escravos*, Alberto da Costa e Silva detalha aspectos da vida de um dos mais emblemáticos negreiros que, atuando a partir da África, teve uma destacada atuação no contrabando de africanos para o Brasil. Com fortes ligações com a Bahia, o Xaxá atuou mais propriamente a partir de Ajuda. Sua trajetória no mundo dos negócios indica relações que iam de Salvador a Liverpool, passando por Cuba e Nova York. Ele mantinha relações com fornecedores nos mais importantes centros comerciais da Europa, tais como Marselha, Liverpool, entre outros. Era um comerciante do mundo. Apesar de toda a controvérsia que existe sobre Francisco Félix de Souza, sua trajetória ilustra o quanto o universo do tráfico ilegal, por sua lucratividade, era sedutor tanto aqui quanto lá, podendo conferir fortuna e muito poder aos mais ditosos participantes. Ao escolher Francisco Felix de Souza, Costa e Silva reforça o entendimento segundo o qual é impossível pensar o comércio de africanos para o Brasil sem refletir os muitos outros comerciantes que estão no outro lado do Atlântico, na África.<sup>15</sup> Ainda que singular em vários aspectos, a trajetória do Xaxá de Ajuda em muito se

---

<sup>14</sup> Cristiana F. Lyrio Ximenes, *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de escravos na Bahia, 1828-1887*, Dissertação (Mestrado em História), Salvador: PPHG/UFBA, 1999.

parece com a de tanto outros que, tendo desfrutado de toda a prosperidade que o contrabando de africanos oferecia — fortuna, poder e prestígio — experimentou também o revés próprio de atividade ilegal de alto risco: prejuízos, perda de conceito junto aos seus pares e miséria.

Grande parte dos estudos sobre os indivíduos envolvidos no tráfico de africanos direciona seu foco aos grandes negociantes, até porque sobre estes existe alguma documentação, ainda que limitada. Mas, para a esmagadora maioria dos envolvidos com o esse comércio ilegal, ocorre justamente o oposto. Além de ter participação limitada e esporádica no empreendimento, dada a sua pouca capacidade financeira, um sem número de envolvidos não teve sucesso na carreira da África, mesmo no período cujos lucros foram mais significativos, a partir de 1831. Muitas das experiências desses indivíduos só são dadas a conhecer graças a sua ligação com a gente de maior vulto no universo clandestino. Contudo, a ampliação das informações e o trabalho colaborativo entre pesquisadores têm contribuído em muito para a superação dos limites impostos pela limitada existência documental acerca desses “coadjuvantes”. Não raro, neste ou naquele arquivo aparecem indícios, mesmo que pontuais, de que essa gente anônima e com participações demarcadas no contrabando, com seus sucessos e desilusões, pode ajudar a compreender a complexa rede de manutenção do submundo do comércio clandestino de africanos.

Atentos à importância que os caminhos trilhados por determinados indivíduos têm para o entendimento dos mecanismos de funcionamento da estrutura do tráfico ilegal em ambos os lados do Atlântico, os historiadores João José Reis, Flávio dos Santos Gomes e Marcus Joaquim Maciel de Carvalho investigaram a trajetória de Rufino José, o Abucaré.<sup>16</sup> Ao narrar a participação de um ex-escravo e devoto de Alá no arriscado universo do comércio proibido de africanos, os autores detalham as características das operações de contrabando de africanos que tiveram lugar no Nordeste brasileiro, principalmente Pernambuco e Bahia. No percurso para recompor a trajetória de Rufino, os autores apresentam investigação bem mais ampla do que a participação pontual de um africano no sofisticado mundo do contrabando de escravizados para o Brasil. Utilizando uma documentação original, aliada a um diálogo com a mais atualizada bibliografia sobre a escravidão de africanos, a pesquisa sobre *O alufá Rufino* evidencia uma grande lacuna acerca da participação da “gente miúda” em um negócio rentável, arriscado e multifacetado.

---

<sup>15</sup> Alberto Costa e Silva, *Francisco Félix de Souza: mercador de escravos*, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.

<sup>16</sup> João José Reis; Flávio 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.

Os reflexos dessa maior sofisticação nas investigações sobre a complexidade operacional da atividade negreira ilegal para a Bahia podem ser percebidos no renovado interesse de um conjunto de historiadores por ampliar o conhecimento acerca do período que antecede sua proibição, sobretudo o século XVIII.<sup>17</sup> Suas pesquisas têm possibilitado rever formulações consolidadas sobre inúmeros aspectos da organização da empresa negreira que conferiu à Bahia um papel de destaque nas relações com o continente africano e de que modo essa relação contribuiu para a permanência desse comércio após sua ilegalidade. Em certa medida, os pesquisadores têm-se beneficiado em muitos aspectos da significativa ampliação dos dados contidos no *Trans-Atlantic Slave Trade: a Database* (TSTD), uma vez que o banco de dados é atualizado constantemente, e de igual modo as informações sobre viagens negreiras que iniciaram ou tiveram como destino final o litoral baiano.<sup>18</sup> Mesmo atentando para a existência de lacunas e falta de referências a respeito de algumas das viagens realizadas a partir do porto de Salvador, e considerando que inúmeras partidas e chegadas, principalmente no período da ilegalidade, não deixaram nenhum indício de sua realização, o banco de dados tem permitido significativos avanços aos estudos sobre o comércio transatlântico de africanos para a Bahia.<sup>19</sup>

O crescente interesse pela história do “infame comércio” responsável por transportar criminosamente milhões de homens, mulheres e crianças vindos do continente africano para o Brasil já pode ser percebido no interesse do mercado editorial brasileiro ainda que timidamente. Recentemente, obras que tratam da temática, publicadas originalmente em língua inglesa, foram traduzidas e lançadas no Brasil, contribuindo para ampliar os diálogos

---

<sup>17</sup> Nesta lista, podemos incluir os trabalhos: Daniela S. de Souza, *Entre o "serviço da casa e o ganho": escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*, Dissertação (mestrado em História), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2010; Cândido E. D. Souza, *“Perseguidores da espécie humana”: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*, Dissertação (mestrado em História), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2011; Alexandre Vieira Ribeiro, *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*, Dissertação (mestrado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005, e *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (c.1750 – c.1800)*, Tese (doutorado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009; Carlos F. da Silva Junior, *Identidades afro-atlânticas: Salvador, século XVIII (1700- 1750)*, Dissertação (mestrado em História), Salvador: Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, 2011; e Cristiana Ferreira Lyrio Ximenes, *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos (1750-1808)*, Tese (doutorado em História), Niterói: Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, 2012.

<sup>18</sup> TSTD. Parte significativa das informações contidas neste banco de dados originou a publicação de um atlas, ferramenta que permite compreender melhor os itinerários do tráfico negreiro: David Eltis e David Richardson, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven: Yale University Press, 2010.

<sup>19</sup> Para uma avaliação crítica dos dados referentes à Bahia, ver Souza, *“Perseguidores da espécie humana”*, p. 26-29.

entre os interessados nas questões ligadas ao tema.<sup>20</sup> Trabalhos que, somados aos realizados por pesquisadores brasileiros, reafirmam, mesmo diante dos muitos avanços verificados nos últimos anos, que algumas outras questões continuam postas, a exemplo da identificação qualificada dos comerciantes envolvidos indiretamente com os desembarques clandestinos de cativos na Bahia. As respostas a questões dessa natureza permitem enxergar a extensão da rede ilegal, cujas malhas eram compostas por toda a sorte de gente, fornecedores dos mais diversos produtos utilizados nos negreiros, financiadores e agentes na África e no Brasil.

Como resultado do que já foi pesquisado até aqui, sabemos que foram muitos os grandes e pequenos traficantes, estes em menor proporção que aqueles. Alguns foram pioneiros em atuar ao arripio da lei, sujeitos de muitas posses que decidiram apostar na possibilidade de ampliar suas fortunas, mantendo o curso de suas embarcações para a Costa da Mina, após a proibição do comércio naquela localidade. E, por conta disso, algumas outras perguntas surgiram: quais os artifícios utilizados pelos proprietários desses empreendimentos? Quais os prejuízos causados pela repressão inglesa aos proprietários das embarcações envolvidas no tráfico Atlântico de africanos para a Bahia entre os anos de 1810 e 1817? As apreensões realizadas neste período foram capazes de expulsar os principais operadores do comércio negreiro baiano? Tentando apresentar formulações que contribuam para responder a tais questões, busquei acompanhar, mais detidamente, o período que antecede a primeira proibição formal ao comércio de escravizados africanos, com vista a contribuir para a compreensão da montagem da rede de ações e relações que possibilitaram a sustentação por um longo período das atividades do infame comércio na Bahia.

## Os instrumentos de navegação

Segundo o historiador Marcus Carvalho, “desde sempre, as ações ilegais têm como primeira e principal característica evitar e ou reduzir os vestígios de sua ocorrência”.<sup>21</sup> Os traficantes de escravos africanos que atuaram a partir da Bahia não fugiram a essa regra. Grosso modo, os envolvidos direta ou indiretamente em práticas ilegais empreenderam significativos esforços para apagar as evidências de seu envolvimento na atividade

---

<sup>20</sup> Gerald Home, *O sul mais distante: Os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*, São Paulo: Companhia das Letras, 2010; Rediker, *O navio negreiro*; Simon Schama, *Travessias difíceis: Grã-Bretanha, os escravos e a Revolução Americana*, São Paulo: Cia das letras, 2011.

<sup>21</sup> Marcus Carvalho, O cálculo dos traficantes: o tráfico atlântico de escravos para Pernambuco (1831-1850), *RIHGB*, Rio de Janeiro, 158 (396): 907-942, jul/set, 1997.

clandestina, no que foram largamente beneficiados pela atuação negligente, na maioria das vezes devidamente remunerada, das autoridades encarregadas, em tese, de suprimi-las. Agentes públicos, que tinham entre suas atribuições a estrita observância dos acordos firmados pela coroa portuguesa, durante muito tempo fizeram vista grossa sobre os frequentes desembarques clandestinos ocorridos no porto da Bahia. E quando, por força de circunstâncias muito adversas (denúncias fundamentadas ou casos explícitos de chegada de novos africanos), eram obrigados a registrar os procedimentos investigativos sobre determinados sujeitos, muitos dos quais sabidamente envolvidos com o contrabando, valiam-se da burocracia para “abafar os casos”, ou melhor, os crimes de contrabando. Informações lacunares e imprecisas impossibilitam a identificação dos executores da prática ilícita que, à revelia das normas proibitivas e da atuação dos cruzadores britânicos, possibilitou a chegada de muitas embarcações carregadas de cativos no porto de Salvador.<sup>22</sup>

Por conta de tais limitações, esta pesquisa fez uso extenso de periódicos e fontes oriundas dos organismos encarregados da repressão, documentos produzidos pela burocracia portuguesa ou sob sua tutela. Em sua maioria, tais documentos são correspondências oficiais dos diversos órgãos e secretarias do executivo baiano, produzidos, em grande medida, para responder a demandas do governo português, e algumas poucas resultantes de inquéritos investigativos oriundos de denúncias ou casos explícitos de violação da legislação em vigor. Em geral redigidos pelo governador da capitania ou funcionários da alfândega – muitos deles hábeis em negligenciar, explicitamente, ocorrências de desembarques ilegais – os escritos são uma espécie de prestação de contas a autoridades superiores. À primeira vista, tais fontes permitem identificar o gritante desinteresse das autoridades da Capitania da Bahia em fiscalizar e fazer cumprir as leis restritivas, mas ganham sentido quando cruzadas entre si e confrontadas às referências documentais que nos possibilitam identificar os vestígios de desobediência, por parte de alguns dos comerciantes. A maioria desses documentos estão no Arquivo Público da Bahia, assim como as correspondências recebidas e enviadas a diversos consulados estrangeiros existentes na capitania, os registros de aberturas de firmas, os registros de sociedade, as escrituras de compra e venda.

Da mesma natureza, são as fontes produzidas pelos funcionários do consulado britânicos e oficiais dos cruzadores a serviço de Sua Majestade Britânica. Lotados na Bahia, local com maior incidência de desembarques ilegais, os cônsules britânicos dedicaram total atenção aos pequenos indícios de descumprimento dos acordos anglo-portugueses referentes

---

<sup>22</sup> Informações sobre articulações entre grupos de pessoas unidas em torno do contrabando de africanos raramente são encontradas em documento. Ver Reis, Gomes e Carvalho, *O alufá Rufino*.

ao comércio negreiro. Muitos dos seus conterrâneos responsáveis pelo combate ao tráfico no Atlântico noticiaram, sempre omitindo seus excessos, as muitas situações de apresamento de embarcações envolvidas ou sob suspeita de participar do contrabando e seus respectivos responsáveis. Desses dois conjuntos fragmentados de correspondência é que se podem conhecer as querelas entre os agentes britânicos e as autoridades baianas, a intensidade das ocorrências ilegais, os nomes de alguns dos envolvidos no esquema ilegal e os detalhes das apreensões e julgamentos de embarcações negreiras pelas comissões mistas em Serra Leoa. Algumas das correspondências podem ser localizadas na documentação do Consulado da Inglaterra, no APB, mas um conjunto mais abrangente foi publicado pelo Parlamento Britânico: *British Parliamentary Papers, House of Lords Sessional Papers*, muitos dos quais estão disponíveis *online*.

Em meio à documentação produzida pelos ingleses é que podem ser encontradas algumas das correspondências trocadas entre os operadores do sistema ilegal (armadores, capitães e consignatários) encontradas a bordo de navios negreiros no momento em que eram capturados pelos cruzadores ingleses. São ricas por apresentar instruções e orientações de toda ordem, desde as artimanhas para burlar a fiscalização inglesa até as orientações sobre as condições físicas dos cativos a serem adquiridos. Revelam a face impossível de ser acessada por outros documentos: a forma de agir dos implicados com aquele contrabando, os encontros de prestação de contas, as perspectivas de lucratividade, as condições para realização do negócio, o grau de enfrentamento com os britânicos, bem como os aspectos do cotidiano daqueles que, na prática, faziam o infame comércio.

A fala dos negreiros não é algo comum em meio à documentação oficial, salvo quando ela é resultante de depoimentos em processos ou inquéritos. No Arquivo Histórico do Itamaraty, encontram-se os processos resultantes das reclamações sobre apresamentos de embarcações flagradas ou acusadas de participar do tráfico ilegal de escravos africanos, apresentando os embates ocorridos no plano jurídico-diplomático. São depoimentos, procurações e outros documentos que possibilitam compreender a dinâmica de funcionamento das redes que existiam em torno daquele negócio. A partir dos processos, foi possível ampliar o conhecimento sobre a atuação dos envolvidos no comércio da escravatura como sujeitos bem articulados, reivindicando reparações e, ao mesmo tempo, omitindo informações que pudessem incriminar ou levantar suspeitas sobre a participação de determinados sujeitos nas atividades criminosas.

A mobilização de conjunto documental não seriado e tão diverso ampliou significativamente a necessidade de se fazer um cruzamento das fontes, como ferramenta metodológica imprescindível à caracterização do modo de atuar dos envolvidos, bem como do próprio funcionamento do tráfico ilegal de africanos na Bahia. Ou seja, a análise da teia de sustentação ao tráfico resultou da articulação de diversas fontes e das parcas informações nelas existentes. Em geral, foi necessário recorrer a episódios singulares para descrever o universo estudado de forma mais apropriada. Esse procedimento amplia muito os riscos de superestimar a importância do singular sobre o conjunto, uma vez que a riqueza de informações sobre determinados indivíduos pode mascarar a importância da diversidade das experiências dos muitos sujeitos, que tornaram possível o contrabando de africanos na Bahia, do século XIX.

Finalmente, é preciso observar que a pesquisa não pôde se furtar a refletir os resultados obtidos na Bahia a partir de outras áreas já estudadas, especificamente, do Rio de Janeiro e de Pernambuco, tendo em vista compreender o que a rede baiana teve de específico, as aproximações e contrastes mais significativos. A bibliografia nacional, portanto, será ferramenta indispensável para que tal empreitada seja realizada a contento.

### **O tempo da viagem**

A pesquisa realizada teve por objetivo analisar as reações dos comerciantes de escravos sediados na Bahia às ações do governo britânico para abolir a realização do comércio negreiro ao norte do Equador entre os anos de 1810 e 1817. A escolha do marco temporal originou-se do entendimento de que as datas são divisoras de águas, quando o tema é o comércio de africanos para o Brasil. Foi só a 7 de novembro de 1831 que se promulgou no Brasil a primeira Lei a tornar tal prática um crime. Entretanto, a legislação cabalmente proibitiva resultou do desdobramento de negociações e conflitos, avanços e recuos, tanto no plano interno quanto no externo, que não começaram com a assinatura do Tratado de Viena no ano de 1815, e muito menos chegaram ao fim com a promulgação da Lei de 1831. Buscando uma melhor caracterização de todo o processo, optei por investigar a primeira década do século XIX, visando perceber as articulações engendradas para enfrentar as investidas iniciais da Inglaterra contra o comércio de africanos para o Brasil, materializadas nos tratados assinados em 1810 e 1815 e na primeira convenção assinada pelo governo português em 1817. Recuar os marcos cronológicos para o período anterior à ocorrência do comércio ilegal de cativos propriamente dito permitiu, entre outras coisas: uma maior aproximação dos

subterfúgios utilizados diante dos limites impostos ao comércio ilegal de africanos para o Brasil; compreender a extensão e multiplicidade de operações comerciais, legais e ilegais, necessárias à sua realização; perceber o universo das relações sociais nas quais os traficantes estavam envolvidos; e identificar o lugar ocupado por eles na sociedade baiana.

### **Traçando a rota**

O descumprimento dos termos dos Tratados e Convenções firmados entre os anos de 1810 e 1817 não foi uma tarefa solitária, fruto da ousadia individual; ao contrário, foi resultado de uma confluência de anseios das mais diversas ordens — econômica, social e política. Fruto de interesses que iam desde a preservação desse ramo da atividade comercial, passando pela possibilidade de obtenção de lucros significativos em pouco tempo, em virtude de atuar em portos de concorrência, e até a defesa da soberania portuguesa. O desrespeito à legislação vigente funcionou para uns e significou a desgraça total ou parcial para outros, mas independentemente da quantificação do resultado, ela só foi possível por conta de uma articulação competente baseada em habilidade, conhecimento, cooperação e complacência de muitos, inclusive de autoridades públicas, remuneradas ou não.

Com o objetivo de refletir como a conformação de tal sistema de coisas se tornou possível na Bahia, a apresentação da tese foi disposta em quatro capítulos. No primeiro, busco reconstruir o cenário da assinatura do Tratado Anglo-Português de Aliança e Amizade firmado em 1810 e seu impacto na atuação dos sujeitos que realizavam o comércio da escravatura, a partir da Baía de Todos os Santos. Tendo como referência a interpretação que os oficiais dos cruzadores ingleses fizeram do Artigo X do diploma assinado em 19 de fevereiro daquele ano, considerando a intensidade e a importância do comércio transatlântico de escravos para a Bahia, o capítulo explora o contexto socioeconômico vivido pela capitania no momento em que o tratado foi firmado. Nele também investigo as circunstâncias em que ocorreram as primeiras apreensões e quais as alterações que esses eventos provocaram no *modus operandi* dos negreiros que atuavam a partir da Bahia. O segundo capítulo é dedicado a identificar as reações públicas dos comerciantes que atuavam na praça baiana diante das primeiras apreensões de embarcações negreiras. Nesta parte, exploro a comoção gerada pela atuação britânica entre os responsáveis pela realização daquela atividade comercial, bem como as atitudes apresentadas em resposta aos ataques dos cruzadores ingleses. Para tanto, foi importante compreender a extensão dos prejuízos da atividade e os mecanismos de enfrentamento utilizados pelos negreiros aqui sediados, diante da tomada de suas

embarcações. No terceiro capítulo, procuro identificar de que maneira o acordo anglo-português, firmado em Viena no ano de 1815, que oficializava a participação de Portugal no esforço capitaneado pela Grã-Bretanha para a promoção do fim do comércio de cativos africanos, foi recebido pelos operadores do tráfico na cidade da Bahia. Para tanto, acompanho os principais momentos das negociações anglo-lusitanas que permitiram a assinatura do Tratado de 1815. No quarto capítulo, busco identificar como os moradores acompanharam a discussão provocada pelas medidas que limitaram o comércio negreiro português aos portos situados ao sul do Equador. Também discuto a omissão ou conivência das autoridades da Capitania diante dos flagrantes desembarques de cativos no ancoradouro da Baía de Todos os Santos, oriundos de portos ao norte da linha equinocial, após as restrições formais.

## 1 Notícias do mau tempo, 1808-1810

---

Quando o Duque d’Aremberg chegou prisioneiro a bordo da fragata Mermaid, a fim de partir para a Inglaterra, estava acompanhado de um oficial inglês; e entrando a conversar sobre política, veio a propósito dizer o duque: “que - Roma era a segunda cidade do Império Francês.” O oficial inglês mostrou-se admirado, e disse: “como pode ser isso, se Roma fica na Itália!” Respondeu o duque: “Sim, mas não vê, que o Imperador reuniu Roma ao Império!” Poucos momentos depois quando a fragata estava para dar à vela, o oficial Inglês despediu-se do duque, e lhe disse: “Senhor adeus; daqui a duas horas, conta de certo, que hás de estar na Inglaterra.” O duque ficou admirado, e replicou: “como é possível que uma viagem de tantos dias se abrevie em duas horas!” então o oficial se explicou desta maneira: “daqui a duas horas hás de estar no mar, e o Rei de Inglaterra uniu todos os mares ao seu Império.”<sup>1</sup>

O texto acima é uma tradução da anedota que consta da edição de janeiro de 1812 do *L’Ambigu* e foi publicada na Bahia, em maio do mesmo ano, pelo jornal *Idade d’Ouro do Brazil*. O diálogo sintetiza o acirramento das disputas diplomático-militares de duas importantes nações do Velho Mundo no alvorecer do século XIX. Independentemente da veracidade, evidencia uma conjuntura marcada por enfrentamentos entre duas nações que pretendiam ampliar e consolidar interesses político-comerciais dentro e fora da Europa. Os desdobramentos desse enfrentamento contribuíram para transformações profundas na colônia portuguesa na América, com implicações negativas sobre um dos mais importantes ramos do comércio baiano: o negócio da escravatura na costa da África.

Impossibilitado de manter uma posição de neutralidade diante da querela que envolvia a Inglaterra, potência marítimo-comercial do período com a qual Portugal mantinha fortes vínculos político-diplomáticos e econômicos, e a França, igualmente interessada em ampliar e consolidar seus domínios no continente europeu desde o princípio do Oitocentos, o governo português passou a conviver com a ameaça de iminente invasão de seu território pelos franceses. Em 1807, era nítido o agravamento das tensões, em virtude da Coroa

---

<sup>1</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 1/5/1812, p.3, APEB – Microfilmes. A anedota foi originalmente publicada em: *L’Ambigu ou Variétés Littéraires et Politiques*, Londres: L’Imprimerie de Shulze et Co, 1812, vol. XXXVI, p. 64, disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=kD0UAAAAYAAJ&dq=editions%3AOK58bPOaWEYC&hl=pt>>, acesso em: 22/11/2014. O *Ambigu* era um jornal publicado em Londres, escrito em francês, que circulava apenas nos dias 10, 20 e 30 de cada mês. Sobre *O Idade d’Ouro do Brazil*, ver Maria B. Nizza da Silva, *A Primeira Gazeta da Bahia: Idade d’Ouro do Brazil*, Salvador: Edufba, 2011.

portuguesa não aderir ao bloqueio continental aos produtos britânicos proposto pela França, apesar de não ter condições de sustentar uma posição de neutralidade, devido à sua fragilidade bélica. Por isso, arriscava-se a seguir protocolos diplomáticos anteriormente firmados junto à Inglaterra com vistas a assegurar a integridade da Casa de Bragança. Em novembro daquele ano, restou à Corte portuguesa seguir para o Brasil, num exílio que durou mais de uma década.<sup>2</sup>

Uma vez na América, quatro dias após desembarcar na Cidade da Bahia, antes de se instalar em definitivo na nova sede da Corte no Rio de Janeiro, o príncipe regente d. João, por meio da Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, fez saber que as alfândegas do Brasil estavam autorizadas a receber “todos e quaisquer gêneros, fazendas e mercadorias transportadas em navios estrangeiros das potências que se conservam em paz com a minha Real Coroa”. Exigia-se apenas o pagamento do imposto de entrada correspondente a “vinte e quatro por cento” – uma decisão que proporcionou, direta e indiretamente, numerosos benefícios comerciais ao território colonial português na América. Ademais, sinalizou o interesse do monarca em construir alternativas para restabelecer as atividades comerciais portuguesas, fortemente comprometidas em virtude da ocupação de Lisboa por tropas francesas.

Durante vários meses, o príncipe regente realizou novos ajustes tarifários tendo em vista assegurar “a prosperidade do comércio, indústria, e navegação portuguesa”. Determinou que os navios nacionais pagassem somente 16% de imposto por entrada de produtos. Tempos depois, visando atender aos compromissos assumidos com seu maior parceiro, a Inglaterra, interessada em ampliar sua presença comercial no sul da América, as tarifas foram novamente ajustadas. Desta feita, o reajuste fora feito para assegurar que os produtos ingleses pudessem usufruir de uma tributação de 14%, ou seja, uma taxa menor que aquela aplicada às mercadorias portuguesas, que continuariam a pagar 16%. Ainda que considerando a proeminência adquirida pelos ingleses diante do novo cenário econômico português, tais medidas garantiram a ampliação das relações sociais, políticas e econômicas do território que àquela altura desfrutava da condição de sede da monarquia de Bragança.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Sobre a corte portuguesa no Brasil, ver Jurandir Malerba, *A Corte no exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência*, São Paulo: Companhia das Letras, 2000; Oliveira Lima, *D. João VI no Brasil*, 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996; Ana Cristina B. de Araújo, *Um Império, um reino e uma monarquia na América: as vésperas da Independência do Brasil*, in: István Jancsó (org.), *Independência: história e historiografia*, São Paulo, Hucitec/Fapesp, 2005; Maria Odila Leite da Silva Dias, *A interiorização da metrópole e outros estudos*, São Paulo: Alameda, 2005.

<sup>3</sup> Especificamente sobre os tratados firmados com os ingleses, é fundamental o exame de Paulo Bonavides e Roberto Amaral, *Textos políticos da História do Brasil*, Brasília: Senado Federal, 2002, vol. I, p. 410; e Alan Manchester, *Proeminência inglesa no Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1973.

Se por um lado o conjunto de decisões adotadas pelo regente nos dois anos que seguiram à sua chegada significou uma flexibilização do monopólio comercial lusitano, assegurando benefícios aos luso-brasileiros, por outro, gradualmente possibilitou o aumento da ingerência político-diplomática inglesa no Brasil. No ano de 1810, a Coroa portuguesa assinou dois acordos bilaterais que reafirmavam a política de alinhamento diplomático com os ingleses, em um dos quais d. João, por meio do Artigo X, declarava estar convencido da “má política do comércio de escravos” e assumia com aquele país o compromisso de adotar meios eficazes para sua gradual abolição em todos os seus domínios. Em dezembro do mesmo ano, sem nota diplomática ou mesmo denúncia de descumprimento dos termos pactuados, oficiais ingleses passaram a apreender navios com bandeira portuguesa que se encontravam na costa africana realizando negócios da escravatura. Como resultado da interpretação unilateral que incluía perseguição, apresamento e condução para julgamento em tribunal inglês em Serra Leoa, muitos súditos portugueses envolvidos em tal prática comercial foram prejudicados, de modo particular aqueles que tinham o porto de Salvador como centro principal de suas operações. Um relatório elaborado tempos depois para reclamar as perdas e danos dos negociantes portugueses durante o período de dezembro de 1810 a maio de 1814, primeiro momento de ações contra o comércio transatlântico de africanos praticados por súditos lusitanos, revelou que, das 34 embarcações com bandeira portuguesa tomadas pelos cruzadores britânicos nesse período, nada menos que vinte, ou aproximadamente 59%, tiveram o porto de Salvador como ponto de partida.<sup>4</sup>

O Brasil dependia da reposição contínua desta mão de obra importada para tocar sua economia, e logo sentiu os prejuízos causados pelas primeiras apreensões.<sup>5</sup> Os negreiros da praça da Bahia, prejudicados em seus negócios pela ação britânica, passaram a pressionar o governador da capitania para atuar junto à Coroa no sentido de cobrar dos ingleses a estrita observação dos termos pactuados no tratado firmado em 1810. Ao mesmo tempo em que investiam na pressão sobre o governo central, os traficantes lançaram mão de vários artifícios para evitar maiores danos aos seus negócios, quer abortando operações de carregamento em portos africanos, evitando determinadas regiões ainda com “cargas incompletas” e, no limite,

---

<sup>4</sup> *O Investigador Portuguez*, vol. XII, Londres, maio de 1815, p.673, BNL; *Tabella das perdas e danos experimentados pelos Negociantes Portuguezes, em consequencia dos apresamentos e feitos pelas forças Britannicas nos Navios empregados no resgate de escravos até trinta e hum do mez de Maio de 1814*, BNDIGITAL. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or8470.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/or8470.jpg)>. Acesso em 20/3/2013.

<sup>5</sup> Sobre o sistema de administração que impedia o crescimento da população cativa no Brasil, ver Robert E. Conrad, *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*, São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 15-33; e Francisco V. Luna; Herbert S. Klein, *Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo, de 1750 a 1850*, São Paulo: Edusp, 2006.

aumentando o poderio bélico de suas embarcações para enfrentamentos diretos dos apresadores ingleses. Contudo, tais iniciativas não foram capazes de evitar seguidas e significativas perdas por parte dos negociantes da Bahia, tendo estes figurado entre as maiores vítimas das primeiras ações restritivas implementadas pelos ingleses contra o comércio negreiro praticado por súditos portugueses.

Este capítulo aborda os desdobramentos da assinatura do tratado anglo-português de aliança e amizade, firmado em 1810, em relação à atuação daqueles que realizavam o comércio da escravatura a partir da praça da Bahia. Tendo como referência a interpretação que os oficiais dos cruzadores ingleses fizeram do Artigo X do diploma assinado em 19 de fevereiro daquele ano, e considerando a intensidade e a importância do comércio transatlântico de escravos para a Bahia, o capítulo procura responder a algumas indagações: qual era o contexto sociopolítico vivido pela capitania no momento em que o tratado foi firmado? Em que circunstâncias ocorreram as primeiras apreensões? Qual foi o impacto das primeiras apreensões sobre o comércio negreiro baiano? Quais os mecanismos de enfrentamento utilizados pelos negreiros da praça da Bahia para fazer frente às tomadas de suas embarcações? Quais alterações os comerciantes baianos implementaram em seu *modus operandi* para enfrentar as adversidades surgidas a partir de 1810? Qual a postura do governo português diante dos prejuízos provocados pela ação dos cruzadores britânicos contra as embarcações negreiras pertencentes aos seus súditos?

As respostas a tais questões podem permitir, por um lado, um melhor entendimento das reações durante essa primeira fase de repressão inglesa ao comércio de africanos para os domínios da Coroa portuguesa e, por outro, auxiliar a compreender como as soluções encontradas pelos negreiros na Bahia contribuíram para a montagem de um sistema de dissimulação capaz de suportar a pressão externa por mais de três décadas.

## **O comércio de africanos para a Bahia no tempo do regente**

Em 1818, José da Silva Lisboa, membro da Mesa de Inspeção da Bahia à época em que o príncipe regente d. João chegou à capitania, afirmou que o Alvará de 28 de janeiro de 1808 trouxera numerosos benefícios à colônia portuguesa, acabando por suspender o “sistema colonial”. O destacado economista baiano, defensor do liberalismo econômico e responsável pela cadeira de Economia criada na Corte atribuiu àquela medida uma enorme importância

para o estabelecimento de “um liberal sistema econômico” no Brasil.<sup>6</sup> Já a historiadora Maria Aparecida da Silva Sousa entende que a decisão foi parte do “processo de reordenamento do quadro econômico da monarquia lusa como um recurso importante para salvaguardar os seus interesses em uma conjuntura bastante adversa.”<sup>7</sup> Além dos benefícios imediatos, que contemplaram em maior ou menor grau os anseios dos seus moradores, ter o regente em terras brasileiras também representou uma oportunidade para a rerepresentação de antigos pleitos de segmentos específicos da sociedade colonial.

Neste sentido, os comerciantes baianos envolvidos com os negócios da escravatura na Costa da Mina voltaram a pedir o fim da escala obrigatória em S. Tomé e Príncipe durante a viagem de retorno a Salvador. Este assunto há muito figurava entre as reivindicações dos negreiros baianos, a exemplo da representação enviada à Coroa em 30 de maio de 1800, por meio da Mesa de Inspeção, na qual informavam sobre os sérios acidentes que vinham ocorrendo com as embarcações saídas da Costa da Mina com destino à Bahia e, portanto, obrigadas a fazer escala nas referidas ilhas. A *Sete Casacas*, depois de avistar as ilhas descaiu para o leste e naufragou com 300 escravos. Do mesmo modo, a *Coucão Grande* foi perdida com “400 e tantos” e pelo “mesmo sucesso a *Pazacatu*, [...] com 350 e tantos”. A campeã em perdas foi a *Senhora de Nazareth* que, carregada pela correnteza, acabou se perdendo na ilha do Corisco junto com quinhentos e tantos cativos. Diante deste cenário, melhor sorte teve o navio *Senhora da Gloria*, que após visualizar S. Tomé acabou empurrada para a costa leste e “depois de forcejar contra as correntes 73 dias para arribar aquela Ilha nunca pode tomar o porto, mas sim a praia chamada Fernandi,” e, por conta do ocorrido, 89 escravos de seu carregamento perderam a vida.<sup>8</sup> Mesmo considerando que os incidentes listados tenham sido casos pontuais, intencionalmente agrupados para configurar um quadro de calamidades e

---

<sup>6</sup> José da Silva Lisboa, *Memória dos benefícios políticos do governo de El-Rey Nosso Senhor d. João VI*, Rio de Janeiro, Imprensa Régia, 1818, parte II, p. 66. A Mesa de Inspeção era uma espécie de órgão regulador do comércio da capitania. José da Silva Lisboa seria mais tarde alçado à nobreza do Império, com o título de Visconde de Cairu. Um debate importante sobre suas formulações econômicas pode ser encontrado em: Carlos de Faria Júnior, *O pensamento econômico de José da Silva Lisboa, Visconde de Cairú*, Tese (Doutorado em História Econômica), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008; Fernando Antonio Novais e José Jobson de Andrade Arruda, “Prometeus e Atlantes na forja da nação”. In: Visconde de Cairu, José da Silva Lisboa, *Observações sobre a franqueza da indústria, e estabelecimento de fábricas no Brasil*, Brasília, Senado Federal, 1999, p. 9-29.

<sup>7</sup> Maria Aparecida Silva de Sousa, *Bahia: de capitania a província, 1808-1823*, Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008, p. 34.

<sup>8</sup> *Representação da Mesa de Inspeção acerca do comércio da Costa da Mina*. Bahia, 30 de maio de 1800, Coleção Castro e Almeida, Bahia, cx. 106, doc. 2589-2590, Arquivo Histórico Ultramarino (doravante citado como AHU). Este documento está parcialmente transcrito nos Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. Volume XXXVI, Rio de Janeiro, Officina Graphics da Bibliotheca Nacional. 1916, p 252.

grandes perdas, os argumentos apresentados por certo contribuíram para que o regente, por meio da Carta Régia de 1º de dezembro de 1800, determinasse a suspensão “provisória” das escalas nas referidas ilhas.<sup>9</sup>

A satisfação dos negreiros, no entanto, parece ter sido passageira, com duração inferior a dezoito meses, pois em 23 de junho de 1802 alguns capitães de embarcações que comerciavam na Costa da Mina já representavam suas súplicas ao regente contra os inconvenientes causados pelas escalas, novamente sem resposta satisfatória.<sup>10</sup> Mesmo diante de tantas negativas, os negreiros não desistiram e cinco anos mais tarde, em 1807, por meio da Mesa de Inspeção da Capitania da Bahia, voltaram à carga solicitando supressão da parada obrigatória, sobretudo pelos conhecidos inconvenientes causados pelas “calmarias e correntes contrárias” no litoral daquelas ilhas. Considerado o principal obstáculo ao comércio de escravos para a Bahia, esse tema foi objeto de reiteradas reclamações, negligenciadas durante anos a fio, até agosto de 1807, quando o governador da capitania, João Saldanha Guedes de Brito, o sexto conde da Ponte, encaminhou ao regente parecer favorável aos negreiros, preparado pelo desembargador João Rodrigues de Brito em resposta a uma consulta da Coroa. Na avaliação do desembargador, a Provisão do Real Erário de 18 de outubro de 1773, que instituiu aquela obrigatoriedade, prejudicava diretamente o comércio da escravatura na costa da África, uma das mais lucrativas atividades comerciais desenvolvidas na antiga sede da colônia portuguesa, por causar “grandes despesas, empates, e risco” às carregações.<sup>11</sup>

Além de repetir a queixa pelos prejuízos causados às suas empresas, aspecto reiterado no parecer assinado pelo governador da capitania, os comerciantes começaram a associar a extinção da “escala na torna viagem” com as melhorias na situação dos cativos, “que ali são atacados de infecções pestilências, com prejuízo da humanidade”, um argumento muito próximo do utilizado por filantropos e abolicionistas, há muito conhecidos no Velho Mundo e já em circulação na América.<sup>12</sup> Segundo Silvia Lara, desde os fins do século XVII e no decorrer do XVIII, “letrados, padres e juristas” apresentavam formulações com vistas a reformar tanto os mecanismos pelos quais os africanos “eram escravizados na África e

---

<sup>9</sup> *Representação de alguns comandantes de navios negreiro, sobre os inconvenientes de escalarem estes nas Ilhas de Tomé e Príncipe*. Bahia 23 de junho de 1802. II – 34, 5, 98, BNRJ.

<sup>10</sup> *Idem*.

<sup>11</sup> J. Rodrigues de Brito, *Cartas econômico-políticas sobre a agricultura e comércio da Bahia*, Lisboa. Imprensa Nacional, 1821 [1807], p. 17-18.

<sup>12</sup> Carta Régia de 13 de abril de 1808. In, *Collecção das Leis do Brazil de 1808*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891, p. 15.

transportados para o Brasil”, quanto a maneira de tratá-los na América.<sup>13</sup> Algumas já circulavam na Bahia de meados do século XVIII, a exemplo do discurso intitulado *Ethiophe Resgatado, Empenhado, Sustentado, Corregido, Instruído, e Libertado*, publicado em 1758 pelo padre jesuíta Manoel Ribeiro Rocha, que sugeria melhorias nas condições do cativo e até considerava a possibilidade de libertação do escravo, desde que cumpridos determinados requisitos.<sup>14</sup>

O capuchinho José de Bolonha foi mais prático ao instruir fiéis em confissão a questionarem a origem do cativo de seus escravos para se assegurar de sua legitimidade, uma atuação considerada indiscreta por seus superiores e que poderia trazer “para o futuro consequências funestas à conservação e subsistência desta colônia”. Por conta disso terminou deportado, após ser denunciado em 1794 e um rápido processo de investigação.<sup>15</sup> Mas, apenas um ano antes, o baiano Luís Antônio de Oliveira Mendes fora premiado pela Real Academia de Lisboa por sua *Memória a respeito dos escravos e tráfico de escravatura entre a Costa d’África e o Brasil*, na qual denunciava os horrores das condições vividas pelos escravizados no interior dos navios durante a travessia do Atlântico e defendia a necessidade de as melhorar.<sup>16</sup> Publicado nove anos depois, em 1812, o ensaio de Oliveira Mendes demonstrou a existência de reflexões sob forte influência abolicionista entre membros da elite baiana desde fins do século XVIII. Mesmo considerando que a menção à causa da humanidade feita por um membro da Mesa de Inspeção tivesse sido um recurso de retórica, é possível aceitar que ideias sobre a necessidade de melhorias nas condições do tráfico e no próprio trato dos escravos

---

<sup>13</sup> Silvia Hunold Lara, *Fragments setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa*, São Paulo, Companhia das Letras, 2007. Sobre ideias abolicionistas nas Américas no período colonial, ver Célia Maria Marinho de Azevedo, *Abolicionismo: Estados Unidos e Brasil, uma história comparada (século XIX)*, São Paulo, Annablume, 2003; Ronaldo Vainfas, *Ideologia e escravidão: os letrados e a sociedade escravista colonial*, Petrópolis, Vozes, 1986; Robin Blackburn, *A queda do escravismo colonial: 1776-1848*, Rio de Janeiro, Record, 2002; David Brion Davis, *The Problem of Slavery in the Age of Revolution, 1770-1823*, Ithaca e Londres, Cornell University Press, 1975.

<sup>14</sup> Manoel Ribeiro Rocha, *Ethiophe Resgatado, Empenhado, Sustentado, Corregido, instruído, e libertado*. In: *Discurso Theologico-Juridico sobre a libertação dos escravos no Brasil de 1758*, Petrópolis, Vozes; São Paulo, CEHILA, 1992.

<sup>15</sup> Conselho Ultramarino, Brasil-Baía, Arquivo Histórico Ultramarino, CD 12/25, Caixa 81, doc. N.15678.

<sup>16</sup> Luís Antônio de Oliveira Mendes, *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a costa d’África e o Brasil, apresentada à Real Academia de Ciências de Lisboa, 1793*, Porto, Publicações Escorpião, 1977. Oliveira Mendes nasceu em Salvador em 1748, formou-se em Direito em 1777 pela Universidade de Coimbra e durante muitos anos exerceu a função de advogado da Casa de Súplicas, importante órgão jurídico do Império Português, tendo sido membro ainda do Tribunal das Relações Eclesiásticas. Ver Alberto da Costa e Silva, "A 'Memória histórica sobre os costumes particulares dos povos africanos, com relação privativa ao Reino da Guiné, e nele com respeito ao rei de Daomé', de Luís Antonio de Oliveira Mendes", *Afro-Ásia*, n. 28 (2002), p. 253-294.

estivessem ganhando força na burocracia portuguesa, e por conta disso tenham sido cuidadosamente inseridas entre as justificativas encaminhadas pelos negreiros contra a parada nas ilhas africanas, tendo em vista ampliar as chances de aceitação do pleito pela Coroa.

Convencido ou não das preocupações humanitárias presentes nos argumentos negreiros baianos, o certo é que o príncipe regente assinou, a 13 de abril de 1808, a carta régia que revogava a obrigatoriedade da escala nas ilhas de São Tomé e Príncipe durante a viagem de regresso dos navios saídos da capitania da Bahia para negociar nos portos da Costa da Mina. E do mesmo modo que os negociantes, o texto assinado pelo monarca português não deixou de mencionar que a medida evitaria os “prejuízos da Humanidade”, e ainda preservaria a arrecadação do fisco lusitano. “Os direitos que ali devia satisfazer” seriam arrecadados em Salvador pela Junta da Real Fazenda, “no cofre para isso destinado, afim de ou servirem ao pagamento das letras que sobre ele se sacarem, ou se remeterem às referidas Ilhas nos tempos competentes”. Desta forma, sem abrir mão de nenhuma receita, o regente conseguiu atender ao pleito dos comerciantes baianos e dos demais interessados naquele negócio. Longe de ser uma adesão às reformas destinadas a minimizar o sofrimento dos cativos durante a travessia do Atlântico, a decisão de d. João visava preservar os “interesses dessa Colônia”.<sup>17</sup>

Para a Praça da Bahia, as ilhas lusitanas não se apresentavam como região de grande atração econômica; por isso, na prática, não havia qualquer atividade comercial que justificasse um desvio no curso das embarcações. As insistentes representações à Coroa evidenciam a importância atribuída à diminuição da duração das viagens à costa da África, ao que se somava a burocracia que cercava o ingresso de uma embarcação no porto, seguido do pagamento do imposto e da posterior liberação para o prosseguimento da viagem. Esses procedimentos geravam problemas em cascata, pois tornavam a travessia mais longa e acarretavam maiores despesas com alimentação e maior tempo de confinamento dos cativos. Isso agravava as péssimas condições de salubridade existentes nos porões dos navios, aumentando o número de enfermos e, conseqüentemente, de mortos. Logo, a grita contra a parada obrigatória visava, sobretudo, por fim à “dispendiosa demora”.<sup>18</sup>

---

<sup>17</sup> “Carta Régia de 13 de abril de 1808”. In: *Collecção das Leis do Brazil de 1808*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891, p. 15. Sobre as condições de transporte dos africanos nos navios negreiros, ver Marcus Rediker, *The Slave Ship: A Human History*, Nova York, Penguin Books, 2008. Sobre a participação baiana no comércio de escravos na Costa da Mina, ver 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 o papel do conde da Ponte na defesa da ordem escravista na Bahia, ver João José Reis, “Dono da Terra chegou, cento e cinquenta acabou?”, *Revista USP*, n. 79, p. 106-117, 2008; João José Reis, *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 2003, cap. 3.

<sup>18</sup> “Carta Régia de 13 de abril de 1808”.

Ainda que os ventos abolicionistas já começassem a soprar sobre as velas de suas embarcações, a continuidade das atividades dos negreiros baianos e o recorrente apelo ao regente indicam que eles não estavam dispostos a mudar a direção de seus negócios, mas em demover suas amarras. Se o fim destas rendeu consideráveis lucros aos comerciantes baianos ou mesmo se contribuíram para diminuir as “pestilências” e, conseqüentemente, o sofrimento dos cativos no interior dos porões das embarcações que saíam da região da Costa da Mina, é uma questão ainda a ser investigada. Certo é que os proprietários das embarcações negreiras que atuavam no porto de Salvador reivindicaram e conseguiram encurtar um pouco o tempo de suas viagens, apostando num horizonte com menores despesas e riscos.

## **Navegando seguro**

Acenar positivamente às solicitações pelo fim das escalas obrigatórias não foi a única medida adotada pelo regente que agradou aos negociantes diretamente envolvidos no comércio transatlântico de escravos. Antes disso, em 24 de fevereiro de 1808, respondendo a uma representação enviada por comerciantes baianos solicitando autorização para a criação de companhias de seguros na capitania, o regente d. João assinou o decreto concedendo “Imperial Beneplácito” por conta de sua utilidade para o comércio. As diretrizes para o funcionamento da Companhia de Seguros Boa Fé foram estabelecidas pelos próprios suplicantes, sob a forma de 14 artigos incorporados ao documento régio por ordem do regente, que encarregou ainda o conde da Ponte de dar “qualquer outra providencia que for conducente aos uteis fins a que me proponho”.<sup>19</sup> Segundo Maria Aparecida Silva de Sousa, a postura dos dirigentes do Estado Português diante de demandas específicas “dizia respeito não somente à valorização das potencialidades econômicas da Bahia”, mas também era o “reconhecimento da capacidade de articulação dos seus segmentos proprietários”.<sup>20</sup> Neste sentido a criação da seguradora, em 24 de fevereiro de 1808, primeiro empreendimento do gênero do Brasil, resultou da movimentação articulada dos comerciantes que aproveitaram a oportunidade singular oferecida pela rápida permanência do monarca em Salvador para garantir o atendimento a velhas súplicas, no que contaram com o apoio do conde da Ponte, sempre solícito quanto às demandas escravistas.

---

<sup>19</sup> “Decreto de 24 de fevereiro de 1808”. In: *Collecção das Leis do Brazil de 1808*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891, p. 2-3.

<sup>20</sup> Sousa, *Bahia: de capitania...*, p. 10.

As companhias de seguros tinham por objetivo “animar as especulações e tentativas do comércio”, assim como oferecer mais segurança às atividades marítimo-comerciais realizadas a partir do porto de Salvador.<sup>21</sup> Mesmo sem atuar exclusivamente com as embarcações que faziam o transporte transatlântico de escravos africanos para a capitania, a criação de tais instituições atendeu, sobretudo, aos anseios dos armadores de tais expedições e dos comerciantes que delas participavam de alguma forma. Equipar um navio para adquirir cativos na África e revendê-los no Brasil era uma atividade exposta a todos os tipos de riscos – tempestades, escassez de água e víveres, epidemias, levantes dos cativos transportados, ataques de corsários, entre outros. Os perigos estavam por toda a parte e materializavam-se inclusive nos saques efetuados por navios de nações inimigas, a exemplo do ocorrido com o bergantim *Piedade* que deixou o porto de Salvador em 27 de julho de 1811 para adquirir cativos na Costa da Mina, mas foi aprisionado e saqueado por uma fragata francesa, perdendo toda a carga de tabaco, aguardente e fazenda.<sup>22</sup> Além de muito vulnerável, esta era uma atividade complexa por envolver mercadorias específicas, equipamentos necessários ao transporte da escravaria e embarcações adaptadas ao transporte de grande número de seres humanos amontoados no porão dos navios. A vantagem de pagar por um seguro se impunha a qualquer um que se aventurasse no negócio.

Contemplados com o precedente régio que autorizou o funcionamento da Companhia Boa Fé, e buscando aproveitar ao máximo a oportunidade oferecida por aquele tipo de negócio, que logo se mostrou bastante rentável, os comerciantes instalados na Bahia investiram na criação de novas seguradoras. Contando com a anuência do conde da Ponte, àquela altura devidamente autorizado pelas “reais ordens”, em setembro de 1808 entrou em operação a seguradora Conceito Público. E por considerar tal iniciativa um importante empreendimento para “o aumento da riqueza e da prosperidade nacional”, o regente concedeu sua “real aprovação” por meio de Carta Régia enviada em 24 de outubro ao governador da Bahia.<sup>23</sup> Obedecendo a trâmite semelhante, em setembro de 1809, a Companhia Bem Comum passou a funcionar, e, um ano depois, no mês de dezembro, entrou em operação a Commercio da Bahia. Deste modo, no início de 1811 já havia quatro seguradoras em operação na capital baiana, atendendo também às praças do Rio de Janeiro, Pernambuco, Maranhão e até Lisboa. A lucratividade alcançada pelas três companhias mais antigas foi noticiada pela imprensa que circulava na época com bastante ênfase: os “prêmios já excediam a 320:000\$000 (trezentos e

---

<sup>21</sup> “Decreto de 24 de fevereiro de 1808”. In: *Collecção das Leis... 1808*, p. 2-3.

<sup>22</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 17/9/1811, p.

<sup>23</sup> *Collecção das Leis do Brazil de 1808*, p. 155-156.

vinte contos de reis) e desde aquela data não será sobejo o cálculo, que os subir a 150:000\$000 (cento e cinquenta contos de reis)”. O resultado expressivo certamente contribuiu para a abertura, em janeiro de 1812, da Companhia Commercio Marítimo que, em apenas cinco meses de operação, já contava com mais de 20:000\$000 (vinte contos de reis) em contratos fechados.<sup>24</sup>

A empolgação em relação ao sucesso comercial das seguradoras também foi compartilhada por José da Silva Lisboa, que classificou aquele ramo de negócios como um dos “mais úteis estabelecimentos” comerciais, pois quando bem dirigidos, além de lucros, garantiam a “conservação das fortunas particulares”.<sup>25</sup> De acordo com Maria Odila Leite da Silva Dias, com a transferência da Corte lusitana para o Rio de Janeiro, havia a necessidade de adequar a organização comercial da colônia ao novo contexto. Neste sentido, a autorização para o funcionamento das companhias de seguros tanto atendia às velhas solicitações locais, quanto auxiliava a dotar a nova sede da Coroa de estruturas necessárias para adaptar os negócios ao novo papel a ser exercido pelo Brasil.<sup>26</sup>

Ciente dos riscos a que estavam expostos seus investimentos, os armadores do brigue *Falcão* adquiriram apólices de seguros. Construído nos estaleiros de Salvador, artilhado com dez peças de ferro de calibre seis, preparado com todos os equipamentos e “demais utensílios apropriados para o trafico” de escravos africanos. A embarcação foi avaliada em 16:562\$483 (dezesesseis contos, quinhentos e sessenta e dois mil, quatrocentos e oitenta e três réis), a maior parte dos quais segurada junto a três companhias, na seguinte proporção: 10:536\$000 (dez contos, quinhentos e trinta e seis réis), a prêmio de 16%, pela Companhia Bem Comum; 1:503\$600 (um conto, quinhentos e três mil e seiscentos réis), a prêmio de 16%, pela Companhia Boa Fé; e 935\$000 (novecentos e trinta e cinco mil réis), a prêmio de 15%, na “Companhia de Lisboa apelidada, Bonança”. E, em “conformidade do estilo mercantil”, os proprietários seguraram a quantia de 3:587\$443 (três contos, quinhentos e oitenta e sete mil, quatrocentos e quarenta e três réis), a prêmio de 15%, “seguro que os Proprietários tomarão a

---

<sup>24</sup> *Idade d'Ouro do Brasil*, 24/5/1811, p. 2-3. Sobre as companhias de seguro no Brasil ver: André Javier Ferreira Payar, "A escravidão entre os seguros: as seguradoras de escravos na província do Rio de Janeiro (1831-1888)", Dissertação (Mestrado em Direito), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012; Brasil, *Sociedades mercantis autorizadas a funcionar no Brasil: 1808-1946*, Rio de Janeiro, Dep. Nac. de Indústria e Comércio, 1947; Alexandre Macchione Saes e Thiago Fontelas Rosado Gambi, "A formação das companhias de seguros na economia brasileira (1808-1864)", *História Econômica & História de empresas*, vol. XII, n. 2, 2009. Especificamente sobre as seguradoras que operavam na Bahia, ver: Sobre as companhias de seguro que passaram a operar na capitania da Bahia, ver: Silva, *A primeira Gazeta...*, p. 159.

<sup>25</sup> José da Silva Lisboa, *Reflexões sobre o commercio dos seguros*, Rio de Janeiro, Imprensa Régia, 1810, p. 27.

<sup>26</sup> Dias, *A interiorização da...*, 2005.

si”. Quando deixou o porto de Salvador em 5 de maio de 1811, transportava 387 escravos africanos com destino a Havana, 550 arrobas de carne-seca, 4 caixões d’água antifebril<sup>27</sup> com 162 garrafas cada, 5 relógios de algibeira, 149 rosários de ouro. Toda a carga foi avaliada em 52:074\$338 (cinquenta e dois contos, setenta e quatro mil, trezentos e trinta e oito réis). A maioria das mercadorias declaradas no ato da partida do navio estava devidamente segurada a prêmios que variaram entre 14% e 16% para os escravos e 8% e 16% para os demais produtos.<sup>28</sup> Somando os valores declarados de navio, escravos e demais mercadorias, chegamos a uma pequena fortuna, 68:636\$821 (sessenta e oito contos, seiscentos e trinta e seis mil, oitocentos e vinte e um réis), valor que correspondia a aproximadamente 17% do capital inicial da Companhia Boa Fé (400:000\$000). Mesmo tendo a expectativa de apurar com a venda de toda a carga 107:239\$440 (cento e sete contos, duzentos e trinta e nove mil, quatrocentos e quarenta reis) os proprietários das mercadorias transportadas pelo *Falcão*, ao contratar os serviços de seguradoras, indicavam estar atentos quanto aos riscos envolvidos no negócio e, no caso da ocorrência de sinistro, teriam assegurado o retorno de parte significativa do valor inicialmente investido, mantendo assim suas “fortunas”.

Possibilidade comercial até então desconhecida na Bahia, a aquisição de apólices para garantir o pagamento de prêmios na eventual ocorrência de sinistros, decorrentes de situações previstas ou desconhecidas, agradou, sobretudo, aos mais expostos a riscos, a exemplo dos negociantes de longo curso, entre os quais estavam os negreiros. E, dado o lugar ocupado pelo porto da cidade no comércio brasileiro, as “casas de seguros” que surgiram em Salvador a partir de 1808 passaram a fazer parte da sua paisagem comercial. Em pouco tempo, os novos estabelecimentos geraram “lucros incompreensíveis”, por conta da “afluência dos seguros em recíproco aproveitamento do público e dos Acionistas”, reafirmando o próspero momento da economia baiana nos anos iniciais do Oitocentos.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Água antifebril era também conhecida como água da Inglaterra, e consistia numa infusão feita a partir de folhas e cascas vegetais que possuíam qualidades febrífugas, com vinho destinada a combater os estados febris. Sobre seu uso pelos portugueses, ver Adélia Maria Caldas Carreira, "Lisboa de 1731 a 1833: da desordem à ordem no espaço urbano", Tese (Doutorado em História da Arte), Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2012.

<sup>28</sup> Comissão Mista, Lata 15, maço 3, Pasta 1 (*Falcão*), AHI.

<sup>29</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 24/5/1811, p. 2.

## Sob bons ventos, mais barcos se lançam ao mar

O alargamento das prerrogativas comerciais brasileiras produziu reflexos significativos nas atividades do porto da Bahia. Os dados disponíveis no *Almanack para a cidade da Bahia* editado no ano de 1812 e numa das edições de *O Investigador Português* do ano de 1817 revelam que, em 1808, ancoraram em Salvador 364 embarcações e outras 285 saíram. Dois anos depois os registros assinalaram 453 entradas e 396 saídas, enquanto que em 1816 aportaram na cidade 519 embarcações contra 431 que saíram. Um crescimento em oito anos da ordem de 39,2% para as entradas e de 53,11% para as saídas.<sup>30</sup> Ainda que considerando a limitação dos dados, é possível perceber que o ancoradouro de Salvador registrou um crescimento gradual nas trocas comerciais, sobretudo com portos ingleses (incluindo Londres, Bristol e Liverpool), Buenos Aires, Gibraltar, Costa da África (Costa da Mina, Angola, Molembo e Moçambique) e Lisboa. Destas localidades a Bahia importava principalmente tecidos, vinhos e escravos africanos, e exportava, sobretudo, açúcar, tabaco, aguardente, madeira, algodão, couros e doces. Ainda que possuindo uma balança comercial global deficitária, pois comprava mais do que vendia, a intensidade das trocas e a variedade de mercadorias reafirmavam o momento animador desfrutado pelo comércio marítimo da capitania desde o final do século XVIII, devido à recuperação da lavoura do açúcar, resultante da Revolução do Haiti, e à chegada do regente. Essa animação era particularmente vivida por aqueles que se dedicavam ao comércio com a Costa da África, região com a qual a balança comercial baiana era superavitária.

O incremento das atividades mercantis na Baía de Todos os Santos fez crescer a procura por serviços de suporte às necessidades da frota marítima. As embarcações, dada a vulnerabilidade dos materiais com que eram construídas, ou mesmo por conta do longo tempo em atividade, necessitavam de constante manutenção. Aquelas impossibilitadas de continuar em operação eram desmontadas para o reaproveitamento de seus equipamentos ou eram abandonadas. Neste cenário, a existência de estaleiros para reparar e construir novas

---

<sup>30</sup> Para os anos de 1808 e 1810 ver: *Almanak da Bahia para o ano de 1812*, Bahia, Tip. Manoel Antônio da Silva Serva. Salvador, Reprodução fac-similar da Secretaria da Educação e Cultura, 1973, p. 242-249; e, para 1816, ver: *O Investigador Português*, vol. XIX, 1817, p. 226-229, BNL. Sobre o porto de Salvador no século XIX ver: Kátia M. de Queiróz Mattoso, *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*, São Paulo, HUCITEC, 1984.

embarcações era fundamental para requalificar ou mesmo ampliar a frota mercante da cidade.<sup>31</sup> Uma tabela feita a partir de informações sobre a construção naval na Bahia, entre os anos de 1810 e 1815, indica que havia uma constante solicitação por novas embarcações.

---

<sup>31</sup> Sobre as funções de reparo desenvolvidas no porto da Bahia ver: José Roberto do Amaral Lapa, *A Bahia e a Carreira da Índia*, São Paulo: Hucitec, Campinas: Unicamp, 2000, cap. 3.

*Tabela 1. Embarcações construídas na Capitania da Bahia, 1810-1815*

<b>Embarcações</b>	<b>1810</b>	<b>1811</b>	<b>1812 a 1815</b>	<b>Total</b>
Bergantim	5	5	21	31
Brigue	-	3	12	15
Escuna	3	-	2	5
Galera	2	3	4	9
Lancha coberta	-	-	1	1
Navio	1	-	-	1
Sumaca	2	3	-	5
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>40</b>	<b>67</b>

**Fontes:** 1810: *Gazeta do Rio de Janeiro*, 15 maio 1811; 1811: *O Investigador Português*, jul. 1812, p. 113-114; 1812-1815: *Idade d'Ouro do Brazil*, 14/11/1815, p. 1-2.

Atentando para os 67 vasos “lançados ao mar” no período de seis anos, com média de 11 ao ano, é possível perceber que os construtores navais estiveram “permanentemente ocupados em construir embarcações mercantis” de médio e grande porte, destinadas a atender as demandas apresentadas pelo crescimento do movimento marítimo observado no período. Com frequência o desempenho dos estaleiros baianos foi reportada pelos contemporâneos, entusiasmados com o potencial do setor: “isto prova, que nosso comércio vai em marcha progressiva; e que será para o futuro de muito maior consideração”.<sup>32</sup>

O maior fluxo verificado nas atividades comerciais do porto da Bahia também contribuiu para expor a necessidade de melhoramento das estruturas de suporte logístico. Atento a tais circunstâncias, d. Marcos Noronha e Brito, oitavo conde dos Arcos, que assumiu o governo da capitania em 1810, promoveu ações com vistas à ampliação da alfândega, iniciou a edificação de uma nova praça do comércio, empreendimento concluído em janeiro de 1817, e calçou ruas e ladeiras, principalmente as vias responsáveis pela ligação entre a Cidade Baixa e a Cidade Alta.<sup>33</sup> Também não esqueceu da renovação do frágil sistema defensivo. A vulnerabilidade da cidade e do porto havia sido observada pelo próprio regente, durante sua curta passagem pela Bahia, em 1808. Um ano depois, nada mudara, “pela grande falta de meios”, e pela morte do governador anterior.<sup>34</sup> Dessa forma, para evitar o “insulto de um bombardeamento, ou desembarque de tropas inimigas”, pela Carta Régia de 31 de agosto

<sup>32</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 14/11/1815, p. 1-2.

<sup>33</sup> Sobre as mudanças urbanísticas em Salvador durante o governo do conde dos Arcos, ver: Silva, *A primeira Gazeta da Bahia*, p. 71-86.

<sup>34</sup> O conde da Ponte faleceu em maio de 1809. *Gazeta do Rio de Janeiro*, 5/7/1809, p. 2, BNDIGITAL.

de 1809, d. João ordenou a formação de uma “Legião de Caçadores a pé e a cavalo”, e solicitou o reaparelhamento das fortificações existentes tanto quanto a construção de novas, destinando para isso 8:000\$000 (oito contos de réis) da real fazenda.<sup>35</sup>

Antes mesmo de assumir a direção da capitania da Bahia, o conde dos Arcos, homem com sólida formação militar, recebeu da Coroa a recomendação para se ocupar “mui ativamente” do cumprimento daquela carta régia.<sup>36</sup> Orientação seguida à risca pelo governador até mesmo durante a realização das obras para edificação do Passeio Público, onde foi reservado um espaço para a construção de uma nova bateria de morteiros, “na eminência sobranceira ao Forte da Gamboa”, com vista a assegurar a proteção das embarcações que transitavam pela barra da Baía de Todos os Santos e de todo o ancoradouro nela situado.<sup>37</sup> Neste mesmo período foram edificados novos armazéns para abrigar o quartel de cavalaria de Água de Meninos, uma fundição (para produção de armas, bombas e balas) e também foram ampliadas as estruturas da fortaleza de S. Alberto e do Forte no Mar. Além disso, a frota de defesa por mar foi ampliada. Entre 1810 e março de 1811 os estaleiros navais (Preguiça, Ribeira, Valença) lançaram ao mar, pelo Arsenal Real da Marinha, nove embarcações (uma fragata, um bergantim, um iate, duas lanchas, duas barcas e duas escunas), enquanto outras seis eram preparadas (três lanchas, dois bergantins e uma escuna).<sup>38</sup>

As medidas adotadas por Arcos visavam requalificar o sistema de defesa da Bahia, adequando-o aos novos contornos apresentados pela cidade na primeira década do oitocentos. Segundo Hendrik Kraay, Salvador, inicialmente instalada num espaço sem maiores complicadores para defesa, possuía edificações militares, “forte e baterias, construídos em sua maior parte no século XVII”, localizados em torno do núcleo urbano original, “mas em 1800 a cidade havia aumentado muito além de sua obra de defesa”.<sup>39</sup> As melhorias realizadas somadas à reestruturação e fortalecimento do exército, fizeram um entusiasmado residente na cidade, correspondente do jornal *O Correio Brasiliense*, editado em Londres, declarar que “em poucos dias sendo necessário se pode aqui aprontar um formidável exército que possa

---

<sup>35</sup> “Carta Régia de 31 de agosto de 1809”, in *Collecção das Leis Brazil – 1809*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891, p. 146.

<sup>36</sup> “Carta de Régia de 11 de julho de 1810”, in *Collecção das Leis Brazil – 1810*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891, p. 123.

<sup>37</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 16/8/1811, p. 3.

<sup>38</sup> *O Correio Brasiliense*, vol. X, Londres, 1813, p. 616-617, BNL.

<sup>39</sup> Hendrik Kraay, *Política Racial, Estado e Forças Armadas na Época da Independência*, Bahia, 1790- 1850, Editora HUCITEC, 2011, p. 37.

repelir qualquer força inimiga...”.<sup>40</sup> A afirmação, por certo exagerada, indica a existência do temor por parte das autoridades públicas e de muitos residentes de Salvador de uma investida estrangeira, especialmente francesa, contra a cidade, como represália ao alinhamento de Portugal com a Inglaterra nos conflitos europeus da época. Não foi possível identificar evidências indicando projetos concretos de ataques à cidade naquele período, mas certamente foi por considerar tal possibilidade, que o governo de d. João orientou as ações de reestruturação do aparato militar executadas pelo conde dos Arcos.

O financiamento das obras destinadas à melhoria da infraestrutura militar e, de modo geral, ao aprimoramento urbano da cidade capital da Bahia foi resultado de múltiplas operações: loterias, cessão de mão de obra por particulares e, em muitos casos, de receitas oriundas de subscrições feitas por particulares especificamente com tal finalidade. A reforma que permitiu a ampliação do cais de Salvador e a demolição do forte de São Fernando, obras que antecederam a preparação do terreno para “nele se construir o Edifício da Praça do Comércio”, foram custeadas com uma subscrição aberta em 5 de agosto de 1811, tendo entre os doadores proprietário de embarcações que faziam o comércio transatlântico de escravos, nomes como Ignácio Antunes Guimarães, Domingos José de Almeida Lima, Francisco de Souza Paraíso, José de Cerqueira Lima e José Antônio Rodrigues Viana.<sup>41</sup> O também armador de expedições negreiras, José Tavares França, ofereceu um escravo para trabalhar por trinta dias nas obras de fortificação da Corporação Milicianiana.<sup>42</sup> A conclusão do teatro São João também contou com contribuição de subscritores e com o beneplácito do regente, que autorizou a realização de uma loteria de 6.000 bilhetes a serem vendidos a 8\$000 (oito mil réis) cada, o que renderia 48:000\$000 (quarenta e oito contos de réis), sendo destinados à obra 12% do valor apurado, ou 5:760\$000 (cinco contos, setecentos e sessenta mil réis).<sup>43</sup> Já o calçamento da ladeira da Preguiça, importante ligação da região portuária com a Cidade Alta, resultou da disposição dos “amigos da Bahia” que doaram quantias em dinheiro e milheiros de tijolos, entre os quais estavam Manoel José de Mello, proprietário do brigue *Duarte Pacheco*, que atuava no comércio negreiro.<sup>44</sup>

<sup>40</sup> *O Correio Brasiliense*, vol. X, Londres, 1813, p. 618, BNL.

<sup>41</sup> “Conta da Receita e Despesa feita com o acrescentamento do caes, e desmancho do antigo forte de S. Fernando. Bahia, Typografia de Manoel Antonio Silva Serva, 1 de outubro de 1814”. In: *Idade d’Ouro Brazil*, 30/9/1814, p. 9-15. A lista com o nome dos subscritores consta de uma relação publicada como parte da referida prestação de contas.

<sup>42</sup> *Idade d’Ouro Brazil*, 7/6/1811, p. 4.

<sup>43</sup> “Carta Régia de 27 de janeiro de 1809”. In: *Colleção de Leis do Império do Brasil – 1809*, p. 24. O plano para a Loteria Pretendida em favor das Obras do Novo Theatro da Cidade da Bahia foi publicado no *Idade d’Ouro do Brazil*, de 25/6/1811, p. 4.

<sup>44</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 16/6/1812, p. 3.

Empenhado em contribuir para o desenvolvimento das letras na cidade, Francisco Ignácio de Sirqueira Nobre, negociante e proprietário de vários navios negreiros, emprestou à então recém-fundada Biblioteca Pública de Salvador, por um período de seis anos, uma enciclopédia, livros de história, agricultura e comércio.<sup>45</sup> Além de Nobre, outro negociante também envolvido com o comércio de africanos, José Cerqueira Lima, doou 12\$000 (doze mil réis) à mesma biblioteca – valor bem inferior aos 100\$000 (cem mil réis) que ele ofereceu para ampliação do cais e construção da praça do comércio.<sup>46</sup> Para a construção das baterias nas fortificações de Santo Alberto e Jequitaiá, o expediente utilizado foi a cessão de diárias de cativos, para cujo fim o capitão João Dias Coelho disponibilizou um de seus escravos durante noventa dias, enquanto dois outros, cedidos pelo conde dos Arcos, nela trabalharam durante toda a sua realização.<sup>47</sup> Afora a disposição dos particulares, que colaboraram das mais diversas formas, sobretudo com a disponibilização de muitos dias de trabalho de seus escravos, o governador lançou mão dos condenados ao degredo perpétuo ou temporário em Angola, que tiveram suas penas comutadas, para a execução de obras públicas.<sup>48</sup>

A disposição dos “amigos da Bahia” em colaborar com os esforços para melhorar a infraestrutura da cidade também evidencia o bom momento econômico vivido pela capitania, em grande parte reflexo das mudanças introduzidas a partir de 1808 e também da maior demanda por açúcar produzido na Bahia pelo mercado externo, resultante da lacuna criada pelo colapso da economia de Saint-Domingue.<sup>49</sup> Não raro, comerciantes e senhores de engenho contribuíam com dinheiro e materiais, adquirindo bilhetes de loterias e ainda disponibilizando escravos. Segundo Nizza da Silva, nesse período a responsabilidade pelos melhoramentos urbanos não figurava como atribuição direta da câmara municipal ou do governo da capitania. “O governador, quando muito, na condição de pessoa privada, aparecia

---

<sup>45</sup> *Idade d’Ouro do Brasil*, 6/12/1811, p. 3. Sobre as embarcações de Francisco Inácio de Serqueira Nobre que participavam do tráfico de africanos consultar: *Idade d’Ouro do Brasil*, 28/6/1811, p.4; e 10/12/1822, p. 2-3; Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), p. 264 e 267, Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB; TSTD # 7572 (*Vênus*) e 7408 (*Paquete da Bahia*).

<sup>46</sup> *Idade d’Ouro do Brasil*, 10/9/1811, p. 3; *Idade d’Ouro do Brasil*, 9/8/1811, p. 3. Sobre a atuação de Cerqueira Lima no comércio de escravos ver: Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 479.

<sup>47</sup> *Idade d’Ouro do Brasil*, 31/5/1811, p.12.

<sup>48</sup> *Idade d’Ouro do Brasil*, 16/8/1811, p. 2-3. A notícia publicada faz referência à Carta Régia de 19 de junho de 1811 na qual o regente d. João autorizou a comutação das penas de degredo por trabalho na Bahia, mas não localizei tal documento.

<sup>49</sup> Sobre os reflexos econômicos, sociais e políticos da revolução escrava que transformou a antiga colônia francesa nas Antilhas em Haiti, ver: Herbert S Klein, *Escravidão africana: América Latina e Caribe*, São Paulo, Brasiliense, 1987; Cyril Leonel R. James, *Os jacobinos negros: Toussaint L’Ouverture e a revolução de São Domingos*, São Paulo, Boitempo, 2000.

no topo da lista dos subscritores. Era à iniciativa privada que se deviam as grandes construções de edifícios e monumentos”.<sup>50</sup> Essa ativa colaboração, no entanto, parecia estar diretamente ligada aos interesses comerciais de negociantes e senhores de engenho, pois conforme afirmou Hendrik Kraay, em 1811 o conde dos Arcos teve dificuldade em contar com apoio dos avaros capitalistas da Bahia para participar de “outras subscrições para aquisição de armas, embora tenham financiado obras públicas”.<sup>51</sup>

Ao lado das intervenções na infraestrutura urbana para atender ao incremento da dinâmica comercial, ocorreu uma progressiva ampliação das prerrogativas educacionais que contribuíram para modificar o cotidiano da capitania, sobretudo em sua sede, Salvador. Para um contemporâneo, o estabelecimento “de uma tipografia, de um seminário eclesiástico e de tantas aulas de diferentes artes”, somadas à autorização para funcionamento da Escola de Cirurgia da Bahia, embrião da futura Faculdade de Medicina, não tardariam a produzir “frutos do saber”.<sup>52</sup> Dentre as iniciativas que tiveram desdobramentos na busca por uma melhor qualificação das atividades comerciais, destaca-se o início de uma Aula de Comércio no ano de 1811. Neste mesmo ano foi lançada a loteria para financiar a conclusão do Teatro São João, e começou a funcionar a Biblioteca Pública. E a 12 de outubro, sob forte chuva, resultante de “uma daquelas repentinas mudanças da atmosfera”, foi inaugurado o Passeio Público, espaço destinado ao lazer e diversão dos moradores da cidade, situado entre o largo dos Aflitos e a muralha do Forte de S. Pedro. O espaço propiciava a agradável vista da Baía de Todos-os-Santos e do Recôncavo, e permitia ao visitante desfrutar de finais de tarde “um pouco mais aprazíveis” e, em ocasiões menos chuvosas, o mesmo se fazia em noites de luar.<sup>53</sup>

Diante da intensificação das atividades econômicas e de animadoras perspectivas comerciais, mobilizar senhores de engenho e comerciantes no sentido de contribuir com as modificações do panorama urbano da capitania da Bahia não deve ter exigido muito esforço por parte do hábil governador. Mas, como veremos a seguir, não apenas os bons ventos foram sentidos nos mares e nas terras da Bahia, pois mesmo durante o período em que o conde dos Arcos esteve à frente do governo da capitania, ocorreram muitos contratemplos.

---

<sup>50</sup> Silva, *A primeira gazeta da Bahia*, p 74-75.

<sup>51</sup> Kraay, *Política racial, Estado*, p. 79.

<sup>52</sup> Sobre as realizações na área da educação ocorridas neste período, ver Antonieta d’Aguiar Nunes, “O governo do 8º conde dos Arcos (d. Marcos de Noronha e Brito) na Bahia (1810-1818) e sua política educacional”, *Revista da FACED*, n. 14 (2008), p. 13-32.

<sup>53</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 16/8/1811, p.3 e 15/10/1811, p. 1-4.

## Notícias sobre ventos contrários chegam à capitania da Bahia

Em meio à prosperidade econômica que avivara a Bahia desde a abertura dos portos brasileiros às nações amigas, os comerciantes luso-baianos identificaram nas prerrogativas desfrutadas pelos “fieis aliados” da casa de Bragança indícios de problemas para seus negócios. Descontentes em relação ao espaço ocupado pelos súditos de Sua Majestade Britânica no novo contexto comercial brasileiro, integrantes do Corpo de Comércio da Bahia encaminharam “uma Representação humilde que não passa de uma súplica” ao príncipe regente, alertando-o quanto aos riscos de se franquear a estrangeiros o estabelecimento de casas de negócios nos domínios do Brasil. Segundo os assinantes da missiva:

Os Ingleses não querem comércio igual; querem tirar dele toda a vantagem, recebendo ainda menos de um milhão em gêneros quando introduzem dez em fazenda, querendo tudo o mais em ouro. A Nação que contribui, depaupera-se, e quando passa um século a riqueza, o fruto da indústria Nacional foge toda para a Inglaterra, e a vantagem está da sua parte.<sup>54</sup>

Para os reclamantes, as concessões feitas aos ingleses poderiam se transformar em monopólio, visto ser este “um dos mais astuciosos estratagemas bélicos” e um dos mais eficientes mecanismos de conquista política que “fez e fará sempre a miséria e a indignação do desgraçado povo, que se alicia por sedução deste gênero”. Ainda segundo eles, o maior dos erros consistia em pautar decisões comerciais “a título de amizade”, pois esta antes de ser uma maneira de demonstrar gratidão era uma atitude de submissão.

Em 1808, quando a missiva foi encaminhada ao príncipe d. João, ainda não existiam evidências de que a aliança anglo-portuguesa pudesse acarretar situações incompatíveis com o sucesso dos negócios da escravatura na costa da África. Contudo, àquela altura notícias da ofensiva diplomática britânica sobre os países de sua área de influência para por fim ao comércio de escravos africanos já aportavam com regularidade na Bahia. Antecipando-se a um provável aceno positivo do monarca lusitano à agenda pró-abolição do governo inglês, os comerciantes interessados em evitá-la não se esqueceram de mencionar no documento que o negócio da escravatura era aceito pela Igreja e, portanto, garantir sua continuidade significava também preservar os vínculos do Império com a “Santa Religião”. Segundo eles: “Ela tem

---

<sup>54</sup> *Representação que fez em 1808, o Corpo do Comércio da Bahia pedindo ao Príncipe Regente que não permitisse o estabelecimento de casas de negócios pelos estrangeiros nos domínios do Brasil*, BNRJ, Seção de Manuscritos [Bahia, 1808], I-31, 28, 26,. Esse documento foi parcialmente transcrito por Silva, *A primeira gazeta*, p. 150-151.

feito justo o cativo dos Africanos, e lícito o Comércio de homens que Ela vai nutrir em seu seio com o leite sagrado, que lhes difunde do manancial evangélico em cujos dogmas se imbui.”<sup>55</sup>

Tendo em vista a importância econômica do negócio para a Bahia, é razoável aceitar que o corpo de comércio aproveitasse a representação para marcar posição na defesa de seus interesses diante da controversa questão. Segundo João Pedro Marques, os ingleses iniciaram a “exportação política” de suas formulações humanitárias entre 1806 e 1807, e foi o resultado dessa postura que arrastou Portugal “para o centro da questão abolicionista”. E já durante as tratativas diplomáticas com vistas à transferência da Corte portuguesa para a América o tema fora abordado, mas sem nenhum encaminhamento concreto, justamente por ser aquele negócio “imprescindível para o Brasil”.<sup>56</sup> Como grande parte das negociações anglo-portuguesas realizadas no contexto das investidas napoleônicas ocorreu de modo secreto, é pouco provável que a grita dos comerciantes baianos fosse resultado de dados objetivos, contudo já externava certo temor quanto aos reflexos que a cruzada abolicionista britânica poderia ter sobre um importante ramo do comércio português.

As especulações do corpo de comércio da Bahia não tardaram a adquirir conotação de realidade. Pouco tempo depois de instalada a Corte no Rio de Janeiro, em março de 1808, d. João nomeou um plenipotenciário português para conduzir as negociações diplomáticas com vistas a garantir “perfeita harmonia e amizade” entre Portugal e Inglaterra. Na condição de negociador português, d. Rodrigo de Souza Coutinho, primeiro conde de Linhares, tinha plenos poderes para ajustar com Lord Strangford, enviado extraordinário e plenipotenciário de Sua Majestade Britânica, um tratado de aliança e comércio que proporcionaria vantagens e igualdade de direitos, condições e restrições, capazes de estreitar “as relações de aliança e amizade das duas Monarquias”.<sup>57</sup> Teoricamente tarefa simples, uma vez que o negociador português era simpático ao alinhamento luso-britânico, mas na prática revelou-se complicada. Durante os meses iniciais do ano de 1809, os 39 artigos de uma peça diplomática foram elaborados pelos plenipotenciários. Em 4 de março, o representante português assinou o

---

<sup>55</sup> Idem.

<sup>56</sup> João Pedro Marques, *Os sons do silêncio: o Portugal de Oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 1999, p. 55-56. Sobre os anos iniciais da campanha abolicionista na Inglaterra, ver Simon Schama, *Travessias difíceis: Grã-Bretanha, os escravos e a Revolução Americana*, São Paulo, Companhia das Letras, 2011.

<sup>57</sup> “Plenos Poderes de 7 de setembro de 1808”. In: *Collecção de Leis do Império do Brasil – 1808*, p. 133. Sobre a atuação dos diplomatas portugueses, ver Valentim Alexandre, *Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*, Porto: Afrontamento, 1993.

documento intitulado Tratado de Aliança e Comércio, mas não foi seguido pelo preposto de Sua Majestade Britânica, que tencionava obter concessões mais amplas sobre várias questões, dentre as quais a abolição do tráfico de escravos.<sup>58</sup>

Diante da recusa do governo britânico em subscrever o texto elaborado durante as primeiras negociações, novas tratativas foram realizadas até que, em janeiro de 1810, os trabalhos foram concluídos, originando dois tratados e uma convenção, que reafirmaram o alinhamento entre as partes e sinalizaram futuras ações para limitar o comércio de africanos nos domínios portugueses. Assim, pela primeira peça diplomática foram detalhados aspectos práticos das relações de comércio e navegação, assegurando aos britânicos residentes no território brasileiro importantes benefícios, tais como direito de fixar residência, garantia de liberdade de culto religioso, e julgamento segundo a legislação daquela nação por juízes por eles nomeados caso praticassem algum crime. Também ficou assegurado aos produtos britânicos o pagamento de 15% de imposto de importação nas alfândegas portuguesas – 1% a menos que os próprios produtos portugueses e 9% a menos que os dos demais países. O segundo documento detalhou os termos do anterior. Além dos compromissos de auxílio recíproco em caso de ataques de outras nações, Portugal se comprometeu a não estabelecer tribunais de inquisição em suas terras na América, bem como a adotar “os mais eficazes meios para conseguir em toda a extensão de seus domínios uma gradual abolição do comércio de escravos”. Diferente dos dois tratados, a convenção assinada naquela oportunidade teve como função específica regular o funcionamento dos paquetes dedicados a assegurar o bom andamento da comunicação entre as duas nações.<sup>59</sup>

Para acentuar a desconfiança dos membros do corpo de comércio da Bahia, os diplomas não só ampliaram as concessões aos ingleses no Brasil, como também inauguraram oficialmente o diálogo sobre a abolição do comércio de africanos nos domínios portugueses. Sem especificar qualquer mecanismo de atuação prática para alcançar tal fim, a adesão do regente português “às causas da humanidade” foi apenas protocolar. Neste sentido, o artigo que tratou a questão da escravatura foi explícito quanto ao limite do compromisso assumido:

---

<sup>58</sup> Para a íntegra do Tratado de Aliança e Comércio de 1809 não assinado pelo Governo Britânico, ver *Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1857, t. IV, p. 286-339, BNL. Sobre a posição pró-britânica de d. Rodrigo de Sousa Coutinho em relação às negociações dos tratados de 1810, ver Marques, *Os sons do silêncio*, cap. I.

<sup>59</sup> *Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos*, t. IV, p. 348-423, BNL.

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 Molembo, os quais direitos foram em outro tempo disputados pelo Governo de França, 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), e que pertencem, ou a que tem pretensões a Coroa de Portugal...<sup>60</sup>

Analisado ao pé da letra, o texto assegurava aos “fiéis vassallos” do regente d. João, entre eles os residentes na Bahia, o direito de continuar abastecendo os domínios portugueses com escravos de origem africana “exatamente pela mesma maneira que eles até aqui o praticavam”. E dada a especificidade da delimitação geográfica, é possível que sua construção tivesse considerado as reflexões de membros do governo português no Rio de Janeiro que foram instados a apreciar os termos propostos para os tratados. Segundo João Pedro Marques, não houve nenhuma objeção direta ao texto do referido artigo por parte daqueles que conferenciaram ou emitiram parecer escrito sobre a questão, dentre os quais estava Antônio da Silva Lisboa, comerciante da Bahia indicado pelos acionistas da Companhia de Seguros Boa Fé para o cargo de provedor e corretor dos seguros na capitania, que ressaltou a importância econômica da atividade comercial dos baianos na Costa da Mina, motivo pelo qual qualquer compromisso em relação ao tema exigia a sensatez de se preservar os lugares nos quais os súditos portugueses já realizavam o comércio da escravatura.<sup>61</sup>

O receio dos comerciantes na Bahia de serem prejudicados com as negociações em andamento estava diretamente relacionado ao peso comercial da Costa da Mina nas trocas comerciais da capitania. Uma pequena demonstração desta importância pode ser localizada nos dados sobre fluxo de embarcações vindas dali entre os anos de 1809 e 1811, que respondiam por 86% do movimento de entradas e saídas entre o porto de Salvador e a Costa da África, como pode ser visto na tabela a seguir.

---

<sup>60</sup> *Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos*, t. IV, p. 408, BNL.

<sup>61</sup> Marques, *Os sons do silêncio...*, p. 63.

**Tabela 2. Movimento de embarcações entre o porto de Salvador e a Costa da África, 1809-1811**

<b>Porto na Costa da África</b>	<b>Entrada</b>	<b>Saída</b>
Angola	04	11
Benguela	01	00
Cabinda	00	04
Costa da Mina	75	111
S. Thomé e Príncipe	07	03
Total ano	87	129

**Fonte:** 1809 - *Correio Brasiliense* vol. 5. 1810, p. 521; 1810 - *Almanak da Bahia para o ano de 1812*, p. 242-249; e 1811 - *Idade d'Ouro do Brazil*, 31/1/1812, p. 2-3.

Conhecedor da importância das trocas comerciais entre a Bahia e os portos da Costa da Mina, o negociador português d. Rodrigo de Souza Coutinho, ainda que partidário do alinhamento diplomático com a Inglaterra, demonstrou atenção quanto ao alcance da colaboração que Portugal poderia oferecer naquele momento à cruzada abolicionista britânica. Numa memória escrita para justificar sua atuação na formulação do tratado firmado junto a Inglaterra, Coutinho indicava que os interesses dos negociantes baianos serviram como demarcadores dos limites das negociações sobre o comércio de escravos:

Lord Strangford solicitou que [a continuidade do tráfico] fosse só restrita aos portos da dominação e soberania de V.A.R., fez compreender Cabinda e Molembo, e talvez seja necessário ajuntar Ajudá, e outros porto da costa da Guiné, que foram da Real Coroa, e com os quais ainda hoje a Bahia faz grande comércio.”<sup>62</sup>

Oficialmente, a redação final do Artigo X reafirmou o direito dos súditos portugueses a continuar em atividade na região “comumente chamada de Costa da Mina”. Desta forma, contando com o apoio de influentes interlocutores e pareceres decisivos na defesa de seus interesses, os comerciantes de escravos que atuavam na Bahia conseguiram manter sua zona de atuação formalmente preservada, o que não significou que seus negócios tivessem ficado imunes à agenda abolicionista do governo britânico.

<sup>62</sup> “Memória apresentada pelo Conde de Linhares a S. A. R. O Príncipe Regente de Portugal, sobre o projeto do tratado com a Inglaterra”. In: *O Correio Brasiliense*, vol. VIII, Londres, 1812, p. 459-464, BNL.

## Agitações nas águas da Baía de Todos-os-Santos

A despeito de todas as ressalvas do corpo de comércio da Bahia às concessões feitas aos ingleses no Brasil, nada indicava, até 1810, que os acordos fossem provocar tensões diplomáticas e prejuízo às praças comerciais brasileiras. Muito menos que, passados poucos meses desde a conclusão dos acordos, a Inglaterra assumiria uma atitude de afronta à soberania territorial portuguesa nas águas da baía de Todos-os-Santos, ou mesmo que, a partir de uma interpretação unilateral dos termos pactuados, cruzadores daquele país passassem a atacar embarcações negreiras que navegavam sob a bandeira de Portugal.

Uma das primeiras demonstrações do pouco apreço inglês pelos tratados e convenções firmados no Brasil ocorreu já no início do ano de 1811, quando capitães de paquetes britânicos que arribaram no porto de Salvador não permitiram que os guardas da alfândega inspecionassem suas embarcações, num flagrante desrespeito ao quinto artigo da convenção anglo-portuguesa em vigor desde 19 de fevereiro, que entre outras questões determinava:

Os Paquetes serão considerados e tratados como Embarcações Mercantes. Eles serão por consequência sujeitos ás Visitas dos Officiais e Guardas da Alfândega tanto no Rio de Janeiro, como em outro qualquer Porto dos Domínios de Portugal, entre o qual e os Domínios Britânicos se hajam de estabelecer Paquetes.<sup>63</sup>

Diante do incidente, o regente delegou ao conde de Linhares a redação de uma nota oficial sobre o assunto a ser encaminhada ao ministro plenipotenciário de S. M. Britânica. Linhares também orientou diretamente o conde dos Arcos a instar o cônsul inglês em Salvador no sentido de exigir dos súditos daquela nação o cumprimento integral dos artigos da Convenção de 1810.<sup>64</sup> Devidamente inteirado, o governador, fazendo alusão às ordens régias recebidas, encaminhou um ofício ao cônsul inglês sentenciando: “não posso deixar de insistir sobre a completa execução do artigo 5º do tratado do comércio a respeito dos [Paquetes] britânicos”.<sup>65</sup> A inexistência de referência ao assunto nos meses posteriores ao

---

<sup>63</sup> *Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos*, t. IV, . p. 416-423, BNL. Esta convenção foi transformada na Carta de Lei de 26 de fevereiro de 1810. Cf.: *Collecção das leis do Brazil de 1810*, p. 73-76.

<sup>64</sup> Conde de Linhares para o conde dos Arcos, Palácio do Rio de Janeiro em 14 de maio 1811, *Cartas Régias*, vol. 112, (1810-1812), APEB.

<sup>65</sup> Conde dos Arcos para o cônsul Inglês, Bahia em 11 de junho de 1811, APEB, *Governo da Capitania - Registro de Correspondência Expedida a Autoridades Diversas 1809-1810*, vol. 166.

comunicado enviado pelo governador sugere que esta contenda não ganhou contornos mais amplos, possivelmente sendo resolvida seguindo os protocolos diplomáticos, tendo como referência a convenção que regia o assunto.

No mesmo período em que atuava para fazer cumprir os termos da convenção que regulava o funcionamento dos paquetes, o governador da capitania da Bahia recebia ordens da Corte para recepcionar duas representações de reinos africanos interessados em ajustar aspectos do comércio da escravidão com o Brasil, “visto que do Porto da Bahia é que de ordinário se faz aquela Navegação para a Costa da Mina”.<sup>66</sup> A primeira delas, enviada pelo rei de Ardra ou Alada, que detinha o controle de Porto Novo, chegou em dezembro de 1810 e tinha como proposta o oferecimento de condições diferenciadas para a realização do comércio entre os dois países. A segunda chegou em fins de janeiro do ano seguinte, mandada pelo soberano do Daomé, interessado em um sistema de monopólio de escravos na região que o favorecesse. Ambos pretendiam assegurar privilégios com o Brasil no comércio de escravos. Deste modo, o conde dos Arcos se encontrava mais uma vez diante de uma demanda de natureza diplomática e, ainda que indiretamente, relacionada aos ingleses, pois o encaminhamento a ser dado nas conversações com os embaixadores dependiam do entendimento do alcance do Art. X do Tratado de Aliança firmado junto à Inglaterra, sobre o qual ele necessitava “ser iluminado na verdadeira e genuína inteligência”.<sup>67</sup>

Sabedor de que a resposta a ser encaminhada ao governador da Bahia exigia conhecimento específico sobre os diplomas assinados com a Inglaterra, de cujo conteúdo o conde dos Arcos possivelmente tinha pouco domínio, uma vez que assumira o governo da Bahia apenas seis meses antes, em 29 setembro de 1810, o ministro interino dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, João de Almeida de Melo e Castro, o conde das Galvêas, encaminhou em 10 de julho de 1811 uma cópia da missiva do governador da Bahia ao “negociador do referido tratado”, o conde de Linhares, solicitando orientações quanto aos pleitos dos “Potentados da Costa da Mina, vulgarmente chamada”. Em resposta datada de 13

---

<sup>66</sup> Carta de conde de Linhares para o conde dos Arcos, Palácio do Rio de Janeiro, 6/2/1811, Seção Colonial, Governo Geral, Governo da Capitania, APEB, *Cartas Régias*, Vol.112 (1810 – 1812). Sobre as embaixadas africanas na Bahia, ver J. F. de Almeida Prado, “A Bahia e suas relações com o Daomé”, in *O Brasil e o colonialismo europeu*, São Paulo: Companhia Editora Nacional (Brasiliana), 1956, p. 115-226; Verger, *Fluxo e refluxo*, esp. cap. VII; Jaime Rodrigues, “O tráfico de escravos e a experiência diplomática afro-luso-brasileira: transformações ante a presença da corte portuguesa no Rio de Janeiro”, *Anos 90*, v. 15, n. 27 (2008), p. 107-123; Silvia H. Lara, “Uma embaixada africana na América Portuguesa”. In: István Jancsó e Iris Kantor (orgs.), *Cultura e sociabilidade na América Portuguesa* (São Paulo: EDUSP/ FAPESP/Imprensa Oficial, 2001).

<sup>67</sup> Carta do conde das Galveas para o conde dos Arcos, 10/6/1811, *Cartas Régias*, vol. 112 (1810- 1812), Seção de Arquivos Colonial, Governo Geral, Governo da Capitania, APEB.

de julho, Linhares reiterou que os termos do artigo ajustado com a Inglaterra não só permitiam continuar o comércio de escravos nos portos dos domínios portugueses e naqueles a que se julgava com direito, como em todos os locais que os vassallos portugueses “se achassem em posse de fazer aquele comércio”. A esta explicação foi acrescida uma declaração Real que dizia:

longe de ser da Sua Real Intenção restringir de qualquer modo semelhante comércio, o Mesmo Senhor se propõem a promove-lo a e facilita-lo, quanto ser possa, bem convencido da necessidade, que há de lançar mão deste único recurso, que temos de aumentar a população desse vasto continente, onde há a tão sensível falta de braços, que V. Ex. conhece, não só para a Agricultura, mas para toda a qualidade de trabalhos.<sup>68</sup>

A resposta das autoridades no Rio de Janeiro permitiu ao conde dos Arcos intimar os embaixadores africanos para novas audiências tendo em vista ajustar suas solicitações aos interesses da Coroa portuguesa. Segundo as orientações recebidas pelo governador, o tratado assinado com a Inglaterra em seu décimo artigo não inviabilizava o comércio português na Costa da Mina, ao contrário, houve um entendimento de que era preciso assegurar as condições para sua realização. Logo, Arcos deveria pautar as tratativas com os embaixadores africanos sem se envolver diretamente nas querelas entre os dois reinos, mas sem esquecer de externar o descontentamento do governo português quanto ao tratamento dado aos súditos portugueses no reino do Daomé.

A limitada autonomia do governador para dialogar sobre o comércio transatlântico de africanos, objeto de artigo específico dos acordos anglo-portugueses, pode ter reavivado as queixas dos baianos sobre os riscos de concessões diplomáticas tão amplas feitas aos britânicos no Brasil. Contudo, tais ocorrências não inviabilizaram por completo as demonstrações públicas de “cooperação e reciprocidades” entre os súditos de ambas as coroas na cidade do Salvador. Uma sugestiva mostra dessa cordialidade ocorreu por ocasião da comemoração do aniversário do monarca britânico, quando foi realizado um jantar na propriedade do segurador e economista Antônio da Silva Lisboa, no qual estiveram reunidos membros do corpo de comércio inglês e os mais expressivos negociantes baianos. A confraternização, realizada no dia 4 de junho de 1811, foi presidida por Ricardo Goodall, que seguindo o protocolo propôs brindes ao monarca inglês, à rainha e a toda a família real

---

<sup>68</sup> Carta do conde das Galveas para o conde dos Arcos, 2/8/1811, *Cartas Régias*, vol. 112 (1810 -1812), Seção de Arquivos Colonial, Governo Geral, Governo da Capitania, APEB.

britânica, e sem negligenciar as formalidades também se brindou ao príncipe regente e por extensão a toda família real portuguesa na condição de “aliados sinceramente fieis” dos ingleses; ao conde dos Arcos, extensivo à Cidade da Bahia; e a Lord Strangford em atribuição ao comércio inglês com o Brasil. Após as saudações nominais houve outras mais extensivas: ao exército aliado na Península Ibérica; à memória imortal de toda a gente naval, militar e togada que honrou o nome britânico, em nome dos quais “bebeu-se em pé e com silêncio respeitoso”. E, “conforme os costumes em tais ocasiões”, não faltaram deferências às senhoras distintas da Bahia, seguidas de canções e hinos, protocolos que indicavam que os presentes ao jantar, ainda que mobilizados por interesses comerciais muitas vezes conflitantes, formalmente faziam deferências públicas à amizade entre Portugal e Inglaterra.<sup>69</sup>

Atento à movimentação dos grupos ligados ao desenvolvimento do comércio na capitania, “merecedor de particular atenção”, o jornal *Idade d’Ouro* noticiou o “requintado jantar” e, na mesma edição, informou que, no dia 6 de junho, havia atracado na cidade, vinda de Serra Leoa, a “sumaca S. Antônio e Almas, mestre José da Silva Senna, 46 dias de viagem em lastro de pedra. Esta embarcação foi comprada pelo mestre da escuna, *Marianna*.” E sugerindo aos leitores que voltaria a tratar de ambas as questões, assegurou: “continuar-se-á”.<sup>70</sup> Este um procedimento recorrente no periódico que circulava apenas dois dias por semana, e contava somente com quatro páginas para as muitas informações. Mas, descumprindo o prometido, o periódico nada mais revelou sobre a chegada de Senna, nem do sofisticado jantar promovido pelos ingleses. E da mesma forma nenhuma justificativa foi apresentada aos leitores. Os mais atentos aos padrões de funcionamento da gazeta podem até ter percebido que Gonçalo Vicente Portela, redator do jornal na ocasião, não mais abordou o caso do proprietário da escuna *Marianna* que, tendo deixado o porto da cidade para adquirir escravos na costa africana, retornou no comando de outra embarcação, em lastro, que operava a partir de Pernambuco.<sup>71</sup> Restou aos interessados na movimentação das embarcações negreiras vindas da costa africana descobrir, por outras fontes, que a *Marianna* tinha sido apreendida por um navio britânico no litoral africano sob a acusação de descumprimento do tratado de 1810. Um episódio que, se amplamente divulgado, podia tornar indigesto grande parte dos jantares que reunissem comerciantes ingleses e portugueses residentes em Salvador.

---

<sup>69</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 11/6/1811, p. 3-4.

<sup>70</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 11/6/1811, p. 4; sobre as embarcações ver TSTD # 7655 (*Marianna*) e 47206 (*S Antônio e Almas*).

<sup>71</sup> A informação de que Gonçalo Vicente Portela era o redator da gazeta no período se encontra no *Almanach para a cidade da Bahia para o ano de 1812*, p. 237.

O silêncio do periódico em relação ao ocorrido com a embarcação de Sena não foi resultado de insuficiência de espaço em suas páginas ou desinteresse. Ao contrário, foi ato compulsório, uma vez que todo o conteúdo impresso era submetido à censura, naquele momento sob a responsabilidade do conde dos Arcos que, conforme vimos acima, naquela ocasião aguardava orientações régias para dar encaminhamento às negociações com as duas embaixadas africanas presentes na Bahia. Ou seja, no momento em que o proprietário de uma embarcação negreira da praça da Bahia, capturada pelos cruzadores ingleses, aportou em Salvador, o governador da capitania ainda não possuía informações que lhe permitissem “maior elucidação” sobre o Artigo X do tratado de aliança de 19 de fevereiro de 1810, o mesmo utilizado como argumento pelos membros do tribunal britânico de Serra Leoa para condenar a *Marianna*.<sup>72</sup> Ainda dependendo da resposta das autoridades do Rio de Janeiro e por certo ciente de que a divulgação de informações detalhadas sobre o ocorrido pudesse alterar o ambiente de harmonia e reciprocidade desfrutado por ingleses e portugueses em Salvador, é possível que Arcos, na condição de censor, tenha atuado para impedir maior exposição do incidente. E mantendo a coerência que o momento exigia, impediu a difusão de mais notícias sobre o jantar promovido por súditos daquela nação na cidade.

Independentemente da publicidade, diante das circunstâncias do retorno de José da Silva Senna, o episódio apresentou formalmente aos operadores do comércio transatlântico de africanos na Bahia um novo tipo de risco a que sua atividade comercial estava exposta, a captura por parte de cruzadores britânicos. Manolo Florentino afirma que “uma das características dos negócios negreiros era o risco” e dentre os muitos perigos aos quais os negociantes e suas “mercadorias humanas” estavam expostos durante a travessia do Atlântico, se destacavam a possibilidade do ataque de piratas que subtraíam mercadorias e as embarcações; o naufrágio que em geral poderia ser resultado de condições naturais adversas ou resultado de falta de habilidade ou conhecimentos da tripulação; mortandade por falta de alimentos e água, superlotação, maus-tratos e doença. A atuação dos cruzadores ingleses só passou a ser considerada um risco a partir de uma conjuntura muito específica do século XIX, mais especificamente após o ano de 1831.<sup>73</sup> Neste sentido, a tomada e condenação da

---

<sup>72</sup> A informação de que o conde dos Arcos foi o primeiro censor do *Idade d'Ouro* é apresentada por Silva, *A Primeira Gazeta...*, p. 21-22. Sobre a censura nos jornais no período colonial, ver Carlos Rizzini, *O livro, o jornal e a tipografia no Brasil 1500 – 1822*, Rio de Janeiro, Livraria Kosmos Editora, 1945; *ANNAIS do Arquivo Público da Bahia*, Vol. XXIII, Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1934; Maria Beatriz Nizza da Silva, *Cultura no Brasil Colônia*, Petrópolis, Vozes, 1981; Maria Luiza Tucci Carneiro (org.), *Minorias silenciadas: história da censura no Brasil*, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo / Imprensa Oficial do Estado / Fapesp, 2002.

<sup>73</sup> Florentino, *Em costas negras...*, p. 149.

*Marianna* apresentaram oficialmente aos comerciantes da Bahia os procedimentos adotados pelos cruzadores britânicos contra os vasos que utilizavam o pavilhão português para realizar negócios da escravatura na Costa da Mina após a assinatura do tratado de 1810. Para além dos prejuízos causados aos proprietários e carregadores das mercadorias levadas pela embarcação, a desventura de Senna deu corpo aos argumentos dos baianos, signatários da representação enviada ao regente nos idos de 1808, que já haviam alertado sobre os potenciais riscos para “os comerciantes nacionais” advindos dos acordos comerciais firmados “a título de amizade”.

### **Perigo no mar: embarcações baianas apreendidas por cruzadores ingleses**

Embora surpreendido pelos novos procedimentos dos oficiais britânicos contra as embarcações de pavilhão português no litoral africano, José da Silva Sena não era um estreante no transporte de cativos africanos para a cidade de Salvador. Os registros de solicitações de “licença para fazer navegar a resgate de escravos na Costa da Mina” datam sua atuação desde pelo menos junho de 1802, quando foi expedido o alvará para a escuna *N. S. do Socorro*, na qual ele seguiu como capitão. Trouxe em seu retorno 288 cativos. Seis anos depois, já ocupava o posto de proprietário de embarcação negreira:

Faço saber aos que este alvará virem que tendo respeito a me representar Joze da Silva Senna, senhorio e mestre da escuna denominada Horizonte, que pelo Despacho, que juntara, tinha Licença para o fazer navegar aos Portos da Costa da Mina a resgate de Escravos.<sup>74</sup>

Na condição de dono desta escuna, realizou três bem sucedidas viagens, tendo transportado cerca de 586 cativos para a Bahia num período de dois anos. Segundo o *Mapa de importação que fez Portugal, Europa, Ásia, África e Portos do Brasil sobre a Bahia em todo o ano de 1810*, as embarcações vindas da Costa da Mina abasteceram a capitania da Bahia com 7.327 cativos. Destes, 228 chegaram a Salvador em fins de junho quando Sena completou o giro da costa africana iniciado em 11 de dezembro do ano anterior.<sup>75</sup> Esta foi sua

---

<sup>74</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), p.143 e 217v, Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB; TSTD # 51379 (*NS da Conceição Socorro*).

<sup>75</sup> TSTD # 51530 (*Horizonte*), 51550(*Horizonte*), e 51518 (*Horizonte*); Alvarás de Navegação, Maço 456 – 1789 – 1822. p.234v, Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB.

última viagem como proprietário da *Horizonte*, a partir de quando faria usaria a escuna *Marianna*, um dos “vasos construído na Bahia” por Jacinto Ribeiro de Carvalho no estaleiro de Itapagipe.<sup>76</sup>

Interessado em armar mais uma expedição à costa da África, Sena requereu o “Alvará de navegar” para a nova escuna, concedido pelas autoridades portuárias baianas em dia 28 de junho de 1810, e de posse do documento iniciou os procedimentos necessários à futura empreitada. Em geral, logo se divulgava em praça pública a provável data da partida para dar ciência aos interessados em enviar mercadorias, a exemplo do que fez o proprietário de uma galera que saíria do Rio de Janeiro para adquirir escravos em Moçambique, que comunicou o seguinte:

Está proposta a seguir viagem para Moçambique a galera Dido de que é capitão Luiz Pereira Madruga, a qual vai armada em guerra, e pretende sair até 20 do corrente mês, quem nela quiser carregar, poderá falar com o mesmo capitão, ou com o senhorio da mesma José Domingues, moradores da rua do fogo, ou Ilha Seca, casa n. 09. A mesma Galera precisa de Capelão, e cirurgião para a referida viagem, quem quiser ajustar-se, fale com o mesmo Senhorio.<sup>77</sup>

Já o carregamento da *Marianna* foi concluído na segunda quinzena de outubro, ocasião em que as autoridade portuárias atestaram o fechamento da fatura das mercadorias no valor de 13:372\$100 (treze mil, trezentos e setenta e dois mil, e cem réis). No terceiro dia do mês seguinte, Sena seguiu na condição de proprietário e mestre da nova escuna para a Costa da Mina, esperando retornar a Bahia com uma carga de 340 cativos africanos.<sup>78</sup>

A aquisição de uma nova embarcação, associada ao pedido de licença para navegar e o cumprimento da burocracia para realizar uma nova expedição negreira, tudo feito apenas três dias após ter retornado de uma viagem, refletia a intensidade do comércio de africanos em Salvador naquele momento. Segundo Perdigão Malheiros, a partir de 1810 o tráfico no Brasil aumenta e a “organização do comércio escravocrata se aperfeiçoa e se transforma no maior negócio nacional.”<sup>79</sup> Diante de um cenário promissor, os comerciantes intensificaram as

---

<sup>76</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 15/5/1811, p.4, BNDIGITAL.

<sup>77</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 10/5/1809, p. 4, BNDIGITAL; TSTD # 49776 (*Dido*).

<sup>78</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), p.234v, Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB.

<sup>79</sup> Citado por José Honório Rodrigues, *Brasil e a África: outro horizonte*, 2 ed. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1964, p.121.

expedições de regate na costa da África, e nesse mesmo tempo navios britânicos, por conta da guerra com a França, recorriam ao direito beligerante para capturar e enviar a julgamento em Serra Leoa negreiros de potências inimigas, recebendo por isso “um prêmio por escravo capturado e subsequentemente libertado”.<sup>80</sup> Nada indicava, no entanto, que esta ação se estendesse a navios de outras nações tão rapidamente, a ponto de, entre janeiro e outubro de 1810, terem capturado e julgado em tribunal britânico nada menos que 12 embarcações – “dois navios, dois brigues e oito escunas (espanholas e portuguesas)” –, enquanto outras sete já apreendidas aguardavam julgamento.<sup>81</sup>

Segundo José Hipólito da Costa, tal iniciativa nada mais era que “plano do Governo Inglês, em acabar com o comércio da escravatura”, e para isso decidiu tomar as devidas providências para inibir o descumprimento das leis que tratavam da questão.<sup>82</sup> E ainda que, no caso específico das investidas contra navios portugueses, não houvesse amparo legal, conforme os tratados firmados entre as duas nações, as ações foram realizadas tendo por base uma interpretação unilateral feita pelos oficiais dos cruzadores ingleses do Artigo X do tratado anglo-português de aliança e amizade. E foi sob a acusação de ter violado o referido artigo que a quarta viagem de Sena, ao completar 53 dias, foi alvo da ação do *Dart*, sob o comando de James Wilkins. Deste modo, a série de incursões bem sucedidas de Sena à Costa da Mina seria interrompida e finalizada pela sentença proferida em Serra Leoa contra sua escuna *Marianna* que, em seu giro inaugural, foi logo condenada como “boa presa”.

A abordagem à *Marianna* ocorreu às vésperas do ano novo, 30 de dezembro de 1810, em frente ao porto de Jaquim, na Costa da Mina, e, segundo a versão apresentada por Sena, se deu “mediante muita violência e hostilidade”. Depois de apreendida, a escuna foi conduzida com as mercadorias e os dez escravos a bordo para a colônia de Serra Leoa, “onde por iníqua sentença proferida pela Corte do Vice Almirantado daquela estação foi declarada boa preza”, segundo escreveu Senna em sua defesa. Para justificar o veredito, os membros do tribunal consideraram que o porto onde a *Marianna* estava no momento da abordagem ficava fora da região denominada de Costa da Mina, tornando-a passível de condenação como boa presa, cuja pena era confisco de casco, aparelhos para o comércio de escravos e toda a carga que nela houvesse. Para Tito de Almeida Franco, o resultado não podia ser outro, visto que os mestres ou sobrecargas dos navios apreendidos não eram conhecedores dos artifícios legais a

---

<sup>80</sup> 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, p. 31.

<sup>81</sup> *Correio Brasiliense, ou armazém literário...* Vol. VI, Londres, 1811, p. 307, BNL.

<sup>82</sup> Idem..

serem utilizados “para obterem justiça em um tribunal inglês”, de modo que era praticamente impossível conseguir algum parecer ou decisão favorável em Serra Leoa.<sup>83</sup> Sem possibilidade de apelação, restou a Sena voltar ao porto de origem noutro navio. Para isso, adquiriu em leilão a escuna *Santo Antônio e Almas*, apreendida e já condenada antes da *Marianna*, e 46 dias depois de ter deixado o litoral africano chegou a Salvador trazendo nada mais que notícias do que lhe tinha ocorrido do lado de lá do Atlântico.

O mecanismo que permitiu o retorno de Sena demonstra a inexistência de restrições à participação de proprietários e demais membros das tripulações dos navios negreiros condenadas em Serra Leoa nos leilões de embarcações condenadas. Deste modo, não era incomum que uma embarcação fosse arrematada por seu antigo proprietário ou pelas mesmas pessoas que as conduziam no momento da captura. Uma ação que pode ter contado com a solidariedade dos integrantes de sua rede de relações comerciais no oferecimento de lances previamente combinados, a partir de valores abaixo do praticado no mercado. É possível que alguns mestres e pilotos tivessem arrematado embarcações de terceiros para serem ressarcidos pelos donos originais dos valores após o retorno às respectivas praças de atuação. Esse procedimento foi empregado pelo piloto do *Lindeza*, tomado pelos ingleses no porto de Onim, depois de julgada “boa presa”.<sup>84</sup>

Independentemente do esquema usado por Sena para retornar a Salvador, certo é que, ao desembarcar no porto da cidade com informações sobre o ocorrido, outra embarcação da praça da Bahia já partilhava da experiência de aprisionamento por um cruzador inglês. No entanto, diferentemente da *Marianna*, que tinha por objetivo comprar cativos na África, o *Falcão* havia deixado o porto da Cidade da Bahia nos primeiros dias de maio de 1811 para vender escravos africanos, “todos Mina”, no porto de Havana. Quando já navegava na altura de Porto Rico, fora “retido, embargado, e arrastado, com ruína gravíssima no casco, e seus aparelhos, e com total malogração da negociação principal de escravatura”.<sup>85</sup>

O envio de escravos pelo porto da Bahia para serem negociados em Cuba não era uma atividade incomum. Lindeman, que exerceu a função de cônsul inglês na Bahia entre os anos de 1811 e 1815, informou que “alguns carregamentos de escravos são reexpedidos” inicialmente para Maranhão e Pernambuco, e outros mudavam de rota e seguiam na direção de colônias espanholas, a exemplo de “Havana ou em volta do Cabo Horn para Lima e para o

---

<sup>83</sup> Tito de Almeida Franco, *O Brasil e a Inglaterra ou o tráfico de africanos*, Rio de Janeiro, Typographia Perseverança, 1868, p. 99.

<sup>84</sup> *Idade d'Ouro do Brasil*, 26/5/1812, p.3.

<sup>85</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 15, maço 3, Pasta 1 (*Falcão*).

Chile”.<sup>86</sup> As relações de comércio entre Salvador, Montevidéu, Buenos Aires e, sobretudo, Havana não ocorriam por alteração no curso da viagem, mas por atuação regular que alguns comerciantes mantinham com tais praças. E não raro experimentavam situações inusitadas, como a que foi vivenciada em 1811 por Francisco Affonso Rego, proprietário do bergantim *S. Manuel Activo*, que seguiu para Havana, mas a uma distância de 8 léguas ao mar de S. Domingos foi tomado por um brigue de guerra da dita ilha, “e vendo que iam nela 400 tantos pretos a vender, participaram ao Rei, que os mandou desembarcar, e os avaliou por diferentes preços, e mandou pagar todo o importe em gêneros do país”.<sup>87</sup> Com o bergantim *Falcão*, igualmente vítima de uma inesperada apreensão, os desdobramentos foram completamente diferentes, pois fora conduzido até a Ilha S. Tomé e só depois de um demorado processo, que o deixou fora de operação por mais de um ano, foi julgado má presa e restituído “por ordem de Sua Majestade Britânica”.<sup>88</sup>

Antes mesmo que os proprietários dos primeiros vasos tomados pelos cruzadores ingleses (*Marianna* e *Falcão*) preparassem as medidas judiciais cabíveis, outros dois que partiram da Bahia já tinham caído: em julho o paquete *Volante* e no mês seguinte a galera *Urbano*, ambos apreendidos em Cabinda sob alegação de serem de construção estrangeira.<sup>89</sup> Àquela altura, a ação antitráfico dos ingleses não era mais novidade e nos meses seguintes o esforço seria intensificado, sendo motivo de nota do *Correio Brasiliense*:

Os ingleses foram em agosto, ou setembro de 1811, aos portos de Onim, Badagre e Porto Novo na Costa da Mina, e visitaram todas as embarcações portuguesas que neles encontraram, em Onim se achava o Bergantim Nau Lêndea, e Bergantim Tibério e o brigue Calípso, e só deste tomaram a título de ser casco Inglês e não contenderam com os outros; em Badagre se achava a escuna Fragatinha, o Brigue Boa Hora, o brigue Victória e o bergantim Vênus, e só tomaram este a título de ter feito alguns escravos fora do Cabo de Palmas, e em Porto Novo se achava o brigue Paquete Infante, o brigue Triunpho da União, e o brigue Bom Sucesso, e com nenhum contenderam...<sup>90</sup>

---

<sup>86</sup> Lindeman citado por Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 323.

<sup>87</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 26/7/1811, p.4. A referência ao rei indica que o incidente ocorreu após o mês de março de 1811, quando começou o reinado de Henri Christophe.

<sup>88</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 9/7/1813, p.3.

<sup>89</sup> *O Investigador Português*, Vol. VI, Londres, 1813, p.364, BNL; TSTD # 7582 (*Paquete Volante*) e 7581 (*Urbano*).

<sup>90</sup> *Correio Brasiliense, ou armazém literário...* Vol. VIII, Londres, 1812, p.746, BNL.

Ao final dessas abordagens, seis embarcações que atuavam na Bahia já haviam sido capturadas, cinco das quais sentenciadas pela corte do vice-almirantado britânico em Serra Leoa, enquanto várias outras abandonaram a costa africana sem que tivessem concluído suas negociações. Considerando que em 1811 entraram no porto de Salvador 29 navios vindos do continente africano, e que entre os apresados apenas o *Falcão* estava exportando cativos africanos para Cuba, não é difícil concluir que as primeiras ações dos britânicos contra navios de bandeira portuguesa foram responsáveis por uma redução de cerca de 20% no número de embarcações negreiras que atracaram na Bahia no referido ano.<sup>91</sup>

As apreensões das embarcações da Bahia ocorridas no ano de 1811, mesmo tendo causado perdas significativas, foram em menor intensidade que as verificadas no ano seguinte, quando somente nos primeiros dias de janeiro de 1812 os cruzadores ingleses voltaram à carga na Costa da Mina e “tomaram tudo quanto lá acharam guardando respeito aos que acharam no porto de Ajudá com o motivo de que só ali se entendia porto português na Costa da Mina, para comerciar e &c.” Como resultado, seis embarcações foram tomadas: *Feliz Americano*, *Desengano*, *Destino*, *Flor do Porto*, *S. Joao (São Joãozinho)*, e o *Lindeza*; e em fevereiro, mais uma, a *Nossa Senhora dos Prazeres*. Essa quantidade de embarcações apreendidas rendeu pedido de explicação em um dos periódicos portugueses publicado em Londres:

Os defensores do tratado entre a Corte do Brasil e Inglaterra terão a bondade de nos explicar em que consiste a habilidade do Negociador Brasiliense quanto assegurar-se da execução da estipulações da parte do Inglaterra e se com efeito aquele comércio ficou proibido pelo tratado como justificam o Governo no Brasil em dar licença a estes vasos a ir fazer um comercio proibido no qual se arriscam a serem tomados pelos navios armados Ingleses.<sup>92</sup>

---

<sup>91</sup> A lista das embarcações consta na *Tabella das perdas e danos experimentados pelos Negociantes Portuguezes, em consequencia dos apresamentos e feitos pelas forças Britannicas nos Navios empregados no resgate de escravos até trinta e hum do mez de Maio de 1814*. BNDIGITAL. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or8470.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/or8470.jpg)>. Acesso em 20/3/2013.

<sup>92</sup> *Correio Brasiliense, ou armazém literário...* Vol. VIII, Londres, 1812, p.746, BNL. Há divergência pontuais quanto a algumas datas de apreensão e nomes de algumas embarcações em relação aos dados publicados na *Tabella das perdas e danos...*; e no Apêndice A, publicado por Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 679. Considerei neste caso a fonte contemporânea aos acontecimentos, uma vez que não há inconsistência em relação às datas. Um exemplo disso é a data da apreensão da *Marianna* que, segundo o processo de indenização que se encontra no Itamaraty, foi tomada em 30 de dezembro de 1810, mas Verger aponta 3 de agosto de 1811.

Mesmo que as tomadas de navios tivessem impressionado o redator do periódico, elas seriam ainda mais numerosas caso os bergantins *Fragatinha* e *Piedade*, visitados no período, fossem apreendidos.<sup>93</sup>

Para ampliar ainda mais o cenário de insegurança comercial vivido pelos negreiros baianos, em abril, navios ingleses fizeram novas abordagens e conduziram duas embarcações para julgamento em Serra Leoa: *Urania* e *São Miguel Triunfante*. Melhor sorte tiveram os bergantins *Ulisses*, *Conde do Amarante*, *São Lourenço* e *Bom Caminho*, que foram visitados, mas não tomados, “talvez por lhe faltarem os meios de força de que havia mister para conseguir seus fins”. No entanto, tiveram que deixar o porto de Ajudá sob pena de serem tomados e considerados boas presas, “e não havendo dúvida na sinistra intenção do comandante Inglês”, abandonaram as negociações em curso “aceleradamente” à custa de sérios prejuízos.<sup>94</sup>

Mesmo sob ameaça, os bergantins *Conde do Amarante* e *Bom Caminho* regressaram da costa africana com cativos. Antes deles, o *Piedade*, também visitado pelos ingleses, já havia retornado ao porto da Bahia com 275 cativos. Não foi possível identificar o mecanismo utilizado pelos condutores para burlar as ordens inglesas: se apenas se afastaram momentaneamente do litoral para aguardar a partida os cruzadores ingleses, retornando em seguida para retomar as negociações interrompidas; ou se aportaram em outros locais para realizar a aquisição de sua carga viva. Certo é que, depois das tomadas de abril, os negreiros baianos tiveram uma trégua que durou aproximadamente um ano, até que novas notícias de apresamento vieram dar à praia da Bahia por ocasião da apreensão do brigue *S. José Triunfo*, das escunas *Desforço* e da *Providencia*, no ano de 1813.<sup>95</sup> Estes foram oficialmente os últimos registros de investidas contra embarcações baianas antes das ordens do Almirantado inglês “para que navios portugueses velejando entre portos portugueses na África e o Brasil não fossem molestados”.<sup>96</sup>

A essa altura, mais de uma dezena de embarcações envolvidas no tráfico da escravatura para a capitania da Bahia já havia sido alvo da ofensiva de cruzadores da marinha britânica sob a alegação de terem descumprido o tratado de 1810. Justificativa apresentada reiteradas vezes pelos oficiais dos cruzadores britânicos aos responsáveis pelas primeiras

<sup>93</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 17/3/1812, p.4.

<sup>94</sup> Comissão Mista, Lata 8, Maço 4, Pasta 1, (*Conde do Amarante*) AHI.

<sup>95</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 4/5/1813, p.4 e 30/11/1813, p.11; TSTD # 7577 (*S. José Triunfo*), 7650 (*Desforço*), e 7560 (*Providência*);

<sup>96</sup> Bethel, *A abolição do comércio brasileiro de escravos...*, p. 32.

embarcações negreiras pertencentes a praça da Bahia apreendidas ao norte do Equador. Acostumados a atuar tenazmente na defesa de seus interesses, os envolvidos com os negócios da escravatura se mobilizaram para fazer frente aos novos tempos que, conforme veremos no próximo capítulo, anunciavam outros desafios.

## 2 Ressaca na Baía de Todos os Santos, 1810-1814

---

Quando o mestre Manuel Joaquim cruzou a barra da Baía de Todos-os-Santos numa segunda-feira, 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 após 36 dias desde 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 sitio da costa” realizadas pelos cruzadores ingleses. Por certo as informações sobre esses acontecimentos foram compartilhadas pela gente do mar e 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.<sup>1</sup>

Dois dias antes das informações trazidas a bordo do *S. Lourenço* ganharem destaque na gazeta, uma outra embarcação negreira, o bergantim *Lindeza*, havia ancorado no mesmo porto, vindo de Serra Leoa. Sem a ‘carga’ de cativos, transportava somente sua marinhagem e mais de quarenta pessoas pertencente as 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 permitiu aos armadores das expedições negreiras na Bahia conhecer detalhadamente os contratempos enfrentados pelos navios negreiros de bandeira portuguesa. E, após a divulgação destas 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.<sup>2</sup>

Até meados de 1812 as informações sobre as embarcações apreendidas eram fragmentadas, ainda sim o pouco que se descobriu por meio de “ouvir falar” gerou grande comoção entre os interessados naquele comércio. Situação que foi ganhando contornos mais complicados a 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 final daquele ano mais de uma dezena de embarcações que realizavam o comércio da escravatura a partir de Salvador seriam apreendidas pelos ingleses sob a justificativa de desrespeito ao artigo X do tratado de 1810. Um tipo de argumento duramente contestado pelos operadores do

---

<sup>1</sup> *Idade d' Ouro do Brazil*, 22/5/1812, p.4, APEB - Microfilmes.

<sup>2</sup> *Idade d' Ouro do Brazil*, 26/5/1812, p.4.

comércio negreiro na costa da Mina e que contribuiu para fomentar em parcela da gente ligada as atividades marítimas, entre outras questões, o desejo de responder belicamente às ações repressivas dos cruzadores britânicos.<sup>3</sup>

As divergências quanto ao alcance dos compromissos firmados pelo regente português no referido diploma deram início a uma intensa batalha diplomática que se desdobrou até o ano de 1815, quando por ocasião do Congresso de Viena um tratado e uma convenção foram confeccionados visando por fim a tal questão e aos reclames decorrentes dela. Mas, antes da questão ganhar contornos de querela diplomática, ela foi enfrentada pelos próprios operadores daquele negócio. Inicialmente os prejudicados protestaram 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 marinhos embarcados, velas e cordas e até o quanto deixaram de ganhar. Além das ações institucionais os armadores passaram a orientar os condutores dos navios negreiros a evitar os locais contestados pelos britânicos, bem como armaram embarcações para, em caso de eminente apreensão, fazer um enfretamento direto aos cruzadores ingleses.

Este capítulo tem por objetivo discutir as reações dos comerciantes às primeiras decisões diplomáticas que colocaram entraves ao comércio de cativos africanos para o Brasil, destacando os reflexos imediatos na organização daquela atividade comercial. Nessa parte da tese me dedico a investigar como o tratado firmado em 1810 impactou na atividade negreira realizada na Bahia e quais as respostas apresentadas pelos comerciantes envolvidos no negócio. Para tanto procuro identificar de que maneira os negreiros reagiram aos obstáculos colocados pelos cruzadores britânicos à realização do comércio de escravos africanos para a Bahia; como as ações dos cruzadores britânicos contribuíram para a construção de um consenso em torno da defesa incondicional do comércio de cativos africanos, entendimento que possibilitou o surgimento e aceitação das primeiras ações para burlar os acordos firmados.

## **Apresentando a fatura**

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

---

<sup>3</sup> Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 302.

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). 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 foi 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 (incluindo os bergantins *Conde do Amarante* e *Ulisses*, que não foram condenadas) e uma de Pernambuco (a sumaca *Flor do Alecrim*, que fez parte da lista apenas por conta do valor segurado junto a uma das companhias de seguros que operavam na praça). Em relação ao “número de escravos que deixaram de importar”, os peticionários afirmaram que a capitania ficara privada de 4.197 cativos por conta das apreensões britânicas.<sup>4</sup>

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, e chegou às seguintes cifras:

*Tabela 3. Valores reclamados à Inglaterra pelos navios portugueses apresados, 1811- 1815*

<b>Praça</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Valor reclamado</b>	<b>Percentual</b>
Bahia	18	1.048:295\$059	88,8%
Ilha de S. Thomé e Príncipe	1	2:793\$013	0,2%
Pernambuco	01	36:507\$317	3,1%
Rio de Janeiro	02	93:161\$989	7,9%
<b>Total</b>	<b>22</b>	<b>1.180:757\$378</b>	<b>100%</b>

**Fonte:** “Lista dos navios tomados na costa d’África cujos processos e Sentenças de Justificação dadas pela Real Junta do commercio e Mezas d’Inspeção no Brasl. Datada de 15 de maio de 1815”. In: *O Investigador Portuguez*, vol. 12, Londres, março de 1815, p. 672 – 673, ANL.

O cônsul advertia que os números podiam ser ainda maiores, caso fosse confirmada a ausência das contas de outras treze embarcações.<sup>5</sup> Possivelmente, tais informações foram as mesmas que serviram de embasamento à “Exposição apresentada ao Congresso pelos

<sup>4</sup> O mapa, no arquivo, está identificado como documento avulso. Comissão Mista, AHI, Lata 10, Maço 3, (Dezengano).

<sup>5</sup> *O Investigador Portuguez*, vol. 12, Londres, março de 1815, p. 672- 673, BNL.

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”.<sup>6</sup> Luís Henrique Dias Tavares comenta os mesmos dados apresentados pelo cônsul português e levanta 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.<sup>7</sup>

Contudo, uma tabela publicada em 1822 permite afirmar que o procurador do Rio de Janeiro citado por Tavares subestimou os números para a Bahia, por certo 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; e *Urbano* e o paquete *Volante*, agora contabilizados para Pernambuco).

---

<sup>6</sup> *Correio Braziliense, ou, Armazém literário*, vol. 14, Londres, 1815, p. 728-732, BNL. A referida exposição foi apresentada ao Congresso de Viena em 18 de dezembro de 1814.

<sup>7</sup> Luís Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de escravos*, São Paulo, Editora Ática, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico – CNPq, 1988, p. 20-21.

*Tabela 4. Embarcações reclamadas, 1814*

<b>Praça comercial</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Valor reclamado</b>	<b>Percentual</b>
Angola	1	20:692\$341	1,2%
Bahia	20	1.097:838\$844	62,2%
Ilha de S. Thomé e Príncipe	04	31: 819\$554	1,8%
Maranhão	02	228:638\$470	12,9%
Pernambuco	01	36:507\$317	2,1%
Rio de Janeiro	06	350:023\$627	19,8%
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>1.765:520\$153</b>	<b>100%</b>

**Fonte:** “Tabella das perdas e damnos experimentados pelos Negociantes Portuguezes, em consequencia dos apresamentos e feitos pelas forças Britannicas nos Navios empregados no resgate de escravos até trinta e hum do mez de Maio de 1814”. [http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or8470.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/or8470.jpg).

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. Diferença expressiva que resultava do fato da Costa da Mina ser, desde longa data, o lugar preferencial do comércio negreiro baiano, associado com o impreciso entendimento dos limites de tal região pelos oficiais dos cruzadores ingleses.<sup>8</sup> 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”.<sup>9</sup> Mas, apesar das divergências, o resultado foi mais prejudicial aos traficantes que atuavam na Bahia, destino de seis em cada dez embarcações tomadas.

Independentemente da enorme diferença entre perdas das respectivas praças comerciais, os cálculos apresentados para justificar o pedido de indenização resultavam da soma dos valores atribuídos ao casco da embarcação, equipamentos náuticos, instrumentos necessários ao resgate de cativos, mantimentos, soldos e ao total de escravos adquiridos (ou que poderiam sê-lo) com as mercadorias transportadas. 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 de uma situação

<sup>8</sup> *O Investigador Portuguez em Londres*, vol. VI, maio de 1813, p. 367, BNL.

<sup>9</sup> Luís Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de...*, p.17.

completamente atípica para os moldes de funcionamento do comércio transatlântico de africanos, a formulação do processo e a disposição dos itens 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 do 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 com as despesas e prêmio do seguro valiam 14:174\$431 (quatorze contos, cento e setenta e quatro mil, quatrocentos trinta e hum réis).

Conforme declaração das testemunhas arroladas, este montante, convertido “segundo o padrão de valor” praticado na Costa da Mina, alcançaria cerca de 3.759 onças.<sup>10</sup> Sabendo-se que os escravos estavam sendo “negociados na ocasião, quando muito, a onze onças por cabeça”, as mercadorias embarcadas possibilitariam a aquisição de 341 cativos, os quais, 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 deste valor, Sena protestava por si e em nome dos outros 16 carregadores “os juros correspondentes em estilo, e uso mercantil, até seu total embolso, e satisfação; constados os ditos juros desde o 1º de junho de 1811, tempo em que se deveria ter liquidado, e apurado a negociação”.<sup>11</sup>

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:

---

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 21, maço 1 (Mariana).

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 réis, dois contos, e duzentos mil.<sup>12</sup>

Entre estes escravos-marinheiros, seis pertenciam ao próprio reclamante, enquanto os demais pertenciam 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 receberiam valores mais módicos, como os já referidos escravos, que iriam perfazer cada um 40\$000 (quarenta mil réis), a serem pagos aos seus respectivos proprietários. Desta forma, 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.<sup>13</sup>

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, 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 13 carregadores, foram avaliadas em 7:291\$342 (sete contos, duzentos e noventa e hum mil, trezentos e quarenta e dois réis).<sup>14</sup>

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 se apurava a quantidade de escravos correspondente, conforme os preços praticados na Costa da Mina. Dessa forma podia-se calcular o resultado

---

<sup>12</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 16, maço 3, pasta 1 (Flor do Porto).

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 16, maço 3, pasta 1 (Flor do Porto).

esperado pela venda dos cativos na respectiva praça de atuação do traficante, que era sempre muitas vezes superior ao valor inicial 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; por que 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.<sup>15</sup>

A indenização pleiteada variava, e 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 seu turno, 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 embaixadores

---

<sup>15</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 10, maço 3, (Dezengano).

causados ao *Desforço*. Contas que não diziam respeito apenas aos donos das embarcações, mas aos numerosos carregadores que participavam de cada uma 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 possuíam. O seguro não era obrigatório de maneira que grandes, médios e pequenos carregadores contratavam os serviços junto as 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 asseguravam a cobertura contra 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 foi 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.<sup>16</sup>

Apenas as rebeliões a bordo e o abandono de mercarias 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.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Comissão Mista, AHI, lata 16, maço 3, pasta 1 (Flor do Porto).

<sup>17</sup> 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.

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, 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 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 as três companhias de seguros: Bem Comum, Boa Fé, Companhia de Lisboa (Bonança) e pelos próprios proprietários.<sup>18</sup> Não obstante o lucro que estes negociantes não puderam haver, 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.<sup>19</sup>

Por ser facultativo a contratação dos serviços de uma seguradora 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 entre 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, cada

---

<sup>18</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 15, maço 3, Pasta 1 (Falcão).

<sup>19</sup> Alvará Régio de 11 de agosto de 1791, in *COLLECCÃO da Legislação Portuguesa...* (1791 – 1801), Lisboa, Typografia Maigrense, 1828, p. 17-22.

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.<sup>20</sup>

Essas quantias eram irrisórias quando comparadas ao montante investido pelos proprietários do brigue *Feliz Americano*, que se abstiveram de contratar uma seguradora, e agora 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.<sup>21</sup>

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, publicou um chamado aos carregadores das mercadorias que lhe foram consignadas quando de sua partida para Costa da Mina, em 28 de setembro de 1811:

---

<sup>20</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 21, maço 1 (Mariana).

<sup>21</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 15, maço 4, pasta 2 (Feliz Americano).

faz ciente a todas aquelas pessoas que tiverem alguma carga 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.<sup>22</sup>

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.<sup>23</sup> Eram importâncias diminutas quando comparadas às dezenas de contos perdidas pelos proprietários da carga principal do *Falcão*, mas para pequenos investidores, que sequer podiam arcar com o pagamento dos prêmios dos seguros, esses podiam ser valores consideráveis capazes de os tirar definitivamente do negócio.

Os confiscos de embarcações e mercadorias não atingiram da mesma forma todos os envolvidos no comércio atlântico de africanos, a despeito de possuírem apólices de seguro ou não. Alguns possuíam capacidade financeira para suportar a perda de somas consideráveis, enquanto outros, mesmo tendo perdido valores menos expressivos, mostraram-se mais vulneráveis. José Silva Sena, dono e capitão da escuna *Mariana* e seu principal carregador, parece ter sofrido grande abalo financeiro com a tomada de sua única embarcação e toda a aparelhagem, segurada apenas parcialmente com a companhia Bem Commum. 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.<sup>24</sup>

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, já na condição de proprietário, solicitou à Mesa de

---

<sup>22</sup> *Idade D' Ouro do Brazil*, 30/10/1812, p.4.

<sup>23</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 26, maço 6, Pasta 2 (Prazeres).

<sup>24</sup> Voyage 7343 (1812), TSTD, as demais viagens feitas pelo Boa Hora foram: 7321 (1811), 7332 (1812); 7352 (1814) e 7369 (1814). Para os valores perdidos nas indenizações ver *O Investigador Portuguez*, vol. XII, 1815, p. 672-673. O único documento que faz alusão a esta embarcação São José Triunfo é o mapa de perdas e danos.

Inspeção da Bahia autorização para fazer negócios em escravos na Costa da Mina.<sup>25</sup> No ano seguinte, a *Santo Antônio e Almas* se encontrava ancorada no Porto de Onim, com sua “carga viva”, e foi novamente apreendida, mas em seguida “largada por estarem infeccionados os escravos com bexiga”.<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup> 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 14 e 12 escravos. Aparentemente, eles não foram tão afetados com a perda da embarcação, pois ambos figuram durante muitos anos ainda no comércio de africanos.<sup>28</sup>

As contas elaboradas para justificar os prejuízos decorrentes de abandonos de negociações, apresamentos e confiscos, indicam que independentemente de possuírem ou não apólices de seguros, da disponibilidade ou interesse de se manterem atuando, muitos foram afetados pelas primeiras apreensões. O prejuízo foi proporcional a participação no negócio, atingindo indiscriminadamente donos das embarcações, responsáveis pelo carregamento principal, e “dezenas de pessoas que costumeiramente investiam no comércio lícito de escravos”, na sua maioria carregadores de pequenas quantidades de mercadorias descritas nas faturas como carregamento das partes.<sup>29</sup> Em conjunto ou individualmente, tanto estes quanto aqueles articularam estratégias destinadas a preservar seus interesses comerciais e, no limite, esboçaram reações das mais diversas aos ataques promovidos pelos navios britânicos.

Além dos levantamentos contábeis para cobrar a reparação pelos 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 rentabilidade de seus negócios.

---

<sup>25</sup> Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 (1789-1822), p. 273, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

<sup>26</sup> *Correio Brasiliense*, vol. VIII, Londres, 1812 p.746, BNL.

<sup>27</sup> Tito Franco de Alameda, *O Brazil e a Inglaterra ou o tráfico de africanos*, Rio de Janeiro, Typografia Perseverança, 1868, p. 66 e Voyage 47168(1812), TSTD.

<sup>28</sup> Sobre as atividades de Cerqueira Lima e Cruz Rios no tráfico de africanos, ver 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, cap. XII.

<sup>29</sup> Tavares, *Comércio proibido de...*, p. 23-24.

## 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.<sup>30</sup>

No ramo das atividades negreiras, a licença para carregar uma embarcação marcava o início da preparação de uma expedição e gerava a expectativa de que em breve uma “carga” de escravizados aportaria na cidade. Levando em conta o tempo necessário para completar a carregação, a duração da travessia no Atlântico, as negociações para aquisição dos 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.<sup>31</sup> 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, chegou 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.<sup>32</sup>

A normalidade sugerida pelo contínuo fluxo 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. Porém, até o primeiro semestre de 1811, o número de pessoas na

<sup>30</sup> Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 (1789-1822), APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

<sup>31</sup> Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 (1789-1822), p. 238, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial; e Voyage # 51564 (1810), TSTD.

<sup>32</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 4/6//1811, p. 4; Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 (1789-1822), p. 247 e 256, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

Bahia que conheciam “por experiência” os procedimentos dos cruzadores ingleses para abordar, apreender e confiscar navios negreiros era muito reduzido. Inicialmente, este 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 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”.<sup>33</sup>

Com a ocorrência de novas capturas e o regresso de tripulantes de outras embarcações tomadas, no final daquele ano já circulavam pelas ruas de Salvador um número considerável de testemunhas oculares da ofensiva inglesa na costa africana. A medida que aumentavam a presença na cidade das pessoas que “sabiam por ver”, se ampliava 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 os 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.<sup>34</sup>

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.

---

<sup>33</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 21, Maço 1 (Mariana).

<sup>34</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 08, Maço 4, pasta 1 (Conde do Amarante).

Depois de inteirado das primeiras incursões dos cruzadores ingleses tomada de “vários navios portugueses que fazem o 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 no sentido de 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 final 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.<sup>35</sup>

E 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, participando-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 trafico nas mesmas costas, e isto debaixo do pretexto de que faziam o comércio de Negros, quando para isso eram autorizada até pelo Artigo X do último Tratado de Aliança feito com a Grã-Bretanha.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Conde de Linhares para o conde de Funchal, Palácio do Rio de Janeiro 16/11/1811. Cartas Régias nº 112 (1810-1812), Governo Geral, Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial.

<sup>36</sup> Conde de Linhares para o conde de Funchal, Palácio do Rio de Janeiro 21/1/1811. Cartas Régias – nº 112 (1810-1812), Governo Geral, Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial.

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 do representante britânico no Rio de Janeiro, Lord Strangford, refutou os termos da nota, afirmando ver “com suma dor” 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. 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 lícito dos vassallos portugueses”.<sup>37</sup>

A troca de correspondências demonstra que encaminhamentos protocolares do corpo diplomático lusitano não foram capazes de conter o ímpeto antitráfico britânico.<sup>38</sup> 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. Mas, 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

---

<sup>37</sup> Strangford para o conde das Galveias, Rio de Janeiro em 30//3/1812. Cartas Régias – nº 112 (1810-1812), Governo Geral, Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial.

<sup>38</sup> 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, especialmente capítulo 2.

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”.<sup>39</sup> 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.<sup>40</sup>

Visando dirimir a ignorância dos comerciantes em relação aos diplomas assinados em 1810, sobretudo em relação ao artigo que tratava do 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.<sup>41</sup> 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 formular 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”.<sup>42</sup> 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.

Mas, ao contrário do que esperavam alguns proprietários, entre os quais estava 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

---

<sup>39</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 16, Maço 3, Pasta 1 (Flor do Porto).

<sup>40</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 26, Maço 6, Pasta 2 (Prazeres).

<sup>41</sup> *Idade D' Ouro do Brazil*, 11/10/1811, p.4.

<sup>42</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 8, Maço 4, Pasta 1 (Conde do Amarante); e *O Investigador Portuguez*, vol. VII, outubro de 1813, p. 562.

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 trafico da Escravatura a que foi proposto, entrará ai em cinco de abril do corrente ano de mil oito centos e doze, hum 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, por que 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.<sup>43</sup>

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”.<sup>44</sup>

A convicção dos capitães negreiros de que poderiam ser alvo de novos ataques resultava de uma “desesperada sede de prezas” 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”.<sup>45</sup> Ante o completo desrespeito ao pavilhão de tão fiel aliado, restou aos oficiais portugueses ordenar os preparativos do retorno à Bahia.

---

<sup>43</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 8, Maço 4, Pasta 1 (Conde do Amarante).

<sup>44</sup> Idem.

<sup>45</sup> Idem.

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 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 pela *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 preza em qualquer sítio da costa sobre os nossos navios, que vão ao negócio dos escravos”.<sup>46</sup> 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 a embarcação negreira alvo da ação dos cruzadores ingleses se apresentavam às autoridades da capitania, como fez Jacob Leandro. Na condição de mestre e proprietário da embarcação *Lindeza*, ele esteve no palácio para solicitar ao governador providências. 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 do ano de 1812, e a condenação, em 31 de março, no vice almirantado britânico de Serra Leoa.<sup>47</sup> Seis dias depois de ter com o conde dos Arcos, Leandro da Silva teve sua saga noticiada:

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.

---

<sup>46</sup> *Idade D' Ouro do Brazil*, 22/5/1812, p.4.

<sup>47</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 19, Maço 3, Pasta 2 (*Lindeza*); e Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 (1789-1822), p. 251, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

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 prezas, 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 [...].<sup>48</sup>

À medida que “mais gente pertencente a algumas das embarcações apresadas” aportavam em Salvador e as notícias iam chegando e correndo a 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, produzido por capitães e comandantes das embarcações portuguesas e do escrivão da fortaleza de Ajudá apresenta detalhes da sucessão de entreveros que antecederam a ofensiva inglesa em 5 de abril de 1812 no porto de Ajudá. Conforme o documento, a desastrosa e violenta interferência teria começado no dia 19 de março, com a apreensão do bergantim *Urania* em Cabo Corso. Na oportunidade, após a interceptação, homens armados e um capitão de preza foram colocados a seu bordo. Como parte do mesmo giro, a embarcação já declarada presa foi conduzida e fundeada ao largo do ancoradouro de Ajudá [30 de março] “para se julgar que era inglês”, enquanto a escuna responsável pelo apresamento entrou no porto de Ajudá e seu comandante foi a bordo dos navios *Triunfante*, *São Lourenço*, *Conde do Amarante*, *Bomcaminho*, e *Ulisses*, que se encontravam em negociações para aquisição de cativos, solicitando dos pilotos os seus despachos e passaporte. Os documentos foram levados para a escuna inglesa, sob alegação de que seriam devolvidos no dia seguinte. Mas o oficial não cumpriu a promessa. Quando os pilotos foram reivindicar a devolução dos respectivos documentos, se deram conta que o bergantim fundeado ao largo de Ajudá era o *Urania*, pois reconheceram o seu mestre

---

<sup>48</sup> *Idade D' Ouro do Brazil*, 26/5/1812, p. 3-4.

prisioneiro na escuna apresadora. De volta às suas embarcações, os oficiais perceberam que um lanchão com homens armados se aproximava do bergantim *Conde do Amarante* com intuito de abordá-lo. Prontamente advertiram a tripulação do barco com disparos de tiros, no que contaram com o apoio do navio *S. Lourenço*, “o qual se viu compelido a retroceder”. Em meio a tal conflito, que ocupava o efetivo da escuna apresadora, a tripulação do *Urania* se levantou contra a guarnição inglesa posta a seu bordo, soltou a amarra e fez vela para Ajudá, para se unir a outros vasos portugueses, os quais, ao perceberem que a dita embarcação estava sendo perseguida foram em seu auxílio, obrigando o apresador a desistir.<sup>49</sup>

A vitória dos tripulantes do *Urania* durou pouco tempo, pois em 5 de abril ela seria recapturada. 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 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 a confiscaram. Após a captura, foi enviada a seu bordo uma tripulação britânica composta por um tenente, dois guardas marinhos e dez marinheiros para proceder a sua condução até Serra Leoa. Contudo, dois dias depois, o referido mestre português resolveu “atacar os apresadores para salvar a propriedade que lhe havia sido confiada e conseguiu com efeito subjugar-los”. Em reconhecimento ao comportamento do mestre, inclusive a forma generosa no trato dos prisioneiros ingleses, o príncipe regente o promoveu ao posto de primeiro tenente da Armada Real.<sup>50</sup>

No mesmo dia em que o cruzador inglês entrou no porto de Ajudá (30 de março de 1812), o conde dos Arcos escrevia à Corte para tratar do assunto sobre o qual 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”. Porém, se o conde acreditava na continuidade do tráfico, já não lhe era possível ter certeza quanto à segurança, pois, dias antes do envio da carta, em 12 de março, Luiz Pereira de Almeida, mestre do bergantim *Piedade*, chegou à cidade. A embarcação trazia “a seu bordo mestres, e mais gente pertencente a alguns

---

<sup>49</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 08, Maço 4, pasta 1 (Conde do Amarante).

<sup>50</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 31/12/1814, p.3-4, BNRJ; *O Investigador Portuguez*, vol. XII, outubro de 1815, p.299, BNL.

dos navios apresados”, confirmando que as tomadas continuavam. A notícia provocou grande descontentamento no corpo do comércio pela perda de embarcações, “que dessa cidade tinham saído a fazer o tráfico da Escravatura”.<sup>51</sup>

Segundo o conde dos Arcos, a “comoção que este inaudito procedimento tem causado na Bahia excede em muito a força das minhas palavras”, e em parte podia ser acompanhada no requerimento dos negociantes da Praça da Bahia que seguiu junto com a missiva.

O governador não detalhou as reações em solo baiano, mas ao descrever seu esforço em contornar o clima de insatisfação, forneceu indícios da dimensão do problema. Para ele, a postura dos negociantes baianos resultava da enorme importância do comércio de escravos africanos na cidade, que ocasionava bons lucros a uma diversificada gama de indivíduos, entre eles funcionários públicos, militares de alta patente e pequenos proprietários, pessoas que com regularidade aplicavam valores naquele giro.

É portanto o atual procedimento dos Ingleses sem dúvida uma hostilidade praticada contra uma nação amiga em tempo de paz, e que se torna individual contra os habitantes pode-se dizer que todos da Bahia, os quais achando-se nas circunstâncias que acima noto a Vossa Excelência que me tem posto no mais súbito grau de cuidado para evitar qualquer demonstração pública e criminosa de seu ressentimento.

Visando acalmar os ânimos dos mais altercados e preservar a reputação de civilidade dos súditos portugueses moradores na capitania, Arcos realçou o pronto atendimento oferecido aos prejudicados que, seguindo sua orientação, peticionaram ao príncipe regente solicitando a resolução de suas dificuldades.<sup>52</sup>

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* a Salvador, houve um agravamento do quadro de insatisfação. Já na madrugada do dia 13 de março de 1812, apareceram panfletos que, possivelmente, denunciavam as novas

---

<sup>51</sup> Conde dos Arcos para o conde das Galveias, Bahia em 30/3/1812, Generalidades, Gabinete do Ministro, IG1 – 112, Série Guerra (1807-1814), Fundo DA, AN. Disponível em: <<http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inoid=1789&sid=146>>, Acesso em 20 de maio de 2015.

<sup>52</sup> Conde dos Arcos para o conde das Galveias, Bahia em 30/3/1812, Generalidades, Gabinete do Ministro, IG1 – 112, Série Guerra (1807-1814), Fundo DA, AN. Disponível em: <<http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inoid=1789&sid=146>>. Acesso em 24 de maio de 2015.

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”.<sup>53</sup> O chefe do executivo baiano não pode incluir esses fatos na correspondência que enviou aos seus superiores, apenas alguns dias antes. Mas ele também 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.<sup>54</sup> 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 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 reçar algum insulto de tristes consequências contra algum deles”.<sup>55</sup>

A hostilidade dos ingleses contra súditos de uma “nação amiga” motivou sérias agitações no porto a Baía de Todos-os-Santos. No relato enviado ao 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 dos mesmos 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”.<sup>56</sup> Recomendou ao conde dos Arcos que transmitisse aos comerciantes e demais prejudicados que o regente, atento aos desagradáveis acontecimentos,

---

<sup>53</sup> Idem.

<sup>54</sup> Castleregh para Strangford, 10/6/1812. Cartas Régias – nº 114 (1812), Governo Geral, Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial.

<sup>55</sup> Conde dos Arcos para o conde das Galveias, Bahia em 30/3/1812. Cartas Régias – nº 112 (1810-1812), Governo Geral, Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial; Também disponível em: <<http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inford=1789&sid=146>>. Acesso em 20 de maio de 2015.

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 significou de imediato um impedimento “ao atual prosseguimento dele”.<sup>57</sup>

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. Para auxiliar na delicada tarefa, encaminhou cópias das correspondências enviadas sobre a questão ao embaixador português e ao ministro plenipotenciário Lord Strongford. Em ambos os documentos, a Coroa portuguesa protestava contra a atuação dos cruzadores ingleses.<sup>58</sup> Na carta a Strongford, entre outros aspectos, o governo português solicitava:

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 captores, 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.<sup>59</sup>

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”.<sup>60</sup>

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 foram diretamente

---

<sup>56</sup> Conde de Aguiar para o conde dos Arcos, Palácio do Rio de Janeiro em 21/5/1812. Cartas Régias – N° 112 (1810-1812), Governo Geral – Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial. Este documento está parcialmente transcrito por Verger, Fluxo e Refluxo, p. 327.

<sup>57</sup> Conde de Aguiar para o conde dos Arcos, Palácio do Rio de Janeiro em 21/5/1812. Cartas Régias – N° 112, Governo Geral – Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial.

<sup>58</sup> 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.

<sup>59</sup> Conde das Galveias para Lord Strangford, Palácio do Rio de Janeiro em 24/4/1812. Cartas Régias – N° 112 (1810-1812), Governo Geral, Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial.

<sup>60</sup> Conde de Linhares para o conde dos arcos, Palácio do Rio de Janeiro em 21/5/1812. Cartas Régias – N° 112 (1810-1812), Governo Geral, Governo da Capitania, APEB, Seção Colonial.

prejudicados com as tomadas das embarcações e 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”. Porém, declarou acreditar que ambos os governos, empenhados em promover o bem de seus vassalos, iriam reparar as injustiças e prejuízos particulares. O redator do jornal lamentou que os negociantes da Bahia tivessem motivos para tais comportamentos. Defendendo a aliança entre as duas nações, alegou compreender as dificuldades, fruto da ação de indivíduos que não poderiam ser confundidas com seu governo. Ele declarou acreditar que os contratemplos eram passageiros e de menor importância, ante os ganhos que todos tinham com a aliança. E, apelando para a necessidade de um entendimento pacífico, afirmou que tempos difíceis exigem sacrifícios e por isso pediu coerência 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?”<sup>61</sup>

Em 1813, o mesmo jornal divulgou que circulava em Londres rumores de que negociantes da Bahia estariam recorrendo a meios violentos para ressarcirem suas enormes perdas. Lamentavelmente, o periódico não detalha os incidentes, onde teriam se passado e muito menos quem seriam os envolvidos. Preocupados com a repercussão desses boatos, os editores reafirmaram sua defesa da união entre os governos português e britânico, e aproveitaram para minimizar os tais rumores. Assim, afirmaram que, “longe de empregarem medidas violentas e arbitrarias” 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 para por fim a tal situação. E, ressaltando a sua tendência conciliadora, afirmaram que, uma vez comprovada a justeza das reclamações, os comerciantes podiam ter certeza de que haveria reparação dos prejuízos.<sup>62</sup>

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. Desta vez sem impor condições, diferentemente da correspondência enviada ao conde das Galveias em 30 de março, Strangford minimizou os acontecimentos causadores da consternação entre os comerciantes. Na síntese divulgada sobre

---

<sup>61</sup> *O investigador português*, volume IV, Londres, 1812, p.285-87, BNL.

<sup>62</sup> *O investigador português*, volume VI, Londres, 1813. p.258, BNL.

a missiva, Strangford afirmou que o governo da Grã-Bretanha não estaria de acordo com 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 prometeu “representar quanto antes ao ministro britânico” na tentativa de obter explicações capazes de auxiliar a elucidar a questão. Explicitamente destinada a negar qualquer ingerência oficial sobre os procedimentos dos cruzadores, a comunicação sugeria que as responsabilidades sobre as tomadas de embarcações deviam-se aos oficiais da marinha britânica. Tais ações não representariam, portanto, o entendimento do governo britânico.<sup>63</sup>

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 “o governo inglês não o mandou ao Brasil, nem lhe paga um ordenado para cuidar dos interesses de Portugal, mas sim dos da Inglaterra”.<sup>64</sup> Anos depois, a questão foi novamente abordada pelo *Correio Brasiliense*, que acusou o alto funcionário britânico de ser conhecedor das instruções contidas na circular emitida pelo secretário do almirantado, M. Barrow, em maio de 1811. O documento orientava os cruzadores britânicos a dar um sentido mais amplo ao Artigo X do tratado de 1810, legitimando uma atuação repressiva já em curso desde dezembro daquele ano.<sup>65</sup>

A iniciativa do representante inglês na Corte, no entanto, não foi suficiente para acalmar os ânimos dos envolvidos com o comércio de escravos em Salvador e muito menos operar a pretendida dissociação entre as atitudes dos oficiais da marinha inglesa e os objetivos dos perseguidos por seu governo. 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 Strongford fez uma representação à Corte no Rio de Janeiro contra o mau tratamento

---

<sup>63</sup> *Idade D' Ouro do Brazil*, 5/6/1812, p.4. A mesma nota foi reproduzida na Corte pela *Gazeta do Rio de Janeiro* 30/7/1812, p.3-4; também em Londres pelo *Correio Brasiliense* em Londres, volume IX, 1812, p. 972.

<sup>64</sup> *Correio Brasiliense*, volume XI, 1813, p. 252, BNL.

<sup>65</sup> *Correio Brasiliense*, volume XI, 1813, p. 252, BNL; *Correio Brasiliense*, Volume XV, Londres, 1815, p. 383-85, BNL;

oferecido em tais províncias à esquadra britânica que se achava no Brasil.<sup>66</sup> A situação foi referida por James Prior que, de passagem pela Bahia, notou grande repulsa em relação aos ingleses naquele momento.<sup>67</sup>

No plano imediato, a resposta enviada pela Corte ao conde dos Arcos não apresentou medidas concretas para resolver as queixas e nem mesmo para amenizar a situação daqueles que tiveram navios apreendidos ou foram, de alguma forma, prejudicados com a interferência inglesa nos negócios da escravatura para a Bahia. Desejando não se indispor com seu aliado, a Coroa portuguesa tentou apaziguar o ímpeto revanchista dos súditos baianos com a promessa de indenizações. Seguindo as orientações recebidas do Rio de Janeiro, o embaixador português na Inglaterra, conde de Funchal, a fim de acelerar as tratativas sobre a reparação aos danos dos comerciantes, solicitou ao governador da Bahia o envio de um mapa contendo informações detalhadas a respeito dos navios pertencentes aos moradores daquela capitania “que foram tomados ou condenados em Serra Leoa”, o qual já tivemos ocasião de analisar.<sup>68</sup> 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.<sup>69</sup> Contudo, mesmo com uma atuação limitada, os representantes da alta hierarquia imperial demonstraram deferência aos importantes negociantes envolvidos nos diversos empreendimentos negreiros, por causa da sua condição de dinamizadores econômicos da colônia.<sup>70</sup>

---

<sup>66</sup> Conde das Galveias para o conde dos Arcos, Rio de Janeiro 27 de junho de 1813. Documentos Avulsos sobre a Capitania da Bahia. Doc. 1076 – II – 33, 22, 10. Catálogo 68, BN.

<sup>67</sup> 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, ver Verger, *Fluxo e Refluxo*, p. 328; A passagem de Prior pela Bahia também é abordada por Maria Beatriz Nizza Silva, *A primeira Gazeta da Bahia: Idade d’Ouro do Brasil*, São Paulo, Editora Cultrix, 1978, p. 73.

<sup>68</sup> Conde de Funchal para o Governador da Bahia, Londres, 19 de junho de 1813. Documentos Avulsos sobre a Capitania da Bahia. Doc. 1029 – I – 8, 3, 23. Catálogo 68, BN.

<sup>69</sup> João Pedro Marques, *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 1999, p. 95-96.

<sup>70</sup> 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.

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. Além da relevância econômica do negócio, o início do funcionamento da gazeta da Bahia, como também era chamada, 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 sediado na Bahia, se tornasse um veículo fundamental para reforçar 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.

Com o agravamento dos conflitos ao largo da Costa da Mina, em virtude da intensificação das ações antitráfico dos cruzadores britânicos, além das notícias relacionadas ao número de cativos que chegavam nas embarcações – *Fragatinha* (171), *Conceição* (517), *S. Lourenço* (265), *Ulisses* (235), *Triumpho Africano* (237), *Conde do Amarante* (300), *Bom Caminho* (317) e *Boa Hora* (387) – os problemas para a realização do tráfico na Costa da Mina também passaram a dispor de constante atenção.<sup>71</sup> Obrigados a atuar dentro dos limites impostos pela censura, os responsáveis pela edição do periódico passaram a inserir gradualmente notas sobre a ingerência dos ingleses, que continuavam fazendo “boa preza” de navios negreiros em “qualquer sítio” da costa africana.<sup>72</sup> 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 conceder razão aos ingleses em termo 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. Entretanto, em algumas oportunidades, o jornal reiterava que,

<sup>71</sup> *Idade D'Ouro do Brazil*, 7 de abril de 1812, p. 4, 15 de maio de 1812, p. 4, e 22 de maio de 1812, p. 4, 16 de junho de 1812, p.4 e 19 de junho de 1812, p. 4; Sobre a cobertura dos problemas enfrentados pelos comerciantes de escravos decorrentes do tratado de 1810 feita pelo *Idade D'Ouro*, ver Paulo Cesar Oliveira de Jesus, *O fim do tráfico de escravos na imprensa baiana (1811 – 1850)*, Dissertação de mestrado, UFBA, 2004.

<sup>72</sup> *Idade D'Ouro do Brazil*, 22/5/1812, p.4.

independentemente do sentimento abolicionista em vigor na Europa, a decisão de por fim ao tráfico era uma prerrogativa do governo português e que, no caso do Brasil, isso só deveria ocorrer “quando a população do país tem braços suficientes, e não carece de braços forçados”.<sup>73</sup>

Por se configurar em um 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, 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 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 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 hum 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”.<sup>74</sup>

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 e a este infeliz capitão, que se defendeu com tanta coragem; e as companhias do seguro não deixaram de concorrer para ela, animando assim

---

<sup>73</sup> *Idade D'Ouro do Brazil*, 16/6/1812, p.1-2.

<sup>74</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 7/5/1813, p.3.

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.<sup>75</sup>

Ao solicitar a participação dos leitores na subscrição em auxílio do capitão Garcia, a gazeta aproveitou para realçar suas qualidades a partir do alegado valor moral de seu ato: “um homem valente, que pelejou pela pátria”. Mas, apesar da guerra com a França napoleônica, o patriotismo prezado pelos redatores muitas vezes se concentrava em outro alvo. Lindeman, que foi cônsul britânico na Bahia entre fevereiro de 1810 e julho de 1816, afirmou sobre o *Idade d’Ouro*: “não tem nada de particular, salvo que não é muito amigável para com a Inglaterra”.<sup>76</sup> A crescente antipatia geral contra os ingleses propiciou ao *Idade d’Ouro* uma explícita defesa dos interesses dos comerciantes de africanos para a Bahia, sem que houvesse 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.

---

<sup>75</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 9/7/1813, p.4. Nesse momento, travavam-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.

<sup>76</sup> Citado por 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, 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 a agricultura açucareira) e colocado em risco a existência comercial de muitos súditos. Os peticionários lembravam ainda o impacto direto que esses sucessos representavam para a arrecadação de impostos, comprometendo assim as rendas reais.<sup>77</sup>

Mesmo considerando os possíveis excessos contidos na avaliação das embarcações apreendidas, parte dos argumentos apresentados encontrava sustentação nos dados fiscais do ano 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 torno de 17,5%, estavam diretamente relacionado 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 ele e igualmente tributadas pelo governo.<sup>78</sup> Ou seja, como asseveravam os reclamantes, além de por em risco fortunas privadas, os ataques sofridos pelos negreiros tinham o potencial para causar sérios prejuízos ao fisco português.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> Cópia da Primeira Representação ao Príncipe Regente Nosso Senhor, in *O investigador português*, vol., VI, 1813, p. 363, BNL.

<sup>78</sup> 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 Brasiliense*, volume XI, 1813, p. 571-574, BNL; Sobre a tributação aplicada pelo governo português ao comércio da escravatura realizado para o Brasil no século XIX, ver Oliveira Lima, Dom João VI no Brasil, 1808-1821, Primeiro Volume, Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C<sup>a</sup>, 1908., p.426.

<sup>79</sup> Cópia da Primeira Representação ao Príncipe Regente Nosso Senhor, in *O investigador português*, vol., VI, 1813, p. 371, BNL.

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. Insinuando 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”.<sup>80</sup> 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: 1º) por serem fabricadas no estrangeiro, não poderiam atuar no comércio da escravatura – *Urbano*, *Volante* e *Calypso*; 2º) 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 3º) 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*, *Dezengano* (Porto Novo); *Prazeres*, *Lindeza*, e *Flor do Porto* (Onim); *São Joãozinho* (Cabo Corso).<sup>81</sup> Argumentos e pretextos que, na visão dos negociantes da Praça da Bahia, não possuíam qualquer amparo legal, mas eram despótica e arbitrariamente utilizados por conta do enorme poder marítimo inglês.

Dispostos a sustentar que os britânicos visavam ampliar seus interesses comerciais em África, os negociantes da Bahia denunciaram os 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 originavam de compra voluntária e legítima feita por súdito português. Salientavam dispor de provas documentais apresentadas à autoridade legalmente constituída da capitania, única que poderia dizer existir ou não participação estrangeira em armação negreira, e que 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

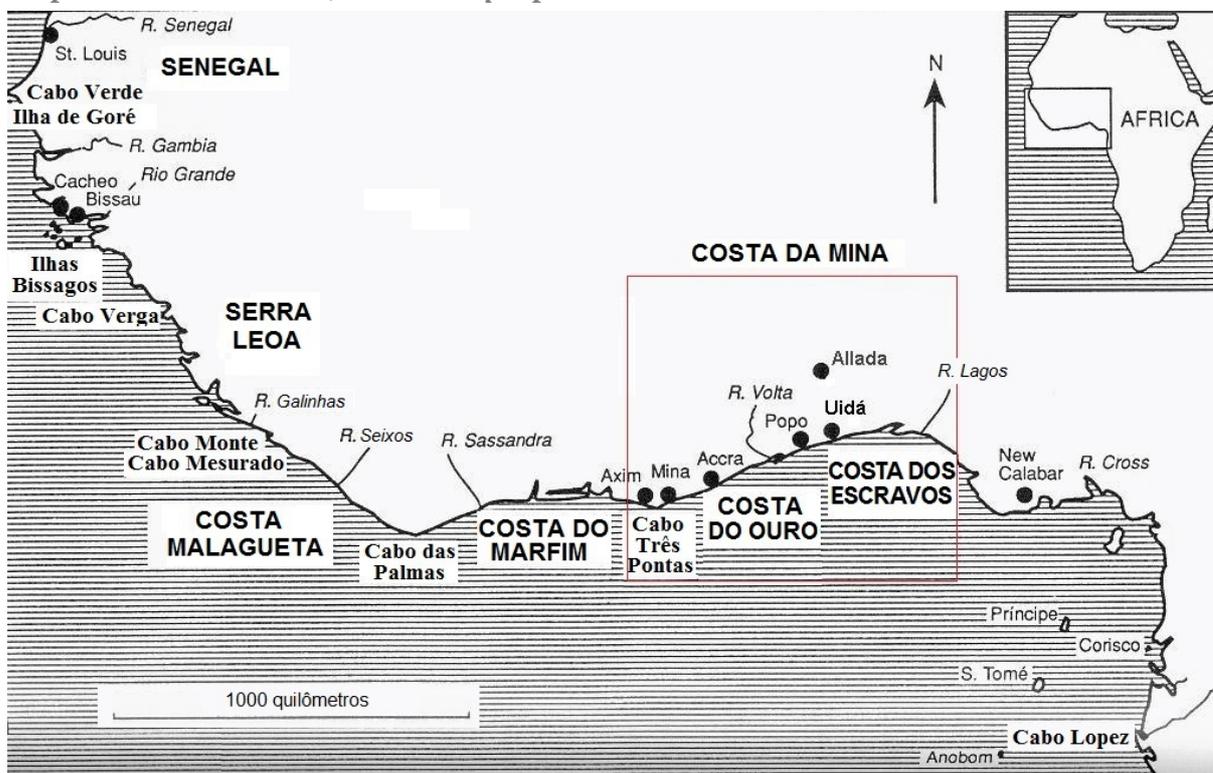
---

<sup>80</sup> Idem, p. 362.

<sup>81</sup> Idem, p. 368-369.

significava “Costa da Mina” era considerado como “o pretexto mais indeterminado” entre todos aqueles utilizados pelos oficiais ingleses, pois desconsiderava costumes vigentes desde os primeiros ensaios da navegação portuguesa.<sup>82</sup>

*Mapa 1. Costa da Guiné, com destaque para a Costa da Mina*



**Fonte:** adaptado de Barbot on Guinea] In: Luís Nicolau Parés (org), *Práticas religiosas na Costa da Mina: Uma sistematização das fontes europeias pré-coloniais, 1600-1730*. URL: <http://www.costadamina.ufba.br/>, acessado em 12/12/2014.

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

<sup>82</sup> Idem, p. 367.

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 de mais circunstâncias necessárias para se poder prosseguir neste tráfico sem risco de se cometerem novos insultos, e confiscos...<sup>83</sup>

Os comerciantes baianos buscavam assim 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.

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 reclamantes exigiam o respeito à definição de Costa da Mina. Para tanto, utilizaram as referências do costume dos antigos navegadores, para evitar a adoção de qualquer outro parâmetro.

Em ambas as representações, os subscritores buscaram assegurar que o regente exigisse o cumprimento do Tratado de Aliança e Amizade, que, sendo omissivo quanto à delimitação geográfica da Costa da Mina, teria assegurado a continuidade do comércio da escravatura na chamada da região nos moldes que já eram praticados.

Tentando conciliar o compromisso de colaboração para o futuro fim do comércio de escravos feito junto à Inglaterra e a defesa dos interesses comerciais de seus súditos, o governo português continuou insistindo em alternativas para contornar os problemas por via diplomática. Pouco depois da divulgação das reivindicações dos negociantes prejudicados, o secretário de Negócios Estrangeiros e da Guerra, o conde das Galveias, por meio do aviso de 14 de junho de 1813, orientou todas as vítimas dos apresamentos a reunir contas e informações sobre suas perdas para que fossem pleiteados os justos e devidos pagamentos de indenizações junto aos britânicos.<sup>84</sup> Demanda de mesma natureza foi feita pelo conde de

---

<sup>83</sup> Cópia da Segunda Representação ao Príncipe Regente, in *O investigador português*, vol., VI, 1813, BNL. p. 375.

<sup>84</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 30/6/1813, p.4, BNRJ.

Funchal que, sem informações precisas sobre os valores a serem reclamados, solicitou ao governador da Bahia que lhe fosse enviado um “Mapa dos Navios tomados, com declarações necessárias que façam constar o valor das perdas individuais que se devem reclamar”.<sup>85</sup>

As representações ao trono português, feitas na Bahia, foram divulgadas na Inglaterra por um dos jornais portugueses editado naquele país e, em seguida, traduzidas e publicadas em inglês, ampliando o alcance das críticas feitas à atuação da marinha inglesa.<sup>86</sup> 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, seguido 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”.<sup>87</sup> Determinação que não impediu a apreensão, na sequência, do bergantim *Providencia* e da escuna *Desforço* que, devidamente autorizadas 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.<sup>88</sup> Contudo, a diminuição do número de apreensões provavelmente se deve a uma certa cautela dos oficiais ingleses, quando comparadas com as ações no ano de 1812.

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 providencias, de qualquer natureza que sejam, tem o governo inglês dado para remediar o mal”.<sup>89</sup> O governo, por sua vez, reafirmou a sua soberania, “procurou sustentar e se reconheceu nos termos expressos do artigo 10º do tratado de Aliança”, visando apresentar resultados práticos em relação ao compromisso assumido com a “Causa da Humanidade”. Por isso, publicou um alvará em 24 de novembro de 1813 que objetivava proporcionar melhores condições de transporte e diminuir a mortalidade dos

---

<sup>85</sup> Correspondência do conde de Funchal com o Governador da Bahia, Londres, 16 de junho de 1813. Documentos avulsos sobre a Capitania da Bahia. I – 8, 3, 23. Doc. 1029. Catálogo 68, BN.

<sup>86</sup> *O Investigador Portuguez* VII, Londres, 1813, p. 219, BNL.

<sup>87</sup> Offício do secretariado de estado dos negócios estrangeiros aos Lords do Almirantado sobre o comercio da escravatura, 06 de maio de 1813, In: *Correio Brasiliense*, Volume XV, Londres, 1815, p. 386, BNL.

<sup>88</sup> *Voyage 47168*, N. S. das Necessidades, S. José e Desforço (1813); *Providencia* (1813), TDST; *Idade d’Ouro do Brazil*, 23/2/1813, p.4; 30/11/1813, p.11.

<sup>89</sup> Ofício do Marquez de Aguiar para o conde de Funchal, Rio de Janeiro 2 de abril de 1814, in SUPLEMENTO à Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente. Tomo XVII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, p. 38, BNL.

escravos adquiridos por súditos portugueses na África. Dado a conhecer no dia 30 daquele mês, a régia determinação especificava que os armadores de navios negreiros deveriam observar arqueação (só se poderia transportar cinco cativos por cada duas toneladas, e ainda obedecendo o limite de 201 toneladas), quantidade de água e alimento a serem destinados a cada cativo e a obrigatoriedade da presença a bordo de um cirurgião. Para incentivar o efetivo cumprimento, o governo ainda instituiu um prêmio a ser conferido a todos que conseguissem controlar a mortalidade ao percentual de 2%.<sup>90</sup> Para o ministro português, a postura de seu monarca era de fato baseada em princípios, único caminho para superar os embaraços impostos pela continuidade do comércio de escravos.

Nada permite afirmar, porém, que a promulgação do alvará tenha alterado significativamente a tragédia humana vivida pelos africanos durante a travessia do Atlântico para o Brasil a partir de fins de 1813. As informações divulgadas cotidianamente em Salvador apontam para uma manutenção dos padrões de transporte dos negreiros baianos:

Em 22 da Costa da Mina, o brigue Tibério, mestre Antonio Simas, 41 dias de viagem, carga 496 cativos, mortos 5, 450 panos da costa, caixa e dono José Alves da Cruz Rios.<sup>91</sup>

Em 6 do porto novo da Costa da Mina, o bergantim Boa Hora mestre Manoel Patrico da Silva 54 dias de viagem carga algum pano da costa, e 364 cativos morrerão 9. Dono Manoel Gomes Correa.<sup>92</sup>

Em 4 do Porto Novo, Costa da Mina, o Bergantim Correio, Mestre Martinho Baptista, 40 dias de viagem, carga alguns panos, e 214 cativos, morreram 6. Dono Domingos Antonio Pereira Franco.

Em 6 do Porto Novo, Costa da Mina, o Bergantim Nova Fragatinha, Mestre Izidoro Alves Braga, 53 dias de viagem, carga 248 cativos, morrerão 4. Dono Manoel José de Magalhães.<sup>93</sup>

---

<sup>90</sup> *Coleção de Leis do Império do Brasil*, vol. I, 1813, p.48. Hélio Viana, “Um humanitário alvará de 1813, sobre o tráfico de africanos em navios portugueses”, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Vol. 256, jul./set., 1962, p. 79–88.

<sup>91</sup> *Idade d’Ouro no Brazil*, 25/1/1814, p. 8.

<sup>92</sup> *Idade d’Ouro no Brazil*, 11/2/1814, p. 7.

<sup>93</sup> *Idade d’Ouro no Brazil*, 12/4/1814, p. 9.

Nestes casos, a mortalidade média foi de aproximadamente 4,3%, índice dentro dos padrões observados entre finais do século XVIII e início do XIX.<sup>94</sup> Dados não muito distantes dos verificados um ano após a promulgação do alvará, como pode ser observado a seguir:

Em 3 do castelo da Mina, pela ilha de S. Thomé Chalupa Conceição e S. Anna mestre Pedro Gomes Brandão 35 dias de viagem do ultimo porto carga de 152 cativos morrerão 3, dono Manoel Gonçalves Rodrigues.

Em 9 do rio dos Camarões, o bergantim S. Antonio Milagrozo, mestre Isidoro Antonio Viana, 33 dias de viagem 482 cativos morrerão 4. Manoel José Machado.<sup>95</sup>

Em 23 do porto de Ajudá da Costa da Mina, o bergantim Marquez do Pombal, mestre Severo Leonardo, 29 dias de viagem, carga de 332 cativos, morreram 9. Dono Manoel Francisco da Silva.<sup>96</sup>

As medidas do governo português contra as más condições de alimentação, saúde e higiene das embarcações parecem ter sido para inglês ver, ou seja: não seriam taxas tão difíceis de serem alcançadas. Na verdade, os episódios em que a travessia se tornara uma catástrofe eram isolados. O navio *Espírito Santo*, por exemplo, no final de 1811, tentou transportar à Bahia 605 africanos, mas durante a travessia cerca de 492 (81,4%) perderam a vida, certamente devido a alguma epidemia a bordo. Outro exemplo menos trágico envolveu a sumaca *São José* que, em março de 1814, registrou a morte 94 cativos (26,3%) dos 358 a bordo.<sup>97</sup> Contudo, é possível ressaltar que as informações publicadas na gazeta baiana podem conter omissões sobre o número de mortos dos negreiros que atracavam no porto de Salvador dado a recorrência com que a inexistência de tais notícias passou a ocorrer.

As demonstrações de empenho do governo português para melhorar o horror da travessia não evitaram a campanha antitráfico do governo britânico. Reiteradas vezes os diplomatas portugueses 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

---

<sup>94</sup> Hélio Viana, “Um humanitário alvará...”. p. 79-88. Sobre a taxa de mortalidade durante a travessia, ver Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade: New Approaches to the Americas*, New York, Cambridge University Press, 1999, p. 130-160; e Herbert S. Klein, *The Middle Passage: Comparative Studies in the Atlantic Slave Trade*, Princeton, NJ, Princeton U. Press, 1978.

<sup>95</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 13/12/1814, p. 4.

<sup>96</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 30/12/1814, p. 8.

<sup>97</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 14/1/1812, p.4; e 23/03/1813, p. 8.

Mina. O conde das Galveias, em correspondência ao conde de Funchal, demonstrou grande preocupação com a falta de ação concreta do Foreign Office. Este não tomava qualquer providência para proibir “a questão das presas que vão continuando a fazer-se, particularmente sobre os navios da Praça da Bahia”.<sup>98</sup> Em outra correspondência para tratar do mesmo assunto, o conde de Aguiar reforçou a importância de insistir na urgência da suspensão “dos insuportáveis abusos e hostilidades” e na resposta sobre as reparações devidas. Tais questões afligiam os prejudicados, exasperando os envolvidos no comércio em desfavor dos ingleses, o que poderia propiciar tristes incidentes. 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”.<sup>99</sup>

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”.<sup>100</sup> Mesmo tendo a diplomacia lusitana enviado ao ministério 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. Segundo o marquês de Aguiar:

Este modo de obrar da Inglaterra é tão estranho em política, como é imoral, não obstante o falso verniz da filantropia. Em política ninguém pode deixar de admirar, que entre duas nações amigas e aliadas, uma delas entretanto se

---

<sup>98</sup> Conde das Galveias para o conde de Funchal, Rio de Janeiro 7/1/1814, in SUPLEMENTO à Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente. Tomo XVII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, p. 29, BNL.

<sup>99</sup> Marquez de Aguiar para o conde de Funchal 2 de abril de 1814, in SUPLEMENTO à Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente. Tomo XVII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, p. 41, BNL. Lamentavelmente o texto da representação não consta do documento.

<sup>100</sup> Marquez de Aguiar para Antonio de Saldanha da Gama, Rio de Janeiro 16 de junho de 1814, in SUPLEMENTO à Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente. Tomo XVII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, p. 43. BNL.

determine a fazer hostilidades á outra para arruinar a hum tempo a sua navegação, comércio e agricultura, e muito mais havendo entre elas hum Tratado que se opõe a tão injusto procedimento.<sup>101</sup>

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 mal exemplo que poderia ser fatal aos senhores, no momento em que “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.

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 nos instrumentos de trabalho, em 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. 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 para com os negros, o que teria contribuído para a ocorrência de levantes.<sup>102</sup>

Houve um silêncio quanto aos acontecimentos, nem uma nota sequer na gazeta da cidade. Atitude que 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 as queixas da Coroa portuguesa só seriam respondidas por

---

<sup>101</sup> Marquez de Aguiar para Antonio de Saldanha da Gama, Rio de Janeiro 16 de junho de 1814, in SUPLEMENTO à Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente. Tomo XVII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, p. 44, BNL.

<sup>102</sup> João José Reis, “Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia”, *Topoi* (Rio de Janeiro.) [online]. 2014, vol.15, n.28, p.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*. Ed. Rev. e Amp., São Paulo, Companhia das Letras, 2003, capítulo 3.

ocasião do Congresso de Viena, no ano de 1815.<sup>103</sup> Contudo, se por um lado 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”<sup>104</sup>

\* \* \*

Maiores críticos das concessões feitas aos ingleses, antes mesmo dos desdobramentos dos tratados assinados em 1810, os comerciantes da província da Bahia acabaram sendo alvos prioritários das operações de repressão ao comércio de africanos realizadas pelos cruzadores britânicos na costa africana entre os anos de 1811 e 1814. Segundo levantamento parcial 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. A representatividade baiana nesses números estava diretamente ligada à relação privilegiada mantida pela capitania com as regiões fornecedoras de escravos situadas ao norte da linha do Equador. Diferentemente dos comerciantes estabelecidos no Rio de Janeiro e em Pernambuco, que mantinham sólidas relações com Angola, muito menos afetados pela política antitráfico inglesa neste primeiro momento. Por conta disso, os baianos amargaram perdas que superaram a cifra de mil contos de réis, especificamente 1.180:757\$378, segundo contas apresentadas em 15 de maio de 1815, referentes às apreensões realizadas até junho de 1814.<sup>105</sup> Situação que representava perda de embarcações, redução do contingente da tripulação qualificada, destruturação dos serviços portuários e menor oferta de cativos africanos, sem contar a queda nas receitas régias da capitania. Embora os comerciantes tenham utilizado toda influência a seu alcance, não conseguiram diminuir os prejuízos causados pelo ímpeto abolicionista dos cruzadores britânicos.

O fim dos conflitos entre Inglaterra e França apontava para uma inédita conjuntura europeia, que apontava novos desafios aos participantes do comércio transatlântico de cativos africanos, haja vista o empenho inglês em transformar o abolicionismo numa bandeira de

---

<sup>103</sup> 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.

<sup>104</sup> Leslie Bethel, *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, p.33.

<sup>105</sup> *O Investigador Portuquez*, Volume XII, Londres, março de 1815, p. 673, BNL.

todos os países europeus. Afetados duramente por posições construídas num momento de conflito na Europa, os comerciantes da Praça da Bahia esperavam a resolução de seus reclames junto à nação britânica. No entanto, as notícias que aportaram em Salvador após o Congresso de Viena certamente não os animaram. É sobre a nova configuração política europeia e suas implicações sobre os comerciantes de escravos da Bahia que trataremos no próximo capítulo.

### 3 Tempestades no horizonte, 1814-1815

---

A dificuldade da nossa situação individual merece também hum lance de olhos indulgente de S. A. R., porquanto desgraçadamente nos vemos na necessidade de negociar para desmanchar o mal já feito, e de negociar ainda para obter o máximo das concessões, a que sem ele poderíamos aspirar.

O nosso desejo é puro; e se as nossas forças são medíocres, a nossa intenção é leal.<sup>1</sup>

O trecho acima foi extraído de uma das missivas enviadas pelos plenipotenciários portugueses ao marquês de Aguiar, d. Fernando José de Portugal e Castro, secretário dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, na Corte do Rio de Janeiro, e apresenta, de maneira sucinta, a complexidade das negociações sobre o fim do comércio transatlântico de cativos africanos, que tiveram lugar no Congresso de Viena, entre setembro de 1814 a março de 1815.<sup>2</sup> Na correspondência, os enviados lusitanos narram, entre outros aspectos, as dificuldades enfrentadas para fazer frente às investidas dos representantes britânicos, os quais pretendiam conseguir a adesão das nações presentes no congresso à proposta de restrição ao comércio de cativos, com vistas à definição de um prazo para o seu completo fim.

Convocado para refletir sobre o reordenamento do quadro político-econômico da Europa pós-conflitos napoleônicos, o referido congresso acabou se revelando como o grande divisor de águas no que diz respeito às tratativas anglo-lusitanas em relação ao comércio de cativos africanos para o Brasil. Inicialmente, os representantes lusos acreditavam ser aquela uma importante ocasião para assegurar a autonomia de Portugal em relação às decisões sobre o tema e para pôr fim ao imbróglio diplomático que se arrastava desde 1811. Um embaraço resultante das apreensões de navios negreiros portugueses pela Marinha britânica, acusada por conta disso de descumprimento do Tratado de 1810, que afetava, principalmente, os traficantes baianos. No entanto, segundo Leslie Bethell, esse intento encontrou uma

---

<sup>1</sup> Ofício do conde de Palmella, de Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira para o Marquez de Aguiar, Viena, 9/1/1815, *Suplemento à Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potências desde 1640 até o presente*, Tomo XVII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1879, p. 279, BNL.

<sup>2</sup> Os plenipotenciários portugueses em Viena foram Pedro de Souza Holstein – conde de Palmella; Antonio de Saldanha da Gama e d. Joaquim Lobo da Silveira.

intransigente oposição da Grã-Bretanha, cujos representantes acreditavam ser aquela a melhor oportunidade, até então, para se “conseguir uma condenação geral e a renúncia ao comércio transatlântico de escravos”.<sup>3</sup>

O andamento dos tratos diplomáticos evidenciou a impossibilidade tanto da concretização dos arranjos políticos mais amplos pretendidos pelos ingleses, quanto das pretensões autonomistas lusitanas. De acordo com os termos ajustados em Viena, os navios negreiros portugueses estavam formalmente proibidos de fazer negócios ao norte do Equador, mas a proposta inglesa de supressão total do comércio de escravos na costa africana foi rechaçada. Para a economia da capitania da Bahia, altamente dependente do comércio negreiro realizado nos portos situados na parte do litoral africano localizada no hemisfério norte, o resultado do Congresso não foi nada animador.

Neste capítulo, busco compreender em que medida os interesses dos comerciantes baianos foram considerados pelos plenipotenciários portugueses e como esse segmento reagiu ao acordo que limitou a área de atuação comercial escravista aos portos situados ao sul do Equador. Para tanto, acompanho os principais momentos das negociações anglo-lusitanas que permitiram a assinatura do Tratado de 1815, bem como procuro identificar as estratégias utilizadas pelos comerciantes, muitas vezes amparados pela omissão ou conivência das autoridades da capitania, para estruturar as ações que lhes permitiriam permanecer atuando nos portos ao norte da linha equinocial, após as primeiras restrições formais.

## **Desagradáveis negociações**

A chegada do *Bom Caminho* à Baía de Todos-os-Santos, vindo da Costa da Mina, com 503 cativos, e a partida do porto de Salvador de outro navio negreiro, *Monte do Carmo*, para Ajudá, nos primeiros dias de 1814, aparentemente indicavam que o comércio de escravos africanos para a Bahia ocorria sem nenhuma interferência. Contudo, uma ressalva feita no anúncio sobre o local de destino do *Monte do Carmo*, para explicar os portos aos quais ele se dirigiria, “situados sobre a Costa, comumente chamada na língua portuguesa de Costa da Mina”, indicava a existência de algum tipo de dúvida quanto à legitimidade das operações negreiras realizadas naquelas paragens.<sup>4</sup> Uma preocupação compartilhada por parte de d. João

---

<sup>3</sup> 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, p. 33.

<sup>4</sup> *Idade d'Ouro do Brasil*, 11/1/1814, APEB - Microfilmes.

de Almeida e Castro, conde das Galveias – uma das autoridades portuguesas – sobre uma avaliação dos desdobramentos das “desagradáveis negociações” com o governo britânico, que até aquele momento não tinha uma resolução acerca das embarcações apreendidas desde 1811, evidenciou que os confiscos “vão continuando a fazer-se, particularmente sobre os navios da Praça da Bahia” que atuavam no comércio da Costa da Mina. Diante do que lhes parecia o contínuo descumprimento da “letra clara e expressa do tratado”, os comerciantes baianos se viram coagidos a apostar na atuação em uma área bem específica do litoral africano, a fim de evitar possíveis contratempos propiciados pelos cruzadores ingleses.<sup>5</sup>

Declarando ver “com sumo desgosto” a indiferença com que o governo inglês conduzia, desde 1811, as negociações sobre a tomada de embarcações portuguesas, o príncipe regente determinou ao conde de Funchal “a mais ativa diligência e atenção” nos protestos sobre a questão. Devidamente orientado, o embaixador brasileiro em Londres devia agir com “a mais viva e eficaz diligencia”, para exigir do Ministério Britânico a completa e imediata reparação dos danos causados pela flagrante violação do que fora pactuado entre as duas Nações. Para dar um melhor entendimento do empenho que a questão exigia, foi-lhe enviada uma cópia “de um novo requerimento que o corpo do comércio da cidade da Bahia dirigiu aos pés do Trono”, entregue pessoalmente na Corte por “dois dos seus negociantes, que aqui acabam de chegar, vindo daquela praça especificamente para este fim”. Como subsídio à ação do diplomata, foi encaminhado na oportunidade, além das orientações do marquês de Aguiar, um levantamento parcial das justificativas legais sobre as perdas apuradas pela Real Junta do Comércio perante as praças brasileiras, “principalmente as da Praça da Bahia, que entre todas é a que mais tem sofrido”. O conjunto documental enviado pelo marquês de Aguiar tinha como função reafirmar a urgência da suspensão “dos insuportáveis abusos e hostilidades” e solicitar respostas sobre as reparações devidas, visto que tais questões afligiam os prejudicados, exasperando os ânimos e toda a sorte de rancor contra os ingleses e poderiam propiciar tristes consequências.<sup>6</sup>

A correspondência enviada do Rio de Janeiro evidencia que as reiteradas investidas do corpo diplomático português em Londres, no decorrer de três anos, desde os primeiros apresamentos efetuados pelos cruzadores britânicos, não vinham produzindo, até aquele momento, qualquer efeito prático em relação à reparação das perdas sofridas pelos súditos

---

<sup>5</sup> Ofício do conde das Galveias para o conde de Funchal, Rio de Janeiro, 7/1/1814, *Suplemento à Coleção de Tratados.*, p. 30, BNL.

<sup>6</sup> Ofício do marquês de Aguiar para o conde de Funchal, 2/4/1814, *Suplemento à Coleção de Tratados.*, p. 41, BNL.

portugueses. Mesmo com as insistentes investidas portuguesa junto ao Ministério Britânico, reiterando a propriedade das reclamações feitas desde 1811, em junho de 1814 ainda existia a mais completa incerteza em relação aos possíveis resultados que as queixas poderiam produzir. Para Aguiar,

Este modo de obrar da Inglaterra é tão estranho em política, como é imoral, não obstante o falso verniz da filantropia. Em política ninguém pôde deixar de admirar, que entre duas nações amigas e aliadas, uma delas, entretanto se determine a fazer hostilidades à outra para arruinar a um tempo a sua navegação, comércio e agricultura, e muito mais havendo entre elas um Tratado que se opõe a tão injusto procedimento.<sup>7</sup>

Ainda segundo o ministro português, a postura inglesa prejudicava seriamente o plano de d. João de combinar algumas ações restritivas, não explicitadas por Aguiar, com a “aquisição de braços livres para o Brasil”. Dessa maneira, o governo britânico estava impedindo a execução do suposto plano que visava conseguir, sem violência ou maiores danos, o fim da importação de escravos africanos para o país. Nas palavras do marquês, o não atendimento às justas súplicas baianas feitas através do governo português tinha implicações ainda mais graves para a colaboração nas causas defendidas pelos britânicos.

Diante dessa situação, Aguiar esboçou a linha de atuação que d. Pedro de Sousa e Holstein, o conde de Palmella, deveria adotar no Congresso de Viena, e que passava necessariamente por criticar duramente o governo de Londres por recorrer a meios ilícitos, sem se furtar, inclusive, ao uso da força, para “de repente abolir a escravatura”. Portanto, a argumentação do representante português precisava denunciar a falsa filantropia inglesa, visto que o próprio parlamento britânico demorou até que se “dispuseram os ânimos” a promulgar a legislação que proibia os súditos de fazerem o comércio de africanos. Em sua opinião, a mera proposição de acabar com o sistema de uma só vez representava um risco, uma vez que, chegando ao conhecimento dos cativos do Brasil, poderia dar “um mau exemplo”, que bem podia “ser fatal a seus senhores”. Bastava rememorar o levante de escravos ocorridos nos arredores de Salvador nos meses iniciais do ano de 1814: “mesmo agora rebentaram na Bahia horríveis sintomas de revolta”.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Marquês de Aguiar para conde de Palmella, Rio de Janeiro, 16/6/1814, BNL. *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 176, BNL.

<sup>8</sup> Marquês de Aguiar para o conde de Palmella, Rio de Janeiro, 16/6/1814, BNL, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p.177, BNL.

A diplomacia britânica mostrou-se indiferente ante a acusação de estar contribuindo para potencializar a insubordinação dos cativos, bem como diante das queixas dos proprietários das embarcações negreiras apreendidas, de modo que somente em maio de 1814 surgiram indícios de que a questão poderia ser encaminhada. Por ser um assunto que falava alto aos ouvidos dos comerciantes baianos, o fato foi noticiado em Salvador com a devida ênfase:

No dia 30 de maio assinou-se em Paris o Tratado da Paz entre as Nações Aliadas da Europa. O tratado consta de 40 artigos; e em outra ocasião o publicaremos; por ora citaremos só o que ha e mais notável. Assignou-se o prazo de cinco anos para a total abolição do comércio dos escravos.<sup>9</sup>

Para os comerciantes de escravos africanos radicados na Bahia e afetados com a ação dos cruzadores britânicos, tal notícia, por certo, trouxe novas e significativas preocupações. E para dar tons mais dramáticos a um quadro nada favorável aos negreiros, o congresso para tratar da reorganização política europeia, marcado para acontecer em Viena a partir de setembro daquele ano, passou a ser visto pela opinião pública inglesa como uma grande oportunidade a ser aproveitada pela cruzada abolicionista, que tinha naquele momento o fim do tráfico como bandeira principal.<sup>10</sup>

Com o objetivo de se contrapor ao projeto inglês e impedir que as potências presentes em Viena concordassem com a condenação geral da prática do comércio atlântico de escravos, o marquês de Aguiar, baseando-se numa representação apresentada pelos comerciantes baianos, traçou uma circunstanciada exposição para ser utilizada como diretriz por Antônio de Saldanha da Gama e demais representantes portugueses no decorrer das negociações no “Congresso ou fora dele”. Segundo ele, os plenipotenciários portugueses deveriam fazer “quantas diligências forem praticáveis para evitar” qualquer resolução naquele sentido, declarando, inclusive, que tinham ordens expressas para se recusar a assinar qualquer decisão sobre tal assunto, e caso as circunstâncias demonstrassem sua inevitabilidade, poderiam fazê-lo a partir de uma declaração formal contra a obrigatoriedade,

---

<sup>9</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 29/7/1814.

<sup>10</sup> Sobre a pressão da opinião pública inglesa para transformar o fim do comércio de escravos no tema central do Congresso de Viena, ver Bethell, *A abolição do comércio de escravos para o Brasil*, p.33; José Capela, *As burguesias Portuguesas e a abolição do tráfico da escravatura*, 1810-1842, Afrontamento, Porto, 1979, 48; Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge University Press, 1999, p. 183-187; João Pedro Marques, *Os sons do silêncio: o Portugal de oitocentos e a abolição do tráfico de escravos*, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 1999, p.102.

fazendo juntamente com os seus colegas um protesto contra esta exigência forçada. Ao mesmo tempo reclamarão também indenização das prezas que os ingleses têm feito; e outrossim declararão que assignarão daquela maneira por motivo unicamente de não demorarem as discussões do Congresso, que tendem ao bem geral das Potencias.

Se preciso for V. Ex. se corresponderá sobre o objeto com o Embaixador, ou ministro de Sua Alteza Real em Londres, ao qual o mesmo Senhor renova as suas ordens para continuar as justas e até agora desatendidas reclamações.<sup>11</sup>

Na Bahia, o governador conde dos Arcos, igualmente interessado em demonstrar empenho na defesa dos interesses dos comerciantes e buscando recuperar sua imagem junto aos senhores de escravos da capitania, arranhada após o levante dos cativos que lhe rendeu acusação de complacência em relação aos costumes africanos, mostrou-se preocupado quanto ao alcance das conferências em curso desde o fim do conflito na Europa. Alegando que, à vista do avanço das negociações abolicionistas entre as nações da Europa pelo tratado assinado em 30 de maio de 1815, Arcos afirmou que estava empregando “todos os meios que estão em meu poder para aumentar neste último momento quanto poder ser a importação de Escravos”.<sup>12</sup> Lamentavelmente, ele não detalhou os tais meios, mas as declarações feitas no comunicado, datado de 25 de setembro de 1814, indicam que um deles era o apoio institucional às reclamações, pois o documento foi acompanhado por um pedido de especial atenção à causa de Francisco José Lisboa, comerciante matriculado na Bahia, e que tivera apreendido um de seus navios empregados nos negócios com os portos da África.<sup>13</sup>

Na avaliação do governador, o estímulo ao aumento do fluxo de entrada de cativos africanos era uma medida que visava proteger, a longo prazo, a economia da capitania e os capitais de seus negociantes. Além de uma demonstração de solidariedade e de empenho pessoal à causa dos negreiros, a proposição externada por Arcos revelou as sérias preocupações existentes na Bahia, em relação ao desfecho das articulações político-diplomáticas em curso no Congresso de Viena, sobre o fim do comércio atlântico de africanos. Não demorou muito para um ofício, enviado dos negociadores em Viena ao governo no Rio de Janeiro, informar que os temores baianos não eram desprovidos de fundamento:

---

<sup>11</sup> Ofício do marquês de Aguiar para Antonio de Saldanha da Gama, Rio de Janeiro, 16/6/1814, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 47, BNL.

<sup>12</sup> *Projeto Resgate*, Arquivo Histórico Ultramarino – Barão do Rio Branco, CD 31, caixa 257. doc. 17807.

<sup>13</sup> Francisco da Silva Lisboa era proprietário de nada menos que dez embarcações, que realizaram, segundo os registros do Trans-Atlantic Slave Trade Database, 32 viagens da costa da África para Bahia, entre os anos de 1800 e 1820, nas quais ele figura como proprietário ou como sócio do navios.

Esta negociação é provavelmente a mais difícil e a mais complicada das que teremos ocasião de tratar no atual Congresso. A prosperidade do Brasil, para cuja cultura é indispensável por agora a importação dos negros, e o interesse dos nossos capitalistas lesados pelas presas ilegais que têm sofrido, reclamam sem dúvida todos os nossos esforços e atenção. Por outra parte é notório o ardor desenfreado com que a nação inglesa procura a extinção desse tráfico. O Ministério Britânico considera que a sua existência, ou pelo menos a sua popularidade, se acha absolutamente interessada em o conseguir.<sup>14</sup>

No comunicado, Palmella reconhecia que se opor explicitamente a tal investida era tarefa árdua e de sucesso incerto, em virtude da forma ofensiva como os ingleses estavam conduzindo as negociações gerais no Congresso. Tentando evitar que a questão fosse tratada num foro geral, onde a Inglaterra poderia usar de sua influência político-diplomática para aprovar uma resolução contrária aos interesses dos comerciantes lusitanos, ele sugeriu que o assunto fosse discutido em conferências bilaterais com os ingleses. Acreditava que em um fórum específico fosse admissível corrigir as possíveis distorções no rumo das discussões. Mas a aposta não se mostrou tão positiva, uma vez que logo nas primeiras conferências sobre a questão, o visconde de Castlereagh, principal negociador da Grã-Bretanha, condicionou a continuidade das negociações ao compromisso de apoio dos negociadores portugueses à proposta do fim imediato do comércio de escravos.

Por conta das divergências, entre novembro de 1814 e janeiro de 1815, os representantes de ambos os países se concentraram em buscar uma alternativa diplomática que permitisse conciliar seus interesses, sendo que os ingleses pretendiam pôr fim ao comércio de africanos, e os portugueses buscavam evitar qualquer compromisso que pudesse limitar sua participação no referido negócio, além de tentar garantir a reparação dos danos causados pelos cruzadores ingleses aos súditos da Coroa lusitana. Questões que, segundo os plenipotenciários portugueses, teriam que ser tratadas separadamente, pois jamais lhes seria permitido entrar em semelhante discussão enquanto o governo da Inglaterra não apresentasse “uma satisfação plena do insulto feito pelos seus cruzadores na tomada dos navios portugueses empregados no tráfico da escravatura” e assumisse o pagamento das indenizações

---

<sup>14</sup> Ofício reservado, nº 2, Palmella para o marquês de Aguiar, Vienna, 12/11/1814, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 195-196, BNL.

pelos danos causados aos comerciantes lusitanos. Por seu turno, Castlereagh insistia em tratar tais reivindicações em conjunto, pois “poderia nesse caso chegar mais depressa a um êxito que fosse agradável a ambas as nações”.<sup>15</sup>

Diante do impasse, após algumas conferências com Castlereagh, os representantes do rei de Portugal acordaram com a elaboração de um documento à luz dos diálogos já encaminhados, para tentar pôr termo ao debate sobre a participação portuguesa no comércio de escravos na África. Três dias depois, os portugueses apresentaram um *memorandum*, declarando-se dispostos a firmar um tratado sobre o fim da escravatura ao norte do Equador, bem como a acabar com tal comércio no prazo de oito anos em partes da África. Para tanto, listaram quatro condições que deveriam ser atendidas pelos ingleses como contrapartida:

1.º Antes de tudo uma indenização plena e imediata das perdas que padeceu o comércio português da África por causa dos cruzadores ingleses; bem entendido que esta indenização formará uma Convenção separada, e precederá o Tratado.

2.º Que a Gran-Bretanha em compensação dos sacrifícios que Portugal já fez, e do que por esta ocasião ha de fazer, queira desobriga-lo do empréstimo de 600:000 libras esterlinas, de que se paga anualmente o juro, e uma amortização por conta do capital desde o ano de 1808.

3.º Devendo cessar, em virtude do presente Tratado, os motivos que obrigavam o Governo a desejar ocupar temporariamente as colónias portuguesas de Bissau e Cacheu, Portugal pede que a Gran-Bretanha lhe garanta a posse d'essas colónias.

4.º A abolição plena e inteira do Tratado de comércio de 1810; bem entendido que as estipulações do dito Tratado, tais como se observam atualmente, ficarão em vigor por um ano, a contar da assinatura do presente Tratado.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Ofício reservado, nº 2, Palmella para o Marquez de Aguiar, Vienna, 12/11/1814 (documento incluso A, 9/11 1814), *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 198-199, BNL.

<sup>16</sup> Ofício Reservado, nº 3, Conde de Palmella, Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira para o marquês de Aguiar, Viena, 17/11/1814 (Memorandum, 17/11/1814), *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 220-227, BNL.

Os negociadores portugueses afirmavam por fim acreditar que, diante de uma concessão de tamanha envergadura, a proposta de Tratado seria aceita “sem mudança alguma quanto aos pedidos e às concessões”.<sup>17</sup>

Contrariando tais expectativas, a apresentação do *memorandum* não resultou em qualquer avanço prático das negociações bilaterais, motivo pelo qual os plenipotenciários portugueses recorreram à comissão do Congresso, que reunia oito potências signatárias do Tratado de Paz de Paris. Por meio de uma *Declaração* apresentada em 14 de dezembro, denunciaram a “hostilidade seguida, formal e consentida” dos corsários britânicos contra vasos portugueses que realizavam o comércio de escravos no continente africano. Em consequência de tais atos, o governo português cobrava uma reparação formal da parte de seu aliado que, “entretanto, tem até o presente recusado fazer essa reparação, sem a qual os Plenipotenciários Portugueses nunca se julgarão autorizados a prestar ouvidos a alguma abertura da parte do Ministério Britânico, sobre objeto de tráfico dos escravos”.<sup>18</sup> Buscando assegurar o apoio dos membros da comissão, quatro dias depois, os negociadores portugueses voltaram à carga e apresentaram uma *Exposição* que reproduzia de maneira mais detalhada os “injustos e inesperados procedimentos da marinha inglesa” que “chegaram até a capturar vasos portugueses que não tinham escravos a bordo, e pela simples suposição de que eles eram destinados a este tráfico”.<sup>19</sup>

Acusando formalmente o governo inglês de prejudicar o plano de abolição gradual que o regente lusitano pretendia implementar em seus domínios, sobretudo no Brasil, que não poderia ser submetido a “uma marcha demasiado precipitada”, os representantes lusitanos apostaram suas expectativas de melhores encaminhamentos no estabelecimento de um fórum mais amplo: a “comissão do negócio da escravatura”.<sup>20</sup> Esse procedimento foi defendido em virtude da existência de outras nações igualmente interessadas em barrar a proposta de um imediato fim do comércio de escravos africanos, e sobre as quais a Grã-Bretanha tinha menor poder de barganha, a exemplo de Espanha e França:

---

<sup>17</sup> Ibidem.

<sup>18</sup> Declaração dos Plenipotenciários portugueses em Vienna sobre o tráfico de escravos. Conde de Palmella, Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira, Vienna, 14/12/1814, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 232-233, BNL.

<sup>19</sup> Exposição apresentada ao Congresso pelos Plenipotenciários de Portugal sobre a pretensão da Inglaterra à abolição imediata do tráfico da escravatura. Conde de Palmella, Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira, Vienna, 18/12/1814, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 267-273, BNL.

<sup>20</sup> Conde Palmella, Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira para o Marquez de Aguiar, Vienna 28/12/1814 (Ofício Reservado, nº 7), *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p.260-267, BNL,

Porque a guerra diplomática, que temos feito a Mylord Castlereagh, depois que o negócio da escravatura se propôs na comissão das oito potências, tem sido, como V. Ex. verá dos nossos officios reservados, tão seguida e forte, que Mylord se acha incomparavelmente mais brando do que o estava em Paris, e mesmo a princípio nesta capital. Isto posto, seria imperdoável para nós se por mero escrúpulo da nossa responsabilidade deixássemos perder a única ocasião de obter vantagens sem deslustre.<sup>21</sup>

Contudo, a alternativa significou grande alteração no curso das negociações, visto que a receptividade obtida pela *Exposição* portuguesa no Fórum das Oito Potências não foi suficiente para superar a delicada posição que os plenipotenciários do país se encontravam: obrigados a negociar para “desmanchar o mal já feito, e de negociar, ainda, para obter o máximo das concessões”.<sup>22</sup>

Pressionado pela denúncia portuguesa feita no Fórum das Potências, sobretudo as violações cometidas por seus cruzadores no litoral africano, o representante de Londres acenou com a possibilidade de resolver o entrave e “eliminar definitivamente esta causa de descontentamento de ambos os lados”. Castlereagh apresentou, como principal alternativa, a nomeação de uma comissão composta por membros de duas nações, com a finalidade de arbitrar as indenizações àqueles que demonstrassem que tinham direito e, além disso, a assinatura de uma convenção, concordando com o pagamento da quantia como compensação pelas perdas dos comerciantes portugueses vitimados pela interpretação do Artigo 10 do Tratado de Aliança e Amizade, de 1810. Mas a proposta estava condicionada ao término imediato do tráfico da escravatura ao norte da linha do Equador, sendo que outros pontos da questão, a exemplo da anistia do empréstimo obtido em 1809 pelo governo português, “ficassem para se discutirem com o prazo que Portugal ha de assignar para a completa abolição do tráfico da escravatura.”<sup>23</sup>

Em uma tentativa de demarcar sua posição, mesmo compreendendo o pouco espaço de manobra deixado pela proposta inglesa, os representantes portugueses enviaram uma nota em resposta a Castlereagh, reafirmando que, no *memorandum*, estariam contidas as propostas dentro dos limites das responsabilidades outorgadas por seu governo e ressaltaram que, para

---

<sup>21</sup> Conde de Palmella, de Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira para o marquês de Aguiar, Vienna, 9/1/1815 (Oficio Reservado n° 9), *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 278, BNL,

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> Nota de Castlereagh ao conde de Palmella, Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira, Viena, 6/1/1815, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 280-282, BNL,

além dos outros aspectos da questão, uma indenização pelos prejuízos ao comércio português tinha que ser discutida como “um ato de justiça e de reparação”, sobretudo aos comerciantes baianos. Esse argumento foi reiterado no momento de justificar o valor reivindicado:

que possuem a avaliação autentica (e reconhecida por tal pelo Cônsul inglês) de doze navios apresados pelos cruzadores ingleses e pertencentes ao comércio da Bahia; o valor d'estas presas corresponde pouco mais ou menos a 200:000 libras esterlinas, e esperam receber em pouco tempo a avaliação de outros seis navios do mesmo porto; de modo que a soma redonda de 300:000 libras que S. Ex. Mylord Castlereagh propõe, poderia bem receber-se como justo equivalente da perda que padeceu o comércio da Bahia...<sup>24</sup>

O montante reclamado ainda não contabilizava os prejuízos das outras praças, que em breve seriam encaminhados, devidamente “legalizadas pelos Cônsules ingleses dos respectivos portos”, e por este motivo era necessário “juntar-lhe mais alguma coisa” ao total em questão. Adiantando, porém, que em relação aos prejuízos já conhecidos, os que restavam eram de menor importância. Além disso, o governo britânico teria que se comprometer a indenizar qualquer nova presa feita pelos seus cruzadores, até a data que o Tratado fosse conhecido.<sup>25</sup>

Entre as condições para a concretização do acordo, os negociadores portugueses exigiam que a indenização não fosse “considerada como equivalente a uma concessão”, mas sim um justo ressarcimento a ser feito como o reconhecimento de uma dívida por parte dos ingleses. Uma demarcação política, por certo com vista a evitar um maior desgaste do governo português ante seus súditos contrários às concessões previstas no documento. Em se tratando de um ressarcimento, decorria que os traficantes baianos tinham reconhecido retroativamente seu direito de lançar-se ao comércio de escravos como incontestável. A nota explicitava que a barganha recaía sobre outros termos da negociação. Era assim que o governo português, desejoso de uma conciliação, aceitaria, a título de compensação, a remissão do “pagamento do capital e juros da dívida que [...] paga atualmente ao Governo Britânico”, decorrente da Convenção de 21 de abril de 1809, como contrapartida à proibição do tráfico ao norte do Equador.

---

<sup>24</sup> Nota do conde de Palmella, de Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira a Lord Castlereagh, Viena, 12/1/1815, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 283-289, BNL,

<sup>25</sup> *Ibidem*.

Dessa forma, as duas questões foram formalmente desvinculadas. Em 21 de janeiro de 1815, foi assinada uma Convenção que reafirmou a intenção das partes em superar, de modo amigável, as dúvidas em relação aos locais da costa africana em que os súditos portugueses podiam comerciar escravos de acordo com as leis de seu país, e estabeleceu o valor da indenização aos proprietários das embarcações lusitanas tomadas, antes de 1 de junho de 1814, sob a alegação de que realizavam o comércio “ilícito em escravos”.<sup>26</sup> Os traficantes de escravos baianos tiveram apenas um dia para comemorar. Em 22 de janeiro de 1815, os plenipotenciários firmaram um Tratado por meio do qual o regente português concordava em proibir a participação de seus súditos em tal comércio ao norte do Equador. Além disso, assumia o compromisso de, em um futuro próximo, entabular negociações visando o fim daquela atividade comercial em toda parte da África.<sup>27</sup> Em conjunto, os dois documentos inauguraram um novo momento das relações anglo-lusitanas em relação ao comércio transatlântico de escravos africanos. Este novo momento seria marcado, sobretudo, por disputas diplomáticas em torno dos procedimentos necessários para assegurar a materialização do que fora pactuado em Viena.

### **Depois de Viena, “muitos a chupar no dedo”**

Sob o argumento de que os termos da Convenção firmados em Viena contemplavam as reivindicações dos comerciantes luso-brasileiros que se arrastavam há longo tempo, sobretudo os da capitania Bahia, os negociadores afirmavam que o arranjo diplomático, mesmo não atendendo à reivindicação de soberania portuguesa, fora vantajoso considerando as reclamações até então expressas,

porque a soma redonda de 300:000 libras correspondia, pouco mais ou menos, ao valor dos dezoito navios da Bahia apresados, a não haver hum só que pudesse ser condenado por sentença do Almirantado Britânico; e excedia-o a todas as luzes, logo que alguns fossem declaradas boas presas, como já havia acontecido a dois, e mui provavelmente sucederia a mais. Este

---

<sup>26</sup> COLLECÇÃO DAS LEIS DO BRAZIL [1808-1889], Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 25-27  
Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>

<sup>27</sup> Idem, p. 27-31. Disponível em:  
<http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>

excesso provável ficará assim reservado ao dispor de S. A. R. para quaisquer outras justas indenizações, que não conhecemos, ou de que ignoramos o valor.<sup>28</sup>

Além do valor acordado para o pagamento das indenizações, os negociadores consideraram positivo o fato de a legação britânica reconhecer “que aquela soma se pagava ao Governo Português pela consideração que Sua Majestade Britânica dava às reclamações feitas por S. A. R.” Em outras palavras, o pagamento seria uma espécie de declaração de culpa e punha termo a uma longa disputa diplomática evitando que a reparação dos danos reclamados ficasse “sujeita à decisão de uma comissão mista que, como as demais desta natureza, não tem fim”.<sup>29</sup> Os negociadores não deixaram, entretanto, de atentar aos efeitos negativos da restrição da área de atuação dos negreiros lusitanos. Para Palmella, diferentemente da Convenção, o Tratado de 22 de janeiro de 1815 foi “um sacrifício”. Em seu entendimento, uma postura assumida, exclusivamente, como forma de evitar um isolamento da legação de Portugal no Congresso que, àquele momento, refletia a conjuntura de paz na Europa, na qual a maioria dos países presentes comungava com a proposta de “abolição total do tráfico de negros”, defendida pelos ingleses. Segundo ele, em tais condições, esboçar oposição absoluta colocaria em risco as pretensões portuguesas de garantir que a proibição ao comércio de escravos africanos resultasse em um processo gradual. Logo, “ceder nestas circunstâncias quase deixa de ser cessão”, visto que tais concessões é que teriam possibilitado apresentar alguma resposta às preocupações dos comerciantes baianos que acumulavam enormes prejuízos e que durante anos tiveram suas reivindicações desconsideradas pelos ingleses.<sup>30</sup>

Palmella, numa avaliação mais acurada dos impactos da proibição do comércio negreiro ao norte do Equador sobre a economia baiana, defendeu a assinatura do acordo como a única alternativa viável, diante do cenário de grande oposição que tal comércio vinha sofrendo pelos ingleses, que não mais se poderia fazer conservar “sem uma ruptura aberta com a Inglaterra”. Ressaltou, ainda, que, diante dessa situação, restou condicionar à redução da área de atuação à remissão do saldo da dívida que Portugal tinha com a Inglaterra e a extinção do penhor da Ilha da Madeira, visto que “abolição que S. A. R. já havia prometido (ainda que sem prazo determinado) e que a preponderância da Inglaterra e a opinião geral da Europa nos haviam de obrigar hum dia ou outro a efetuar”. E, reafirmando compreender a

---

<sup>28</sup> Ofício do conde de Palmella, de Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira ao marquês de Aguiar, Viena, 26/1/1815, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 312, BNL.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p. 313.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

extensão e gravidade do acordo firmado, reconheceu: “evitamos por consequência do Tratado a promessa condicional da extinção no fim de oito anos”, o que foi interpretado como uma verdadeira vitória diante da composição do Congresso.<sup>31</sup>

De acordo com José Capela, os plenipotenciários portugueses obtiveram um triunfo diplomático que só foi possível por conta do apoio de Espanha e França na comissão das potências que discutiu o tráfico de escravos.<sup>32</sup> Motivadas por interesses comuns aos da Coroa Portuguesa, sobretudo a garantia da oferta de mão de obra escrava para suas colônias, essas nações foram aliadas importantes no enfrentamento das pretensões inglesas. Ao lado desses importantes aliados, houve também pressão exercida por comerciantes prejudicados pelas investidas dos cruzadores ingleses sobre a Corte, no Rio de Janeiro, para que seus direitos comerciais fossem respeitados – o que contribuiu para tornar o assunto um dos temas mais caros aos representantes lusitanos em Viena. O desempenho dos portugueses naquele congresso demonstra que os comerciantes de africanos, sobretudo os baianos, possuíam, à época, uma enorme importância política, a ponto de conseguir pautar a atuação dos representantes pela defesa de seus interesses.

Aprovados pelo Monarca inglês desde fevereiro de 1815, tanto a convenção quanto o tratado só foram confirmados pelo regente português através da Carta de Lei de 8 de junho do mesmo ano, cerca de 13 dias antes de findar o prazo de cinco meses estabelecido como limite para a ratificação.<sup>33</sup> Contudo, a concretização dos procedimentos oficiais que validaram os acordos diplomáticos só ocorreu no dia 16 de junho do referido ano, com “a troca das efetivas ratificações”. Na oportunidade, o governo do Rio de Janeiro determinou a impressão e publicação dos dois atos na sede da Corte e seu posterior envio “para as mais capitanias aos respectivos governadores, assim como para Portugal, e para todos os Domínios Ultramarinos”. Somente em 1 de julho de 1815 foi que a seção de Avisos do jornal *A Gazeta do Rio de Janeiro* anunciou:

Saiu à luz: Convenção entre os Muitos Altos, e Muito poderosos Senhores o PRINCIPE REGENTE de Portugal, e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda, para terminar as questões, e indenizar as perdas dos

---

<sup>31</sup> Ofício do conde de Palmella, de Antonio de Saldanha da Gama e Joaquim Lobo da Silveira ao marquês de Aguiar, Viena, 22/6/1815, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 334-337, BNL.

<sup>32</sup> José Capela, *As burguesias portuguesas e a abolição do tráfico de escravatura, 1810-1842*, Edições Afrontamento, 1979, p. 50. Entre outros autores, Leslie Bethell considera que o resultado das negociações significou uma vitória da legação portuguesa em Viena. Bethell, p. 31-35.

<sup>33</sup> *Collecção das leis do Brazil [1808-1889]*, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 27-31. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/internet/legislacao/publicacoes/doimperio/colecao1.html>

Vassallos Portuguezes no tráfico de Escravos de África: feita em Viena pelos Plenipotenciários de uma e outra Corte em 21 de janeiro de 1815, e Ratificada por ambas. E o Tratado de Abolição do Tráfico de Escravos em todos os lugares da costa de África ao norte do Equador, entre os Muito Altos e Muito Poderosos Senhores PRINCIPE REGENTE de Portugal, e El Rey do Reino Unido da Grande Bretanha e Irlanda: feito em Viena pelos Plenipotenciários de uma e outra Corte em 22 de janeiro de 1815, e Ratificado por Ambas.<sup>34</sup>

A demora do governo português em reconhecer a validade dos documentos, mesmo considerando que a atitude protelava o início do processo de pagamento do valor previsto na convenção, significou adiar em pelo menos quatro meses o início da proibição formal ao ato de comerciar escravos ao norte do Equador. Um explícito indicativo da grande tensão que o tema gerava internamente. Dessa forma, os responsáveis por armar as expedições negreiras, sobretudo as da Bahia, ganharam um pouco mais de tempo para se adequarem ao novo momento, visto que, mesmo não tendo sido oficializados, os termos dos acordos já eram amplamente conhecidos.

Antes mesmo de expedir o comunicado oficial aos governadores das capitanias sobre a realização da troca de ratificações junto ao governo inglês, alegando não querer protelar ainda mais as “respectivas indenizações” previstas na convenção, a Corte do Rio de Janeiro ordenou ao cônsul geral em Londres que

se apresse a fazer receber ai do Governo Britânico as trezentas mil Libras Esterlinas, procedendo depois a entrega-las aos Correspondentes do Banco do Brasil, afim de que estes empreguem estes fundos na vantajosa transação dos Bilhetes, que lhe é ordenado pelo Real Erário, aumentando-se assim com os interesses destes fundos a totalidade que haverá de ser a final rateada pelos interessados...<sup>35</sup>

E, para reafirmar o seu empenho na preservação do interesse de seus súditos, o governo fez publicar, na *Gazeta do Rio de Janeiro*, o relato dos debates sobre a abolição da escravatura, ocorridos em Viena, que fazia parte da declaração oficial do congresso. Do documento, que inicialmente circulou entre os diplomatas das nações presentes ao evento, foi

---

<sup>34</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 1/7/1815, BN.

<sup>35</sup> Marquês de Aguiar para Cypriano Ribeiro Freire, 17/6/1815, livro 568, pasta 89695, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Arquivo Nacional Torre Tombo, (doravante, MNE e ANTT, respectivamente).

destacado o trecho que demonstrava todo o interesse dos ingleses em provocar a abolição imediata do comércio negreiro, “porém encontrou vigorosa oposição da parte da Espanha e de Portugal”.<sup>36</sup> Ou seja, a publicação visava defender publicamente que, em face da investida inglesa no Congresso de Viena, os plenipotenciários portugueses conseguiram evitar prejuízos maiores aos comerciantes lusitanos de cativos africanos. Dessa forma, a Convenção e o Tratado firmados junto à Grã-Bretanha, e agora ratificados pelo regente português, deviam ser entendidos como vitórias importantes diante de circunstâncias hostis, pois asseguravam a continuidade de tal comércio, mesmo que com restrições, e o pagamento de 300.000 libras para indenizar os comerciantes vítimas dos apresamentos.

Informações sobre as negociações realizadas em Viena a respeito do comércio negreiro já vinham circulando na cidade de Salvador há muito. Aportavam, cotidianamente, por meios dos tripulantes das embarcações de longo curso, em correspondências particulares ou publicações de outras praças que, ao sabor dos interesses, eram negadas ou confirmadas: “nada participam de Viena senão especulações e boatos”; mas “a folha inglesa de maio confirma a notícia que o comércio dos escravos está geralmente abolido da linha para o norte”.<sup>37</sup> Situação que começou a mudar quando o comunicado da ratificação foi oficialmente encaminhado ao governador da capitania da Bahia pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, em 30 de junho de 1815. O documento tinha como anexo as cópias dos diplomas e a expressa determinação:

os faça publicar imediatamente nessa capitania, e se lhes dê a mais pontual execução na parte que lhe for relativa devendo V Ex<sup>a</sup> fazer lavrar um Termo Legal com a declaração positiva do dia em que ai se fizer a mesma publicação, e remeterá por duas vias a esta Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Copias Autenticas do referido termo.<sup>38</sup>

Por ordem do conde dos Arcos, a Convenção e o Tratado foram publicados em Salvador a 26 de julho de 1815.<sup>39</sup> E, a 1º de agosto, foram transcritos no jornal *Idade d'Ouro*, precedidos de um pequeno resumo da matéria que havia sido publicada um mês antes na *Gazeta do Rio de Janeiro*, destacando que o documento pretendia “terminar as questões e indenizar as perdas dos portugueses no tráfico dos escravos d'África”, enquanto o outro

<sup>36</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 5/7/1815, BN.

<sup>37</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 27/1/ 1815 e 21/6/1815 e 18/7/1815.

<sup>38</sup> Marquês de Aguiar para o conde dos Arcos, Palácio do Rio de Janeiro, 30/6/1815, Seção Colonial, governo Geral, governo da capitania, APEB, Cartas Régias – Nº 117.

<sup>39</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), p. 284, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

estabelecia o fim do comércio de escravos “em todos os lugares da costa d’África ao Norte do Equador”.<sup>40</sup> Uma semana depois, o periódico informou aos leitores que havia esquecido de inserir o artigo adicional do Tratado

pelo qual se concede a qualquer pessoa estabelecida na Costa d’África, ou na América, levar consigo para onde quiser aqueles escravos, que já eram do seu serviço antes da ratificação do Tratado, com tanto, que tal condução não seja feita em Navio destinado ao Tráfico proibido pelo Tratado.<sup>41</sup>

Compreendendo o grande interesse que o conteúdo de tais documentos despertava entre os residentes na capitania, o comerciante José Felipe dos Santos logo anunciou que cópias de ambos estavam disponíveis para venda em sua loja, situada na Rua Direita da Fonte do Pereira.<sup>42</sup>

Publicamente, os comerciantes da Bahia que reclamavam por indenização junto ao governo inglês não se manifestaram em relação às 300.000 libras asseguradas na Convenção. A quantia foi considerada pelo redator do *Correio Brasiliense* como suficiente para compensar todas as perdas, pois “estava conforme a lista autêntica das reclamações, apresentada por ordem da corte do Rio de Janeiro”.<sup>43</sup> Mas os comerciantes da praça mais prejudicada com as incursões dos cruzadores ingleses desde fins de 1810 pareciam mais interessados nos desdobramentos da questão. Perceberam, por certo, que o novo acordo legitimava a leniência observada no período anterior e pretendiam acelerar a liberação dos valores indenizatórios. Para tanto, indicaram José Tavares França como seu representante para tratar do assunto junto ao governo do Rio de Janeiro. Ele era um comerciante de comprovado envolvimento com a causa, proprietário de navios negreiros e que teve dois desses tomados pelos cruzadores ingleses – *Desengano* e *Desforço* –, respectivamente, em 6 de janeiro de 1812 e 26 de fevereiro de 1813.<sup>44</sup> Sua indicação revela que, àquela altura, as vítimas dos cruzadores britânicos queriam assegurar o quanto antes o recebimento dos valores que haviam reclamado.

---

<sup>40</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 1/8/1815; *Gazeta do Rio de Janeiro*, 1/7/1815, BN;

<sup>41</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 8/8/1815.

<sup>42</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 29/8/1815.

<sup>43</sup> *Correio Brasiliense*, vol. XV, 1815, p. 633, BNL.

<sup>44</sup> TSTD # 7502, *Desengano Feliz* (1811) e *Viagem 7650*, NS das Necessidades S Jose e *Desforço* (1813).

Sem demora, Tavares França informou da necessidade do reenvio de documentos comprobatórios por todos aqueles que teriam direito ao ressarcimento da quantia pactuada em Viena, pois os enviados anteriormente se encontravam em Londres.<sup>45</sup> Provavelmente, Tavares solicitava cópias do material que o Consulado-Geral de Portugal, em Londres já dispunha em 15 de maio de 1815, o qual tratava de embarcações “cujos processos e sentenças de justificação dadas pela Real Junta do Comércio e Mesas d’Inspeção do Brasil” estavam “em conformidade com as Ordens Reais”.<sup>46</sup> A documentação havia sido reunida e encaminhada por ordem do príncipe regente em duas remessas. Inicialmente, em 11 de setembro de 1814 foram enviados doze processos de justificação, todos “pertencentes à Praça da Bahia”, e em seguida outros onze, acompanhados das contas das perdas e danos “pertencendo sete á Praça da Bahia, hum á de Pernambuco, hum á da ilha do Príncipe e dois a esta praça [Rio de Janeiro]”.<sup>47</sup>

A convocação feita por Tavares visava evitar “delongas consideráveis” na análise das contas que habilitariam às indenizações. Estas, conforme um comunicado enviado no ano de 1815, só seriam recebidas “quando se acharem concluídas as diligências com que devem legitimar as suas justas pretensões perante o Tribunal da Real Junta do Comércio deste Estado, ao qual Sua Alteza Real tem mandado cometer este exame”.<sup>48</sup> Entre os documentos a serem encaminhados à Mesa de Inspeção, deveriam constar: alvará de navegação, certidão de matrícula da gente (tripulantes da embarcação), cópia da fatura das mercadorias, certidão comprobatória da propriedade da embarcação, atestado de visita de bordo, cópia do protesto do capitão feito após a tomada e cópia da sentença produzida em Serra Leoa. Alguns proprietários anexaram outros documentos para comprovar a autenticidade dos valores reclamados. O próprio José Tavares França, “único e legítimo dono” do brigue *Desengano*, tomado pelos ingleses em Porto Novo, juntou à petição inicial do processo uma conta demonstrativa do prejuízo sofrido e um mapa demonstrativo assinado pelos “diversos proprietários das embarcações portuguesas agredidas pelos vasos ingleses sobre os mares da Costa da Mina e ainda sobre outros”.<sup>49</sup>

---

<sup>45</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 14/11/1815.

<sup>46</sup> *O Investigador Portuguez*, Volume XII, Londres, 1815, p. 672-673, BNL.

<sup>47</sup> Ofício do Marquez de Aguiar para conde de Funchal, Rio de Janeiro, 11/3/1815, BNL, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 129.

<sup>48</sup> Marquez de Aguiar para Cypriano Ribeiro Freire, 17/6/1815, livro 568, MNE, ANTT.

<sup>49</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 10, Maço 3, (Dezengano).

Na direção oposta à celeridade pretendida pelas autoridades portuguesas no Rio de Janeiro, e desejada pelos comerciantes da Bahia, a diplomacia britânica continuou a agir de maneira a protelar a liberação do dinheiro. Reiteradas vezes a postura inglesa foi objeto de representações oficiais lusitanas.<sup>50</sup> A situação ganhou contornos de contenda diplomática quando o cônsul português em Londres foi orientado a contestar, oficialmente, a postura britânica, que condicionava o cumprimento dos termos da Convenção à publicação de um alvará proibitivo específico, contendo os mesmos termos do Tratado de 22 de janeiro de 1815. Na ocasião, o governo português ameaçou denunciar, publicamente, a exigência que se opunha ao princípio do direito público, segundo o qual todo e qualquer tratado real, “depois de reciprocamente ratificados, constituem um direito e obrigação perfeita entre os soberanos contratantes e seus vassallos respectivos”.<sup>51</sup> Ameaça que não surtiu efeito, visto que o assunto foi objeto de outros protestos, manifestos e notas oficiais, que continuaram acusando o governo britânico de lançar mão “dos mais frívolos pretextos, ou para procrastinar, ou para iludir o Tratado e Convenção que entre as duas Coroas se concluiu em Vienna”.<sup>52</sup>

A estratégia britânica retardou o pagamento da indenização prevista pelo acordo anglo-português de 1815, até que uma Convenção Adicional fosse assinada. Somente após a assinatura do novo texto, em 28 de julho de 1817, o governo inglês concordou em transferir o valor acordado em 1815, com seus respectivos juros. Em seu Artigo 11 foram definidos os trâmites para o repasse das indenizações em favor dos proprietários atingidos pelas perdas, nos termos seguintes:

o primeiro pagamento de 150,000 libras esterlinas seis meses depois da troca das ratificações da presente Convenção e as 150,000 libras esterlinas restantes assim como os juros de cinco por cento devidos sobre toda a soma desde o dia da troca das ratificações da Convenção de 21 de janeiro de 1815 serão pagos nove meses depois da troca da ratificação da presente Convenção. Os juros devidos serão abonados até o dia do ultimo pagamento.<sup>53</sup>

---

<sup>50</sup> Marquês de Aguiar para Cypriano Ribeiro Freire, Rio de Janeiro, 2/1/1816, livro 568, MNE, ANTT.

<sup>51</sup> Marquês de Aguiar para Cypriano Ribeiro Freire, Rio de Janeiro, 22/4/1816, livro 568, MNE, ANTT.

<sup>52</sup> Ofício do marquês de Aguiar ao marquês de Marialva, Rio de Janeiro, 22/6/1816, *Suplemento à Coleção de Tratados...*, p. 491, BNL.

<sup>53</sup> Silva, António Delgado da (org.), *Collecção da Legislação Portuguesa desde a última Compilação das Ordenações*, Lisboa, Typografia Maignense, 1825, p. 588.

Decisão há muito aguardada por todos os prejudicados e que logo foi noticiada nos dois jornais em língua portuguesa editados em Londres.<sup>54</sup>

Tentando amenizar o impacto negativo dos novos artifícios protelatórios do governo inglês, o príncipe regente nomeou os membros do Tribunal de Arbitramento, responsável por avaliar as contas das embarcações negreiras tomadas pelos cruzadores britânicos até 1 junho de 1814. Composto por dois contadores (Joze Antônio da Mira e Francisco Dias das Chagas) e um escriturário (Joao Theodor Ferreira), este último com a função de desempatar um escrutínio em caso de impasse, o organismo tinha poder para “identificar a soma líquida e autorizar a emissão de letras de capitais em favor dos interessados, que seriam pagas oito dias a contar da data do pagamento das 300.000 libras pelo governo Inglês.<sup>55</sup> Contudo, mesmo tendo o Tribunal iniciado a avaliação de uma série de processos e autorizado a emissão de letras de crédito em favor dos negociantes portugueses, até julho de 1817, quando foi escrito o comunicado do ministro português Thomaz Antônio de Villa Nova de Portugal, não havia qualquer garantia de quando, e se, tais letras seriam honradas, de modo que a autorização para o saque junto ao correspondente do Banco do Brasil em Londres esteve condicionada à efetivação do depósito do valor da indenização já que “se deve ter recebido do Governo inglês”.<sup>56</sup>

Os créditos relativos às indenizações só foram disponibilizados ao governo português um ano após a assinatura da Convenção. Interessado em preservar as boas relações anglo-lusitanas, *O Investigador Portuguez* deu a notícia há muito esperada, na edição de número 88, de outubro de 1818: “foram recebidas pelos Correspondentes do Banco do Brasil as 300.000 libras que o Governo Inglês pagou no dia 19 de setembro próximo passado”.<sup>57</sup> Logo o conde da Palmella comunicou ao governo Imperial, no Rio de Janeiro, o recebimento do montante, que em resposta ordenou:

---

<sup>54</sup> *O Investigador Portuguez*, Volume XIX, Londres, 1817, p. 424-425, BNL; *O correio Braziliense*, vol. XIX, 1817, p. 315-318, BNL.

<sup>55</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 31/1/1818, BNRJ. Publicado também em *O Investigador Português*, vol. XXI, 1818, p. 332-336, BNL.

<sup>56</sup> Thomas Antonio de Villa Nova Portugal para conde Palmella, Palácio do Rio de Janeiro, 18/7/1818, ANTT, MNE, livro 568, pasta 89695.

<sup>57</sup> *O Investigador Portuguez*, Volume XXIII, Londres, 1818, p. 506-507, BNL. A data informada pelo jornal confere com a que conta da Tabella das Perdas e danos. Sobre o pagamento das 300.000, ver Luís Henrique Dias Tavares, *O comércio proibido de escravos*, p. 22-24.

fazer trocar metade daquela soma em Echequer Bills ficando a outra metade em dinheiro para o pronto pagamento das Letras que se fossem apresentando aos Agentes do Banco do Brasil sacadas na forma das Reais ordens pelo Deputado Inspetor da Contadoria da Real Junta do Comércio autorizado para este fim.<sup>58</sup>

No mesmo comunicado, o encarregado de negócios anexou a cópia de uma nota para ser entregue ao ministério britânico com vistas a verificar, em função do tempo transcorrido entre a Convenção de janeiro de 1815 e a data do recebimento do valor indenizatório, “o pagamento dos juros estipulados na Convenção Adicional de 28 de julho de 1817”.<sup>59</sup> Conforme previsto, o percentual de juros a ser aplicado era de 5% ao ano. Feitos os cálculos, chegou-se ao valor de 48.000 libras esterlinas que, somadas ao valor principal, totalizava 348.000 libras a serem utilizadas para indenizar os proprietários das embarcações negreiras que reclamavam seus prejuízos.

Alegando que qualquer nova demora em garantir o recebimento das indenizações significava um novo prejuízo para os comerciantes, o representante português em Londres autorizou o pagamento das letras já emitidas. Uma decisão que não impediu o surgimento de divergências em torno das avaliações sobre os valores reclamados pelos comerciantes. Mesmo assim, alguns destes realizaram saques das referidas letras sobre os Agentes do Banco em Londres de maneira que, em novembro de 1818, já excediam 60.000 libras. Outros, “principalmente os da Bahia”, passaram a contestar os procedimentos adotados pelos juízes, acusando-os de agir “por instruções do governo”, ao arbitrar os valores finais das indenizações que só consideravam parcialmente os valores pleiteados. Para esses comerciantes, era necessário um reexame das contas para incorporar, aos valores arbitrados, os cálculos referentes aos lucros que seriam auferidos com a venda das mercadorias que levavam à costa da África e das que de lá traziam.<sup>60</sup>

A divergência dos comerciantes da Bahia em relação aos valores atribuídos às perdas e danos motivou uma determinação do Regente para que fosse realizada uma revisão nas contas dos prejuízos experimentados por cada uma das capitanias. A ordem real, por sua vez, implicou em novos atrasos em virtude da burocracia que cercava o trânsito oficial de

---

<sup>58</sup> Thomas Antonio de Villa Nova Portugal para conde Palmella, Palácio de Santa Cruz, 04/1/1819, livro 568, MNE, ANTT.

<sup>59</sup> Ibidem.

<sup>60</sup> *O Investigador Português*, vol. XXIII, 1818, p. 237-241, BNL.

documentos, a exemplo de uma resposta enviada do Rio de Janeiro ao ministro português: “quanto a remessa do mapa que V. Ex. pede não cabendo no tempo ir agora, enviá-lo hei no primeiro paquete”.<sup>61</sup>

O montante ao qual os reclamantes teriam direito não foi, entretanto, a única divergência entre o governo português e os traficantes que reivindicavam indenizações. Também houve desacordo em relação ao rateio do saldo remanescente das 348.000 libras existente, no final do ano de 1820. Segundo Silvestre Pinheiro, ministro dos Negócios Estrangeiros, depois de pagas as letras apresentadas, “sobravam ainda uma soma considerável”. Para os membros da Junta de Comércio, responsáveis por aprovar as contas dos pedidos de indenização, o dinheiro existente deveria ser dividido, proporcionalmente, entre as vítimas dos cruzadores ingleses, mas o titular da pasta do Ministério dos Negócios Estrangeiros propôs que somente 30% do valor total fosse rateado entre os proprietários prejudicados pelos ingleses, e que o restante fosse colocado à disposição da legação em Londres para o “pagamento dos Ordenados e Despesas das Secretarias das Missões Portuguesas nas diversas Cortes”.<sup>62</sup> E, sob o argumento de que as “sobras” não pertenciam de fato aos comerciantes, o governo português se apropriou de 70% do referido saldo.

Sem que os maiores interessados pudessem apresentar qualquer contestação sobre a decisão adotada, o governo de Portugal informou ao seu encarregado em Londres que:

ficavam á disposição de Vossa Senhoria para os assumptos do Real Serviço que lhe serão designados o que sobrava dos fundos destinados para indemnização dos lesados nas Presas do Trafico de Escravatura depois de pagos os saques até então feitos em favor deles pela Real Junta do Comércio deste Reino [...] espera o mesmo Senhor, que os Administradores daqueles fundos se não tenham julgado por isso eximidos de remeterem quanto antes ao Deputado Inspetor da Contadoria da mesma Real Junta as contas finais da sua Administração, afim de se ultimar naquele Tribunal a Comissão que a este respeito lhe fora dada; e de também chegar assim de hum modo regular a Real Presença o verdadeiro estado destes negócios na Época.<sup>63</sup>

---

<sup>61</sup> Thomaz Antonio de Villa Nova Portugal para conde Palmella, 9/4/1818, MNE, livro 568, ANTT.

<sup>62</sup> Silvestre Pinheiro Ferreira para conde Palmella, 19/3/1821, MNE, livro 568, ANTT.

<sup>63</sup> Silvestre Pinheiro Ferreira para D. Jozé Luiz de Souza, 30/3/1821, MNE, livro 568, pasta 89695. ANTT.

Essa apropriação ia contra os interesses daqueles que já haviam recebido as letras correspondentes ao valor da indenização, que tinham a expectativa de participar do rateio do saldo total em caixa, mas tiveram de se contentar com bem menos do que calculavam. . Os mais prejudicados, entretanto, foram aqueles que discordavam dos valores estipulados pelo Tribunal de Arbitramento e que, em observância aos termos do edital de 31 de janeiro de 1818, da Real Junta do Comércio, pretendiam apresentar “oposições e embargos” e assim aumentar a quantia a que teriam direito – pretensão que ficava comprometida com a definição da forma de rateio final.<sup>64</sup>

Reclamando da apropriação pelo governo de uma quantia que lhes pertencia, os comerciantes entregaram ao ministro dos Negócios Estrangeiros um requerimento a ser encaminhado ao Rei, solicitando o reembolso do valor equivalente pelo erário do Rio de Janeiro, visto que o mesmo havia sido usado para o serviço do Estado. Passados mais de um ano sem que tivessem qualquer resposta da parte da Corte Portuguesa, os negreiros, aproveitando-se da efervescência política vivida em Portugal desde a Revolução Constitucionalista do Porto, recorreram diretamente aos representantes nas Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa. Diante da solicitação, os deputados, reunidos na sessão de 25 de fevereiro de 1822, decidiram requerer ao ministro dos Negócios Estrangeiros que prestasse esclarecimentos ao Congresso sobre a legitimidade do fato de

que os Encarregados de Negócios em Londres recebessem para pagamento dos Agentes Diplomáticos pretéritos e presentes certas quantias que naquela Capital estavam depositadas pertencentes a Negociantes do Brasil, principalmente da Bahia, em consequência de indenizações de tomadas de navios na costa d’África.<sup>65</sup>

Negando qualquer responsabilidade pessoal em relação à decisão de apropriação das sobras por parte do Tesouro Público português, pois apenas tinha continuado aquilo que seus antecessores haviam iniciado, o ministro afirmou que tal decisão foi defendida pela Junta do Comércio, cujo parecer havia sido aprovado pelo monarca. Logo após ter recebido a sanção real, uma nota oficial fora encaminhada pelo ministro da época ao enviado de S.M. em Londres

---

<sup>64</sup> Silvestre Pinheiro Ferreira para D. Jozé Luiz de Souza 30/3/1821, livro 568, MNE, ANTT.

<sup>65</sup> Silvestre Pinheiro Ferreira para D. Jozé Luiz de Souza, 27/2/1822, livro 568, pasta 89695, MNE, ANTT.

para que das mencionadas sobras, seduzindo os 30 por cento dos capitães julgados às pessoas lesadas, pagasse os empregados do corpo diplomático e Consular, o que lhes estava a dever de mais de oito meses de seus ordenados, e despesas das respectivas secretarias.<sup>66</sup>

Pressionado pelos reclamantes, o novo titular do Ministério levou o assunto “à presença de S. M.” que autorizou a expedição de aviso ao tribunal para proceder ao rateio das mencionadas sobras, atribuindo a “cada um dos interessados seu competente título, para serem embolsados pelo Erário do Rio de Janeiro”. Ou seja, em vez de remeter fundos do Brasil para pagamento das despesas com a diplomacia na Europa, utilizou-se de uma operação regular e ordinária em comércio, dispondo do saldo existente “para objetos do público serviço na Europa”.<sup>67</sup>

Em referência à justificativa apresentada pelo ministro de que teria expedido as ordens expressas para o reembolso, e fazendo coro às reclamações dos negreiros, o articulista do *Correio Brasiliense* afirmou ser inaceitável o fato de o ministro fazer uso de um dinheiro que estava depositado na Inglaterra, assegurado por boa moeda corrente, para ser reembolsado por um erário de que o próprio ministro, em visita ao Rio de Janeiro, constataria a limitada situação. E sentenciou:

o certo é que os nossos irmãos do Brasil donos dos navios apresados viram volatilizar-se as suas indemnizações e tal vez algum dia se mandem ordens ás Juntas de Fazenda do Brasil que lá paguem a esses nossos irmãos despojados das indemnizações que cá os nossos irmãos Europeus lhes embolsarão.<sup>68</sup>

Ao que as evidências indicam, bem informado estava o autor do texto do *Correio Brasiliense*. O historiador Luís Henrique Dias Tavares afirma que o pagamento das indenizações gerou processos que “exigiam largos pareceres em 1828, sob o Imperador Pedro I, ou, em 1836, sob a Regência”.<sup>69</sup> Não resta dúvida de que, sendo credores da maior parte do valor destinado ao pagamento dos afetados, muitos dos baianos estiveram às voltas com os tribunais brasileiros em busca de ressarcimentos pelos danos sofridos. Numa referência direta

---

<sup>66</sup> *Correio Brasiliense*, Volume 28, Londres, 1822, p. 325, BNL.

<sup>67</sup> *Idem*, p. 324-327.

<sup>68</sup> *Idem*, p. 74.

<sup>69</sup> Tavares, *O comércio proibido de escravos*, p. 23.

ao prejuízo a ser amargado pelos comerciantes da Praça da Bahia e demais partes do Brasil, o articulista do *Correio Brasiliense* lamentava o fato de que todos fossem privados de tais quantias “desconsolados a chupar no dedo”.

Mas o tema das indenizações era apenas um lado do desacordo. Antes mesmo dos procedimentos para recebimento das quantias ou dos protestos pela apropriação, sem cerimônia, que o governo português fez do saldo das 348.000 libras, residentes e negociantes de escravos adotaram atitudes para externar seus descontentamentos em relação ao acordo anglo-português de 22 de janeiro, que ameaçava seus interesses econômicos, conforme veremos a seguir.

### **Os temerários incidentes na Praça da Bahia**

O governo português, conhecedor da importância comercial da Costa da Mina para os armadores das expedições negreiras que partiam da capitania da Bahia e tentando minimizar as insatisfações, atribuiu ao conde dos Arcos a tarefa de contornar a delicada situação. Para tanto, ele deveria escutar as “pessoas mais inteligentes e práticas nos negócios dessa capitania” e buscar junto a elas alternativas para minimizar os inconvenientes do acordo com os ingleses, sobretudo, incentivando-os a transferir seu local de atuação para portos situados ao longo do litoral da África ao sul do Equador, que poderiam “fornecer a escravatura, que deixa de vir da Costa da Mina”. Para os membros do governo central do Rio de Janeiro, a articulação de tais medidas contornaria os eventuais transtornos, possibilitaria prover a lavoura com os “braços necessários”, evitaria uma diminuição nas “rendas reais” e, ao mesmo tempo, substituiria parte da produção do tabaco destinada ao comércio na África por “algodão, anil ou outro qualquer gênero não menos proveitoso e rico”. Dessa forma, os negociantes iriam recobrar a confiança diante da crise resultante de tal mudança.<sup>70</sup>

A empreitada atribuída a Arcos não era nada fácil. Maior autoridade do governo português na capitania, ele deveria convencer os interessados na atividade negreira na Costa da Mina de que a Coroa não fora omissa e muito menos insensível aos “inevitáveis transtornos e embaraços” que acometeriam seus negócios.<sup>71</sup> Segundo o Encarregado dos Negócios Estrangeiros, essas situações poderiam ser superadas, inicialmente, por meio da

---

<sup>70</sup> Marquês de Aguiar para o conde dos Arcos, Palácio do Rio de Janeiro, 20/9/1815, Seção Colonial, governo Geral, governo da capitania, APEB, Cartas Régias, N° 117.

<sup>71</sup> Marquês de Aguiar para o conde dos Arcos, Palácio do Rio de Janeiro, 20/9/1815, Seção Colonial, governo Geral, governo da capitania, APEB, Cartas Régias – N° 117.

transferência do capital aplicado no comércio de cativos africanos para outras atividades comerciais e para a própria agricultura. O governador nada oferecia de concreto, acenava apenas com argumentos pouco persuasivos diante do quadro desanimador, anunciado pelo Artigo 4 do Tratado, no qual as partes se comprometiam a confeccionar um outro documento com fins a abolir o tráfico de maneira definitiva. Um quadro que limitava as chances de sucesso de Arcos junto a um grupo que sofreu significativas perdas desde fins de 1810.

Os dados contidos no *Mapa dos Navios que Entraram e Saíram da capitania da Bahia* para o ano de 1811 dão uma indicação da complexidade da tarefa, ao mostrar que o envolvimento comercial da Bahia com as praças sugeridas como alternativa para a realização do comércio da escravatura era muito reduzido. Das 422 embarcações que aportaram na Bahia, naquele ano, só uma chegou de Angola, e das 445 que levantaram âncora, apenas sete tinham aquele porto como destino. Em contrapartida, para o mesmo período, foram verificados 28 regressos e 40 partidas para a Costa da Mina.<sup>72</sup> Situação não muito diferente foi observada no ano seguinte, quando foi noticiada a chegada ao ancoradouro de Salvador de apenas duas embarcações negreiras vindas de Angola, o brigue *Camponesa* e o bergantim *Flor do Mar*, descarregando, respectivamente, 382 e 387 cativos.<sup>73</sup> Em 1813, o balanço das importações do porto da Bahia informava que a soma total das mercadorias vindas da Costa da Mina foi de 828:137\$320, contra 113:600\$000 oriundas de Angola e Cabinda. Situação não muito diferente foi verificada dois anos depois, em 1815, quando foi importada a cifra de 1:328:750\$580 e 89:890\$000, respectivamente da Costa da Mina e de Angola, tendo sido verificados apenas dois registros de ingresso de duas embarcações vindas desta última região africana.<sup>74</sup> Informações que mostram uma maior atuação dos negreiros baianos nos portos situados ao sul do continente africano como uma realidade a ser construída, longe, portanto, de possibilitar a Arcos qualquer sucesso imediato na busca por reestabelecer a “ordem natural das coisas” como pretendiam as autoridades do Rio de Janeiro.<sup>75</sup>

---

<sup>72</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 14/11/ 1815.

<sup>73</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 29/9 e 04/12/1812.

<sup>74</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 11/4/1815 e 2/1/1816; *Gazeta do Rio de Janeiro*, de 19/4/1817, BN; *O Investigador Português*, vol. XIX, 1817, p. 226-229, BNL.

<sup>75</sup> Marquês de Aguiar para o conde dos Arcos, Palácio do Rio de Janeiro, 20/9/1815; Sobre a atuação dos comerciantes baianos na região de Angola, ver Mariana P. Cândido, “Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista”, in Roberto Guedes, *África, brasileiros e portugueses – séculos XVI-XIX*, Mauad: Rio de Janeiro, 2013; Roquinaldo A. Ferreira, *Dos Sertões ao Atlântico: tráfico ilegal de escravos e comércio lícito em Angola, 1830-1860*; Cristiana Ferreira Ximenes, *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos, 1750-1808*, Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

Cientes de que as novas deliberações sinalizavam mau tempo para seus negócios, os envolvidos com as atividades negreiras na capitania da Bahia protagonizaram reações nada diplomáticas para fazer frente ao horizonte que se desnudava. Tendo por base as informações contidas num relatório produzido pelo cônsul inglês Alexander Cunningham, residente na Bahia em 1816, Pierre Verger afirma que “a irritabilidade dos meios marítimos contra os ingleses se avivara”. Entre as informações enviadas ao *Foreign Office*, em meados daquele ano, o funcionário inglês relatou que, na noite de 22 de março, as pessoas que atuavam na região portuária da cidade haviam se reunido para atacar “britânicos em terra, com grandes facas e grandes bastões, declarando que iriam matar alguns antes que a noite passasse”. Naquela ocasião, teria morrido um marinheiro inglês, “vítima da raiva e da violência daquela multidão vingativa”, enquanto outro conseguiu escapar nadando para os barcos daquela nação ancorados nas águas da Baía de Todos-os-Santos.<sup>76</sup> Mesmo considerando que Cunningham possa ter pesado a mão ao narrar o acontecimento, é plausível que, naquele período, os súditos de sua majestade britânica, residentes ou de passagem pela Bahia, estivessem vivendo situações delicadas.

A inexistência de qualquer referência ao incidente na gazeta que circulava na cidade indica que o assunto exigia discrição, ou mesmo um silêncio complacente, por se tratar de atitudes nada acolhedoras contra os súditos de uma nação aliada. Certo é que a arruaça protagonizada pela gente do mar no porto de Salvador confirmava a comoção causada pelo assunto. Para o conde dos Arcos, o episódio refletia a importância daquele negócio, que envolvia dinheiro de toda a gente baiana, de funcionários públicos, militares, grandes e pequenos proprietários, que aplicavam o que podiam “para seu pecúlio”. Uma situação “que me tem posto no mais súbito grau de cuidado para evitar qualquer demonstração pública e criminosa de seu ressentimento”.<sup>77</sup> Ao que as evidências indicavam, os artifícios utilizados por Arcos ao longo de três anos não foram suficientes para serenar os ânimos dos mais exaltados comerciantes.

As expressões de descontentamento não foram canalizadas apenas contra os britânicos residentes em Salvador. Desde as primeiras apreensões feitas à revelia do Artigo 10 do Tratado de 1810, condutores que partiam de Salvador protagonizaram cenas de

---

<sup>76</sup> Apud Verger, *Fluxo e refluxo*, p. 306-307.

<sup>77</sup> Conde dos Arcos para conde das Galveias, 30/3/1812, Seção Colonial, governo Geral, governo da capitania, APEB, Cartas Régias – Nº 112. Sobre como os comerciantes de escravos alimentavam uma vasta economia regional, ver João Luís Fragoso e Manolo Florentino, *O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil em uma economia colonial tardia, Rio de Janeiro, c.1790-c.1840*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2001.

enfrentamento aos cruzadores ingleses na costa africana. Em geral, esse foi um expediente administrado à margem do que determinava a *Carta de Ordens e de Instruções* aos pilotos, mestres ou capitães, na qual estava especificado um conjunto de procedimentos destinados a garantir o sucesso da expedição. Por esse documento, todas as decisões adotadas pelos responsáveis para a condução da embarcação deveriam ser tomadas “com o zelo possível”: a forma mais adequada para a saída da barra de Salvador; a atenção com os registros das contas dos valores dos fretes, o registro no manifesto de carga caso fosse observado qualquer ausência; as pessoas com as quais deveriam contatar e, na falta delas, os seus substitutos; os locais para aquisição de canoas, vendas e trocas das mercadorias transportadas; e o limite do câmbio utilizado como referência para aquisição dos cativos. No entanto, a observação expressa “não queremos ir em coisa alguma contra os Tratados existentes da nossa Corte, com a de Londres e sofreremos por esta coisa algum prejuízo” pode indicar que, na prática, essa espécie de termo de conduta nem sempre era plenamente cumprida.<sup>78</sup>

Um extrato de correspondência enviada da Bahia em 7 novembro de 1815, e publicada em Londres, mostra que muitos dos condutores não cumpriam as determinações da *Carta de Ordem*, ou melhor, apenas obedeciam ao pé da letra a parte que os orientava a evitar os prejuízos. Numa das investidas dos ingleses, três embarcações negreiras da Bahia haviam sido tomadas, tendo sido “metido a fundo o Brigue *Leal Portuguez*, o qual dizem que se bateu com uma chalupa de guerra até a última”, enquanto outra conseguiu escapar. Uma situação que, segundo o articulista do jornal, reclamava por uma solução enérgica e definitiva para uma matéria tão significativa quanto as consequências e desavenças que continuavam a produzir “nos espíritos dos povos de ambas as nações”. Para o comentarista, era preciso estar atento à gravidade de tal situação, visto que um navio tinha ido a pique combatendo e, “se se permite, que este fermento de ódios e indignação ainda continue por largo tempo, produzirá males ou rancores, que poderão ter bem de fatais consequências”.<sup>79</sup>

As pelejas que estavam causando tantas preocupações ao comentarista eram resultado do estado de tensão e expectativa que antecederam a efetiva entrada em vigor do tratado. Sem muita inclinação a investir ao sul do Equador, muitos dos comerciantes sediados na Bahia intensificaram suas atividades, enquanto outros, que há muito delas não participavam, resolveram montar uma expedição, tendo em vista seu anunciado fim. Nessa última condição estava o proprietário e armador Antônio Luís Ferreira, que teve participação

---

<sup>78</sup> Comissão Mista, AHI, Lata 26, maço 6, Pasta 2 (Prazeres).

<sup>79</sup> *O Investigador Portuguez em Inglaterra*. Volume XV, Londres, 1816, p. 108, BNL.

regular no comércio negreiro entre os anos de 1807 e 1812, com as embarcações *Destino* e *Leal Portuguez*. Naquele período, ele realizara quatro viagens com a primeira e apenas uma com a segunda, em 1810, sob a condução do mestre Custódio da Costa Machado.<sup>80</sup> A partir daquele ano, a embarcação passou a realizar o transporte de fazendas secas e molhadas, mas sob o comando do capitão Tomaz Joaquim dos Anjos, que havia feito apenas uma viagem no comando de um tumbeiro, no distante ano de 1806, quando transportou cativos de Angola para a Bahia, no *Paquete da Bahia*.<sup>81</sup>

Quando, em maio de 1815, Antônio Luís Ferreira decidiu enviar o *Leal Portuguez*, que retornava à Baía de Todos-os-Santos após 37 dias de viagem, para nova participação no resgate de escravos na Costa da Mina, o prazo para a ratificação do tratado assinado em Viena estava em vias de expirar. Mesmo afastado há alguns anos do transporte de cativos, por certo Ferreira vislumbrou uma oportunidade para obter um lucro adicional. Aproveitando-se de que o Bergantim *Caçador*, sua nova embarcação construída entrementes na Bahia, poderia substituir o *Leal Portuguez* em sua rota principal, entre Salvador e Gibraltar. E então, contando com a predisposição do conde dos Arcos em aumentar o número de desembarques na capitania antes da proibição do comércio negreiro ao norte do Equador, Antônio Luís Ferreira solicitou licença para navegar para a Costa da Mina.<sup>82</sup> Considerando que o *Leal Portuguez* havia chegado de Gibraltar, em “lastro de pedra”, no dia 3 de maio (portanto um mês antes de d. João ratificar o Tratado assinado em Viena), seus armadores tiveram o tempo necessário ao aparelhamento da embarcação para a nova tarefa, inclusive dotando-a de mecanismos que lhe permitisse enfrentar os cruzadores ingleses.

O *Leal Portuguez* deixou o porto da Bahia depois de 27 de maio, data em que o alvará foi expedido, mas certamente antes de 26 de julho, dia em que o aviso da ratificação do Tratado foi divulgado na capitania da Bahia. Após essa data, todas as embarcações que já haviam obtido autorização para navegar para a Costa da Mina, mas ainda não haviam zarpado, foram obrigadas a renovar as respectivas licenças, uma vez que os alvarás ficaram “sem efeito... na forma do Tratado e Ordens Regias”. Esse foi o caso das sumacas *Dianna* e

---

<sup>80</sup> AHU-Baía, cx. 3, doc. 24 - AHU\_ACL\_CU\_005, Cx. 251, D. 17290. Projeto Resgate - Bahia Avulsos (1604-1828).

<sup>81</sup> Sobre a participação do *Leal Português*, de seu proprietário e do capitão no comércio transatlântico de africanos, ver APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial, Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 – 1789-1822, p. 283; *Idade d'Ouro do Brasil*, 27/12/1811, 26/5 e 15/12/1812, 22/1 e 25/6/1813, 10/1 e 09/5/1815; TSTD - Voyage # 47523, *Paquete da Bahia* (1806); Viagem 51505, *Destino* (1807); Viagem 49457, *Destino* (1808); Viagem 51538, *Destino* (1809); Viagem 51583, *Leal Português* (1810); Viagem 7504, *Destino* (1811); Viagem 7528, *Leal Português* (1815);

<sup>82</sup> Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 (1789-1822), p.283, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial; *Idade d'Ouro do Brasil*, 9/5/1815.

*Diligente*, da Lancha *S. Joao do Rio*, do Bergantim *Conde do Amarante* e do Brigue *Santo Antonio Milagroso*, cujos proprietários perderam a chance de uma última operação, que possivelmente teria um rendimento excepcional, dada a presumível alta no preço dos últimos escravos a serem desembarcados na Bahia vindos da Costa da Mina.<sup>83</sup> Por volta de meados de agosto, o *Leal Portuguez* estava na costa africana realizando os procedimentos necessários à aquisição da carga, quando foi perseguido pelo cruzador britânico *Princess Charlotte*. Apostando na habilidade de seus tripulantes e no poder dos 14 canhões que levava a bordo, o capitão Thomas Joaquim Anjos fez fogo contra a embarcação britânica, comandada por James Yeo, oficial experimentado em perseguições a navios negreiros. O comandante britânico fez valer sua experiência militar: após uma peleja de cerca de duas horas no litoral de Lagos, chegou ao fim a segunda participação do *Leal Portuguez* no comércio atlântico de cativos africanos.<sup>84</sup>

Melhor sorte teve o capitão do brigue *Temerário*, há mais tempo atuando no transporte de cativos da Costa da Mina. Apesar da perseguição encampada pelo *Princess Charlotte*, Manuel Duarte da Silva e seus comandados, além de evitar a perda do brigue, conseguiram completar o giro à costa africana, trazendo nada menos que 569 cativos, o maior carregamento oficialmente noticiado na Baía de Todos-os-Santos para o ano de 1815. Além desse feito, oficiais e tripulantes trouxeram novas notícias acerca da atuação dos cruzadores britânicos, sobretudo do que se passara com o *Leal Portuguez*.

As últimas informações sobre os acontecimentos na costa da África, trazidas pela gente que trabalhava em sua embarcação, e a entrada em vigor do Tratado que proibia os negócios da escravatura na Costa da Mina, pareciam ter convencido o proprietário do *Temerário* a tirá-lo de circulação. Em setembro, a seção de avisos do *Idade d'Ouro* estampou: “Manoel da Silva Cunha, vende o seu brigue *Temerário* proximamente chegado da Costa da Mina”.<sup>85</sup> Contudo, segundo o que se depreende de uma correspondência escrita na Bahia pouco mais de um mês após a embarcação ter retornado, a tentativa de se desfazer do

---

<sup>83</sup> Não foi possível localizar qualquer documento que especificasse a data de partida da *Leal Português*. A série do *Idade d'Ouro* disponível no APEB está incompleta, não possuindo nenhum número disponível das edições 38 a 56 do ano de 1815. As informações sobre os passaportes das embarcações citadas estão em: Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 – 1789-1822, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

<sup>84</sup> Papers presented to Parliament (1819) Vol. I, London, Printed by R. G. Clarke. p. 202 Disponível: <https://books.google.com.br/> Sobre a atuação da marinha britânica no combate ao comércio de africanos, ver Bernard Edwards, *Royal Navy Versus the Slave traders: enforcing abolition at sea 1808-1898*, Barnsley, Pen e Sword Maritime, 2007.

<sup>85</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 19/9/1815.

tumbeiro era um artifício para, publicamente, ocultar sua verdadeira intenção: armar uma nova expedição negreira à revelia das novas determinações, com a pretensão, inclusive, caso necessário, de enfrentar qualquer cruzador inglês que tentasse apreendê-lo:

está aqui armando o brigue *Temerário*, (que é muito bom de vela), que leva 20 peças [canhões] e couza de 60 homens abordo com um bom Capitão, e este vai resoluto a não se deixar tomar impunemente se acaso os Ingleses tentarem isso; e como ele é um homem bem conhecido já pela praça, todos esperam muito nele..<sup>86</sup>

A intenção de Cunha, denunciada por um correspondente do *Investigador Portuguez*, explicita o estado de inquietação dos comerciantes baianos com as investidas inglesas contra seu ramo de atuação. Em comparação com o número de viagens em nome de outros negociantes, Cunha não pode ser considerado um grande armador. Sua participação no comércio de escravos africanos daquela região datava pelo menos de novembro de 1807, quando fez um requerimento solicitando alvará para a carregação da embarcação *Voador*, sendo atendido por “estar nos termos de aproveitar-se da Graça ampliada aos moradores e Comerciantes desta Cidade”. Com essa embarcação, Cunha realizou pelo menos três viagens para resgate de escravos na Costa da Mina e, a partir de dezembro de 1813, passou a atuar com o *Temerário*, por meio do qual teria transportado para a Bahia, aproximadamente, 1.500 cativos num intervalo de dois anos.<sup>87</sup> Contudo, ainda que existissem inúmeras motivações pessoais para a montagem de uma expedição daquela natureza, não é razoável pensar que outros armadores de maior capacidade financeira não o tenham auxiliado numa tarefa em que expressavam, cabalmente, o repúdio dos comerciantes baianos em abandonar uma área onde praticamente possuíam um monopólio.

Considerando o histórico de bons giros à costa da África, pode-se dizer que o *Temerário* era um brigue confiável, a ponto de seu proprietário acreditar ser possível sustentar, caso necessário, uma peleja com um cruzador inglês. A audaciosa decisão de Manuel da Silva Cunha começou a adquirir forma em 18 de outubro de 1815, momento em que ele obteve uma nova autorização para navegar. A concessão contou com a desatenção conivente do oficial responsável pela expedição do alvará, Jose Albino Pereira, que, inteirado das novas determinações legais e, provavelmente, sabedor dos reais objetivos de Cunha,

<sup>86</sup> *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, Volume XV, Londres, 1816, p. 71, BNL.

<sup>87</sup> Alvarás de Navegação, Registros, Maço 456 – 1789-1822, p. 212, 221, 243, 281, 282, 283 e 286, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial; Para as viagens do *Temerário* ver: TSTD: Viagens 7378, *Temerário* (1813), 7383, *Temerário* (1814); e 7394, *Temerário* (1815); *Idade d'Ouro do Brazil*, 19/9/1815.

concedeu a autorização para a viagem, mas não especificou para qual local a embarcação se dirigiria na costa da África. Ao omitir a informação de que o *Temerário* seguiria, como nas vezes anteriores, para um porto numa localidade situada ao norte do Equador, o funcionário da alfândega se desobrigava de ressaltar que só era permitido “navegar pela Costa da Mina para negociar gêneros daquele País, à exceção do Tráfico de Escravatura na forma do Tratado Ratificado por S. A. R”. Por meio desse artifício, legalmente autorizado, mas sem menção ao porto de destino, o *Temerário* deixou Salvador após 7 de novembro de 1815, sob o comando do capitão Januário Feliciano Lobo.<sup>88</sup>

Mesmo tendo assumido a possibilidade de um enfrentamento com os cruzadores ingleses, o objetivo do *Temerário* era realizar um bom negócio. Por conta disso, o capitão Lobo não deve ter se descuidado dos protocolos de segurança e adotado a mesma estratégia descrita pelo oficial inglês James Yeo:

Eles raramente serão encontrados ancorados na Costa. Seu plano geral é fazer-se à terra perto de onde pretendem comprar seus escravos; se a costa estiver desobstruída, desembarcam imediatamente sua carga com o responsável, e permanecem distantes da praia até que considerem que os escravos estejam prontos, então se aproximam como antes, e se o sinal combinado for dado, recebem a bordo a carga, e zarpam em poucas horas, tendo-se abastecido de água e provisões antes de chegarem à Costa.<sup>89</sup>

Concluídas as operações preparatórias, que devem ter ocorrido em paralelo às negociações para a aquisição dos cativos e a uma distância segura do local onde ocorreria o embarque, nos primeiros dias do mês de março teve início a preparação para viagem de retorno. Conforme o relato do capitão inglês William Fisher, que comandava o cruzador *Bann*, o capitão Lobo tentou seguir à risca o plano de Cunha, pois no dia 5 ele já se preparava para receber a sua carga de 600 escravos, “mas ao ver-nos ao romper do dia cortou as amarras e

---

<sup>88</sup> Não foi possível precisar a data que o *Temerário* deixou o porto de Salvador, mas, a julgar pela carta enviada por um residente na cidade ao jornal em Londres, no dia 7 de novembro de 1815 a embarcação ainda estava na Baía de Todos-os-Santos, ver *O Investigador Portuguez em Inglaterra*, Volume XV, Londres, 1816, p. 71, BNL.

<sup>89</sup> “They are seldom to be found at anchor on the Coast. Their general plan is to make the land near where they intend to purchase their Slaves; if the Coast is clear, they immediately land their Cargo and Supercargo, and stand out to sea until they consider the Slaves are ready, they then stand in as before, and if the signal agreed on is given, take on board the cargo, and are off in a few hours, all their water and provisions being complete before they arrive on the Coast”. *British and Foreign State Papers* (1816-1817), London: James Ridgway and sons, Piccadilly, 1838, p. 132. Disponível: <https://books.google.com.br/>

veio atacar-nos”. Na oportunidade, o *Temerário* estava armado com 18 peças (canhões) e tinha cerca de 80 homens a bordo. O confronto com o *Bann* durou mais de uma hora, com grande mortandade de parte a parte, até que o *Temerário* foi tomado ao largo de Ajudá.<sup>90</sup>

Além das mortes, a batalha causou estragos no *Temerário*, reparados nos dias seguintes. A 9 de março uma tripulação britânica o conduziu a Serra Leoa para ser julgado. O relatório do oficial inglês, ainda que apresente dados ligeiramente diferentes daqueles fornecidos ao *Investigador português* pelo correspondente da Bahia, confirma não apenas o estado de insatisfação na capitania com a proibição do comércio de cativos africanos ao norte do Equador, mas também a disposição de alguns comerciantes de resistir ao novo pacto, sem desconsiderar, inclusive, o enfrentamento direto, como se podia observar. Como se não bastasse o dissabor de ver frustradas as expectativas em relação ao desempenho do *Temerário*, em sua espécie de “viagem vingadora”, o oficial inglês deu conta de que os negreiros baianos ainda haviam sofrido outra baixa significativa, no dia 16 de março, com a tomada do *Santo Antônio*, que contava com 568 escravos a bordo. Este, porém, foi apesado sem apresentar resistência.<sup>91</sup>

Por mais temerária que fosse a decisão de enfrentar os cruzadores ingleses para evitar a apreensão da embarcação e sua carga, tal atitude não era, propriamente, uma novidade e muito menos uma prerrogativa dos negreiros baianos. Em respostas a consultas feitas em abril de 1817 por Castlereagh ao Tribunal inglês em Serra Leoa sobre a existência de navios negreiros que apresentaram algum tipo de resistência às investidas dos cruzadores ingleses no momento da abordagem no litoral africano, os oficiais britânicos informaram nada menos que 18 situações, envolvendo embarcações das mais diversas nacionalidades (norte-americanas, espanholas, francesas, inglesas, portuguesas), entre as quais estava o *Leal Portuguez*, de que tratamos acima. Além disso, algumas das embarcações que conseguiram escapar haviam retornado armadas e dispostas a combater os cruzadores ingleses, sendo os três casos mais significativos os de *Nueva Paz*, *Dolores* e *Temerário*.<sup>92</sup> Todos, com maior ou menor resistência, foram derrotados, mas também impuseram sérias baixas aos britânicos.

---

<sup>90</sup> *British and Foreign State Papers* (1816-1817), London: James Ridgway and sons, Piccadilly, 1838, p. 138. Disponível: <https://books.google.com.br/>; Uma carta do mesmo oficial inglês com conteúdo semelhante datada de 24 de abril de 1816 foi publicada do *Morning Post* de 18 de junho de 1816 e transcrita parcialmente e comentada pelo *Investigador Portuguez* em julho do mesmo ano: *O Investigador Portuguez*, Volume XVI, Londres, 1816, p. 115, BNL.

<sup>91</sup> *British and Foreign State Papers* (1816-1817), London: James Ridgway and sons, Piccadilly, 1838, p. 138. Disponível: <https://books.google.com.br/>.

<sup>92</sup> *Papers presented to Parliament* (1819), vol. I, London: Printed by R. G. Clarke. p. 204-205. Disponível: <https://books.google.com.br/>.

No contexto das perseguições às embarcações portuguesas, já em 1810, o mestre do brigue *Boa União*, Pedro José Correia Vianna, que chegava ao litoral do Rio de Janeiro vindo de Cabinda com escravos africanos, foi interceptado e apresado pelas fragatas inglesas *Niger* e *Laurel*. Por ordem do comandante da primeira, seria conduzido a Serra Leoa por uma tripulação inglesa, composta por “um tenente, dois guardas-marinhas e dez marinheiros”. Dois dias depois, o mestre português liderou um ataque aos apresadores e, tendo logrado êxito na empreitada, retomou a embarcação. Em reconhecimento ao valor da atitude e à generosidade demonstrada para com os prisioneiros ingleses, d. João VI o promoveu ao posto de primeiro-tenente da Armada Real em 20 de dezembro de 1814.<sup>93</sup>

As reações voluntárias ou os enfrentamentos planejados pelos condutores dos navios negreiros da praça da Bahia, sobre os quais se tem notícia desde 1810, mesmo com alguns sucessos pontuais, não foram capazes de impedir ou limitar os ataques dos cruzadores ingleses. Confrontos como esses, quando não inutilizavam completamente as embarcações, danificavam-nas a ponto de impedir que ela fosse readquirida nos leilões e recolocadas a serviço do comércio de cativos. Além disso, o combate aos cruzadores britânicos pelos armadores interditava, praticamente, qualquer possibilidade de recuperação do capital investido na montagem da expedição, através de processos indenizatórios junto ao governo inglês. Na prática, os fracos resultados do enfrentamento direto tanto antes quanto depois do Tratado, apenas contribuiu para aumentar a indignação dos traficantes na Bahia em relação à campanha abolicionista inglesa e ao tratamento dado à questão pelo corpo diplomático lusitano. Compreendendo o pouco êxito das atitudes de enfrentamento, os negociantes de escravos da Praça da Bahia passaram a apostar em consórcios ilícitos com as autoridades públicas, para continuar atuando de maneira menos temerária.

---

<sup>93</sup> *Gazeta do Rio de Janeiro*, 31/12/1814, BNRJ.

## 4 Mantendo o curso, 1815-1817

---

Em um jornal francês lemos uma eloquente nota do ministro da França ao visconde Castlereagh, na qual protesta Luís XVIII, a acabar já, e já todo o tráfico de escravos nas colônias francesas. Sua Majestade Cristianíssima, diz a nota, concordando com os sentimentos de todo o povo francês, e com as ideias filantrópicas da Grã-Bretanha, não quer sofrer mais delongas neste importante negócio de política, e humanidade, e renuncia a qualquer prazo para o qual outras nações alegam pretextos, e dá por absolutamente proibidas todas as exportações de negros de qualquer sítio de África para as colônias do seu domínio.

Eis aqui como pensa o governo francês; e a Grã-Bretanha não esfria um só momento até acabar de todo este negócio, sobre o qual tanto se tem disputado, e que ultimamente é reconhecido por injusto em solenes tratados, e pelas mais sabias nações.<sup>1</sup>

O trecho acima foi publicado na seção “Bahia” do jornal *Idade d’Ouro*, em março de 1816, e apresenta, de maneira sucinta, como a questão da extinção do comércio negreiro passou a ser tratada no *Idade d’Ouro*, a partir da ratificação do tratado de Viena: “anunciando os fatos sem interpor quaisquer reflexões” cumprindo, a um só tempo, duas funções: a de oferecer aos interessados no tema algum nível de informação sobre como a questão era tratada fora da Bahia e, a segunda, seguia, à risca, as orientações do conde dos Arcos no momento de sua fundação.<sup>2</sup>

Foi dessa forma, recorrendo a experiências externas e, na maioria das vezes, enfatizando a postura inglesa, que residentes na Bahia acompanharam o desenrolar das ações para por fim ao comércio da escravatura. Nesse sentido, a publicação de uma nota sobre a reunião anual da Sociedade dos Cavaleiros Libertadores, entidade dedicada a promover ações de combate ao comércio de cativos no norte da África, indicava um horizonte nada promissor para os comerciantes de escravos sediados na Bahia. Na oportunidade, seria apresentado um relatório dos progressos conseguidos “contra a desgraça [escravidão] que continuava a existir em um século de luzes contra a religião, a humanidade, e honra da cristandade”. Aproveitando

---

<sup>1</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 26/3/1816, p. 1, APEB – Microfilmes.

<sup>2</sup> Maria B. Nizza da Silva, *A Primeira Gazeta da Bahia: Idade d’Ouro do Brazil*, Salvador: EDUFBA, 2011, p. 52. Sobre as diretrizes que deveriam ser seguidas pelo editor do jornal *Idade d’Ouro do Brazil* ver o capítulo 2 desta obra.

a deixa, o redator afirmou que o comércio de escravos enfrentava uma oposição muito forte por conta do destaque alcançado pelo tema na Europa, comparável, inclusive, ao engajamento nas Cruzadas, quando “os príncipes e grandes da Europa se alistavam à (porfia) para resgatar os lugares santos do domínio dos muçulmanos”. Esquecendo-se dos compromissos, o editor afirmou que tamanho engajamento indicava que o comércio negreiro caminhava a passos largos para seu fim.<sup>3</sup> Avaliação por certo exagerada, mas que revela a existência, ainda que indiretamente, de uma tentativa de demonstrar a irreversibilidade dos compromissos firmados pela coroa portuguesa em Viena. Outra notícia publicada em 22 outubro reforça esse entendimento:

O Imperador da Russia consumou no espaço de 14 annos a abolição da escravatura na província de Esthonia; e trata de fazer o mesmo nas outras províncias do seu imenso império. Estes feitos, que immortalizam sua memoria serão a poderosa causa da civilização, e prosperidade daqueles vastíssimos Estados, que desde Pedro Grande tem sido o milagre das nossas eras.<sup>4</sup>

Longe de representar a defesa do fim do comércio de escravos, a divulgação de tais informações revela o desconforto que o tema causava e, no limite, uma tentativa de convencimento quanto à necessidade de se respeitarem os limites colocados. Isso porque, ao demonstrar que as ações que visavam a abolir tal prática comercial não estavam circunscritas aos domínios da coroa portuguesa, o *Idade d'Ouro* explicitava aos interessados em sua manutenção os limites que estavam colocados à atuação das autoridades da capitania na defesa dos interesses dos negreiros baianos. Ou seja, à medida que a causa abolicionista avançava, diminuía a margem de complacência das autoridades da capitania diante de situações que indicavam, explicitamente, a violação do tratado de 1815.

Neste capítulo, analiso as reações à implementação, na Bahia, das medidas restritivas definidas pelo tratado de Viena, de 1815. Para tanto, procuro identificar os desdobramentos práticos da proibição do tráfico ao norte do Equador e de que maneira a ausência de um debate público estava associada à criação de ambiente socialmente tolerante aos flagrantes indícios de sua continuidade. Por meio da reconstituição da movimentação de algumas embarcações no porto da Bahia, busco identificar os primeiros mecanismos utilizados para continuar em atuação à revelia do que estabeleciam os diplomas feitos junto à Grã-Bretanha.

---

<sup>3</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 12/4/1816, p. 1.

<sup>4</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 22/10/1816, p. 1.

### **Do pouco que se falava na Bahia: diálogos sobre a proibição ao norte**

Entre os anos de 1811 e 1814, os residentes na Capitania da Bahia acompanharam muitas das questões ligadas ao comércio negreiro por meio das informações publicadas no *Idade d'Ouro*. Raras foram as questões ligadas ao tema não abordados pelo periódico: informes sobre apreensões de embarcações negreiras na costa da África, notas de esclarecimento de autoridades inglesas, subscrições em auxílio a envolvidos com o negócio da escravatura prejudicados pela ação dos cruzadores ingleses, entre outros. No entanto, desde os fins de 1814, quando noticiou os preparativos para o início do congresso de Viena, “pelas gazetas da Europa vemos que não tardará muito o tratado geral relativo ao arranjo das nações”, no qual também seriam discutidas as propostas inglesas para abolir o comércio escravista, as referências ao tema praticamente desapareceram.<sup>5</sup> Não há nenhuma nota tratando sobre a participação dos diplomatas portugueses nos debates e decisões que lá ocorreram em torno da proposta inglesa de condenar aquele comércio e de estabelecer um consenso em torno de seu fim.

Os envolvidos com o comércio negreiro, e toda a sorte de gente, na Bahia, interessada em conhecer os desdobramentos das negociações sobre a questão no Congresso, não puderam dispor de qualquer informação, nada foi publicado, quer em forma de nota, quer de comentário. A cobertura feita do evento limitou-se a reproduzir informes genéricos de decisões sobre os mais variados temas: indenizações a serem pagas pela França, restituição de território, reconhecimento de soberanias, etc. O silêncio do periódico só foi parcialmente rompido ao publicar o “Resumo de notícias políticas da Europa até 14 de março”, no qual falava, basicamente, das decisões do Congresso de Viena: “continua a dizer-se que o comércio da escravatura fica inteiramente abolido”. A vaga nota, no entanto, mesmo sendo antecedida do informe sobre a substituição de lorde Castlereagh, negociador inglês que buscou, sem sucesso, a aprovação da condenação geral daquele comércio, nada falou da assinatura dos acordos anglo-portugueses que teve lugar no referido Congresso. Depois dessa data, o tema só

---

<sup>5</sup> *Idade d'Ouro do Brasil*, 4/10/1815, p.1 Sobre os plenipotenciários portugueses em Viena ver: Guilherme de P. C. Santos, *A Convenção de 1817: debate político e diplomático durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 2007. Flávio Rabelo Versiani, *D. João VI e a (não) abolição do tráfico de escravos para o Brasil*. Texto apresentado no IX Congresso da BRASA (New Orleans, 27-29 de março, 2008), disponível em <[http://www.brasa.org/wordpress/Documents/BRASA\\_IX/Flavio-Rabelo-Versiani.pdf](http://www.brasa.org/wordpress/Documents/BRASA_IX/Flavio-Rabelo-Versiani.pdf)>.

voltou a ser apresentado aos leitores do periódico em agosto de 1815, quando, por determinação do conde dos Arcos, publicou-se a convenção e o tratado firmados no Congresso de Viena entre a Grã-Bretanha e Portugal, já ratificado por dom João.<sup>6</sup>

A postura adotada pelo periódico, por certo, contou com a anuência, ou mesmo interferência direta, do governador da capitania, conde dos Arcos. Impossibilitado de ir de encontro a uma determinação real, é possível que ele tenha recorrido ao poder de censura para evitar que a ampla cobertura da questão, altamente prejudicial aos negreiros da Praça da Bahia, contribuísse para ampliar o clima de descontentamento já existente – o que, certamente, potencializaria ações de flagrante desobediência ao compromisso assumido pelo monarca português. Atitude que pode ter lhe rendido alguns problemas junto aos interessados no negócio e, possivelmente, tê-lo levado a justificar seu posicionamento em relação ao tema em uma carta endereçada a dom João, por ocasião da repressão à Revolução Pernambucana, quando fez referência a esse tipo de acusação:

O crime que se me imputa é o de ter entendido o tratado de Viena mais favoravelmente aos vassallos portugueses que aos vassallos de S. M. B. Crime que não existe; porque a inteligência que dei àquele tratado foi a que S. M. El-Rei Nosso Senhor me ordenou que lhe desse, é aquela que o direito das gentes tem prescrito em suas regras de interpretações.<sup>7</sup>

Possivelmente em decorrência dos múltiplos interesses ligados ao comércio negreiro, na terra de Todos-os-Santos, o *Idade d'Ouro* nada informou dos desdobramentos, na Bahia, da proibição do comércio negreiro no norte do continente africano. O que não quer dizer que o tema foi abandonado pelo periódico. A partir de 1815, as limitações impostas ao exercício da atividade negreira passaram a ser apresentadas tendo como base ocorrências relacionadas a outras nações, com atenção à condenação das ações de combate ao tráfico adotadas pela Grã-Bretanha.

Com regularidade, as notícias diretamente ligadas à abolição do comércio de cativos africanos fora dos domínios portugueses, publicadas em jornais editados na Europa, eram divulgadas na Bahia, muitas das quais pinçadas na medida para demonstrar a intransigência dos cruzadores ingleses em seu desejo de reprimir aquele comércio. Nesse sentido, o jornal

---

<sup>6</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 25/4/1815, p.3 e 1/8/1815, p.1-3.

<sup>7</sup> Sebastião Pagano, *O Conde dos Arcos e a Revolução de 1817*. São Paulo: Ed. Nacional, 1938. p. 77.

deu considerável destaque a uma crítica dos habitantes de Nassau em relação à inoperância da esquadra inglesa da Jamaica, montada pelo governo britânico para reprimir piratas no golfo da Flórida, mas que estavam prejudicando o comércio das ilhas das Bahamas. Segundo o relato apresentado, os habitantes da localidade afirmavam que os cruzadores britânicos estariam mais interessados em aprisionar navios da escravatura que seguiam da África para Havana. Isto porque

enquanto o nosso Governo pagar 20 lib. est. por cada escravo negro apreendido em navio vindo da Costa da África para Cuba, e enquanto os capitães da Marinha Real souberem que não de receber esta recompensa, quer os navios em que se encontrarem os escravos se declarem boa preza, quer não, nenhuma dúvida haverá de que eles se apossaram de qualquer navio espanhol, ainda que seja legítima a sua viagem com escravatura. Pela rapacidade de muitos capitães nas costas da África e da Antilhas, tem a Grã-Bretanha sido obrigada a pagar, em várias ocasiões, aos espanhóis e aos portugueses, 80 li. est. por cada negro ilegalmente tomado; o que monta a uma soma enorme, como se há de ver pelas contas que se há de apresentar no Parlamento...<sup>8</sup>

A pouca divulgação por parte do periódico local não impediu que muitos dos residentes da Capitania da Bahia pudessem acompanhar as discussões sobre a abolição do comércio da escravatura, ainda que tenham sido relegadas a círculos muito restritos. Sendo o principal destino de embarcações que deixavam as mais variadas partes do mundo rumo ao Brasil, a cidade da Bahia, frequentemente, recebia exemplares de gazetas publicadas em outras praças comerciais, sobretudo aquelas redigidas em português, nas quais as informações sobre as tratativas diplomáticas conduzidas pela Grã-Bretanha para abolir o comércio de africanos escravizados eram veiculadas com frequência. Além das folhas impressas, pessoas chegavam do Velho Continente, da América e de outras partes do Império Português, algumas portando informações que, uma vez socializadas, contribuía para atualizar o diálogo sobre os destinos do comércio de cativos.

---

<sup>8</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 7/2/1817, p.2.

Sem precisar obedecer às determinações do conde dos Arcos, ou ter que se preocupar em ir de encontro aos interesses deste ou daquele assinante do jornal, os periódicos portugueses, publicados em Londres, ofereciam um panorama mais ampliado dos desafios colocados pelo diploma assinado em Viena.<sup>9</sup> O *Correio Braziliense* publicou a convenção e o tratado, seguidos de um artigo intitulado “Comércio da escravatura”, contendo comentários específicos sobre esses dispositivos legais.<sup>10</sup> No texto, o autor alertava para o cuidado que a abordagem sobre o tema requeria, mas, ao comentar o tratado, não deixou de apresentar seu posicionamento em relação ao comércio da escravatura:

Nos tínhamos já falado sobre este negócio em outros números do nosso periódico, dizendo sempre o menos que podemos, pela dificuldade da matéria e pela decidida opinião em que estamos de quão injusto é este comércio em carne humana e de quão perniciosas são as suas consequências para a prosperidade do Brasil: visto que, fiados os brasilienses nesta factícia e estranha população dos negros, se descuidam de fomentar a população com pessoas infinitamente mais úteis do que jamais o podem ser os negros de África.<sup>11</sup>

Acerca da convenção, por sua vez, o redator assinalou a importância do fato de se haver pactuado em Viena, entre outras coisas, a quantia de 300.000 libras esterlinas como indenização a ser paga aos comerciantes cujos navios ou propriedades tivessem sido tomados por cruzadores ingleses em virtude de realizarem o negócio da escravatura – um valor que, segundo ele, seria suficientemente para compensar “todas as perdas reclamadas”. Cercando-se de cuidados para não atacar diretamente os interesses de importantes comerciantes luso-brasileiros, e nem as diretrizes políticas adotadas pela coroa portuguesa, em meio a um contexto diplomático de franca oposição Grã-Bretanha à sua manutenção, o *Correio Braziliense* afirmou:

---

<sup>9</sup> Sobre a atuação dos jornais portugueses publicados em Londres, ver: José Tengarrinha, “O jornalismo da primeira emigração em Londres”. In: *Hipólito da Costa e o Correio Braziliense – Estudos*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, Brasília: Correio Braziliense, v. XXX, t. 1, 2002; Valentim Alexandre, “O Império Luso-Brasileiro em face do abolicionismo inglês (1807- 1820)”, In: Maria. B. Nizza da Silva. (Org). *Brasil, Colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 364-368; 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*. São Paulo: FFLCH/USP, 2009, p. 117, disponível em: <<http://spap.fflch.usp.br/publicacoes>>.

<sup>10</sup> *Correio Braziliense*, volume XV, 1815, p. 569-572, BNL.

<sup>11</sup> *Correio Braziliense*, volume XV, 1815, p. 633, BNL. Na mesma edição, das páginas 409 até 417, sob o título de “Negociações no Congresso de Viena, sobre o comércio da escravatura”, foi publicado um conjunto de correspondências que demonstram a movimentação britânica para conseguir a aprovação do fim do tráfico de escravos pelas potências presentes ao referido congresso.

Sem entrar na discussão minuciosa do modo por que se obteve esta suficiente compensação, podemos contudo dizer, sem receio de indiscrição, que é este outro exemplo do bom manejo das negociações em Viena, da parte dos plenipotenciários portugueses.<sup>12</sup>

Guilherme de Paula Souza Santos, ao discutir a condução do debate político-diplomático sobre o comércio de cativos africanos durante o governo de dom João, no Rio de Janeiro, afirma que jornais portugueses que circulavam em Londres foram uma ferramenta política do governo português, na Inglaterra e na América, uma vez que refutavam os argumentos dos partidários da política britânica de combate ao tráfico e, ao mesmo tempo, explicitavam os interesses e limites de atuação da corte portuguesa em relação ao comércio de africanos. Segundo o autor, por meio desses periódicos, o governo português tanto atuava na defesa de seus interesses quanto procurava “influenciar as posições sobre o tráfico de escravos na Grã-Bretanha”. Tarefa executada por meio de matérias que abordavam atos da coroa portuguesa relacionados ao comércio negreiro, de notas para responder a notícias publicadas em jornais na Inglaterra que atacavam o posicionamento da corte portuguesa em relação ao comércio negreiro ou para contestar discursos abolicionistas de membros do parlamento britânico.<sup>13</sup>

Adotando uma cobertura que, em alguma medida, visava a preservar os interesses dos negociantes de cativos africanos residentes no Brasil, esses periódicos não omitiram informações sobre o avanço das negociações para pôr fim ao comércio negreiro realizado pelas nações europeias. Além disso, por meio de notícias, artigos, notas e comentários veiculados, mesmo não tendo sido replicados pelos jornais impressos no Rio de Janeiro e Bahia, principais portos negreiros da América portuguesa, tais periódicos subsidiaram reflexões por parte de pessoas envolvidas ou não com o negócio. Em novembro de 1816, por exemplo, *O Investigador Portuguez* publicou dois textos escritos no Rio de Janeiro que discutiam o fim comércio da escravatura, por meio dos quais é possível perceber que o tema foi debatido em círculos mais amplos que os governamentais e diplomáticos. O primeiro documento, intitulado “Memória sobre a necessidade de abolir a importação de escravos no Brasil”, defende não apenas a extinção do tráfico de africanos, mas a da própria escravidão. Escrito em julho de 1815, logo após a ratificação do Tratado de Viena, seu autor se autopromoveu pioneiro na abordagem do tema e postulou que, por esse motivo, deveria ser

---

<sup>12</sup> Idem.

<sup>13</sup> Santos, *A Convenção de 1817*, p. 88.

desculpado por qualquer equívoco. Para ele, a existência da escravidão no Brasil e, conseqüentemente, sua aceitação, tinha base econômica e, como as demais ações humanas, estava voltada a atender “aos nossos interesses”. Sob tal perspectiva, a sua manutenção seria aceitável “ainda que fosse à custa de alguns males para os africanos”, caso se ela pudesse ser praticada ao mesmo tempo em que se procurava diminuir o mal causado – o que ele antecipava, no entanto, ser impossível.<sup>14</sup>

A impossibilidade de minorar os males causados pela escravidão, segundo o memorialista, fazia-se presente desde a importação dos escravizados do continente africano, momento em que se empregavam bens como fator de troca por “males reais”. A aquisição do cativo africano seria, conforme esse ponto de vista, o primeiro mal por conta de seu caráter antieconômico, uma vez que não existia qualquer garantia de que o escravo adquirido vivesse o tempo necessário para assegurar, com lucro, o capital nele empregado. No entanto, ele reconhecia ser difícil convencer os habitantes do Brasil de que a escravidão era antieconômica: “parece-me que a falta de cálculo a este respeito”, o que, no seu entendimento, não anulava a justeza de sua observação:

Devemos, pois, raciocinar assim; um escravo trabalha dez anos, cada ano ganha dez mil réis, logo produzindo líquido cem mil reis; morre então e se não deixou filhos mal deixa ao senhor seu custo, por isso que este é valor de um escravo no Brasil.<sup>15</sup>

Assim, o rendimento do capital empregado na aquisição de um cativo, presumido a partir dos juros do valor de custo e seu reemprego, mesmo considerando que ele pudesse trabalhar por dez anos, seria pífio. A tais fatores, ele alertava, era preciso acrescentar o baixo valor do jornal pago pelos escravos a seu senhor no Brasil e a insignificante reprodução dos mesmos. Combinados os aspectos, estes comprovariam que o cativo não conseguia, com o fruto de seu trabalho, devolver ao senhor o capital empregado em sua compra, o que levaria o Brasil à ruína certa, ainda que demorada.

Antecipando-se aos críticos que poderiam apontar exemplos de colônias que, a despeito da larga utilização de cativos africanos, desfrutavam de um estado de progressiva riqueza, o memorialista alertou para um “outro mal” causado pelo comércio negreiro, o de

---

<sup>14</sup> “Memória sobre a necessidade de abolir a importação de escravos no Brasil”, *O Investigador Portuguez*, volume XVII 1816. p. 245- 255, BNL. É importante ressaltar que, mesmo tendo sido escrita no Brasil, em julho de 1815, a “Memória” só foi publicada dois anos depois, em Londres, no ano de 1816.

<sup>15</sup> *O investigador Portuguez*, vol. XVII, 1816. p. 247, BNL.

ordem física. Em sua opinião, ainda que houvesse questionamentos sobre as desvantagens econômicas do comércio negreiro, seus apoiadores não poderiam se furtar a admitir o risco que tal prática representava para a integridade dos não escravos. Uma situação de perigo iminente comparada, segundo ele, à custa do suor daqueles que residiam no Brasil. Um temor que tinha por base a manutenção dos volumes de aquisição de novos cativos em África e o melhor desempenho do crescimento vegetativo da população negra em relação à branca, que poderia renovar “as cenas de Espártaco”, em que os brancos, em menor número, seriam transformados em “alvo para adestrar os novos guerreiros”.<sup>16</sup>

O outro mal apontado pelo autor da memória estava no fato de se tratar de um negócio deficitário no que dizia respeito ao erário público. O exemplo, que segundo ele confirmaria a sua afirmação, reportava diretamente à Bahia, ou melhor, às apreensões feitas pelos ingleses de embarcações dos comerciantes daquela praça:

É muito digno de notar-se que os escravos fazem ao presente no Brasil mui pouca falta, pois que havendo os ingleses desviado dele nos últimos anos pelo menos nove mil, não tem o preço nos mercados subido quantidade sensível, e é ainda mais digno de nota que, havendo o erário sido privado de noventa contos pelo menos, os seus pagamentos tido a mesma marcha, e, portanto, a sua receita de certamente.<sup>17</sup>

Logo, em sua opinião, ao contrário do que se imaginava, o Estado poderia prescindir dos impostos provenientes da aquisição da mão de obra escrava.

Nas palavras do memorialista, o modelo baiano demonstrava que a possibilidade de prejuízos com o fim da importação de cativos africanos poderia ser superada facilmente. A comprovação para tal afirmativa poderia ser observada nas colônias inglesas das Antilhas, mas também poderia ser facilmente pinçada em experiências no próprio território brasileiro. No Rio Grande do Sul, por exemplo, grande parte das tarefas produtivas era feita por homens

---

<sup>16</sup> Idem. p. 248 e 251. Sobre o medo das elites brancas ver Jaime Rodrigues, *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*, Campinas: Unicamp/Cecult, 2000; Celia Maria Marinho de Azevedo, *Onda negra, medo branco: o negro no imaginário das elites – século XIX*, São Paulo: Annablume, 1987.

<sup>17</sup> *O Investigador Portuguez*, vol. XVII 1816. p. 251, BNL. Os representantes do Governo Português no Congresso de Viena estimaram que os ingleses haviam impedido os portugueses de transportar entre 10 e 12 mil cativos. Ver “Exposição apresentada ao Congresso pelos Plenipotenciários de Portugal, sobre a pretensão da Inglaterra à Abolição imediata do Tráfico da Escravatura.” In: *Correio Braziliense*, Vol., XIV. Londres, 1815. p. 730; *Suplemento à Collecção dos Tratados, Convenções, Contratos e Actos Publicos celebrados entre a coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640*. Julio Firmino Judice Biker, Imprensa Nacional, Lisboa, 1879. p. 271, B.N.L.

livres. Contando com uma população cativa de cerca de 51.000 pessoas, a capitania apresentara uma exportação de 1.776:573\$120 no ano de 1813, enquanto que, abrigando algo em torno de 285.000 cativos, a Bahia exportara 3.000:000\$000 no mesmo período. Em outras palavras, a Bahia, com quase seis vezes mais cativos, não conseguira exportar sequer o dobro que o Rio Grande do Sul. Segundo o memorialista, a diferença de braços cativos deveria permitir aos baianos exportar no mínimo 10.000:000\$000 (dez mil contos de reis), “mas isso não acontece assim, logo segue-se que o trabalho dos homens livres excede em muito ao dos escravos”.<sup>18</sup>

O segundo texto é uma resposta à “memória”, publicado sob o título de “Objeções contra a memória antecedente”, no qual o autor, que também não teve o nome revelado, afirmou que a força de trabalho africana era “certa espécie de capital” que só poderia ser substituída por mão de obra branca, que não viria para o Brasil em número necessário.<sup>19</sup> Alegando não estar convencido do argumento apresentado na “Memória”, pois ele não passava de “sofisma para dissimular o sacrifício”, o autor das “Objeções” afirmou que o Estado [português] perderia muito com o fim do comércio transatlântico de cativos africanos, pois no Brasil havia carência de mão de obra. Segundo ele, abrir mão do ingresso anual de 30 mil negros no Brasil, ao contrário do que o autor da “Memória” queria fazer crer, na verdade representava ampliar um enorme *deficit*. Uma situação que colocava o território português na América em desvantagem em relação a alguns países em que havia abundância de braços para executar todos os trabalhos, locais nos quais o capital poderia ser aplicado em qualquer ramo da economia.

Preocupado em demonstrar que a economia do Brasil não suportaria uma imediata proibição do comércio negreiro ao norte do Equador, *Um Anônimo* afirmou que a crença em um bem maior no futuro não compensaria o mal causado no “presente”. Segundo ele, “a importação do sul da linha se alivia temporariamente, mas não tolhe estas dificuldades”. Sem citar abertamente a situação vivida pelos baianos, ele ressaltou que prescindir dos braços africanos traria sérios problemas à economia do Brasil, com especial prejuízo para o plantio do açúcar, incapaz de manter o fluxo contínuo de cativos oriundo do continente africano. Para ele, aquele ramo de atividade sequer podia esperar pelo aumento gradual da população dos

---

<sup>18</sup> *O Investigador Portuguez*, vol. XVII, 1816. p. 253, BNL.

<sup>19</sup> “Objecções contra a memória antecedente - por um anônimo”, *O Investigador Portuguez*, volume XVII 1817. p. 255, BNL.

cativos, algo que se poderia conseguir com a “lenta criação de seus descendentes”, o que não deixava outra alternativa aos senhores senão continuar empregando seu capital na aquisição de novos cativos africanos.<sup>20</sup>

Além dessas justificativas que comprovavam a impossibilidade de uma súbita substituição da mão-de-obra escrava, segundo ele, estava o fato de que “não ha coisa mais econômica do que com um produto anual de tabaco e aguardente comprar logo trabalhadores feitos”. Indiretamente, o autor das *Objecções* fez alusão aos prejuízos sofridos pelos comerciantes que atuavam ao norte do Equador lembrando que “o bem futuro da criação possível não compensa o mal presente”. Ao concluir, alertou para o fato de que a importação de cativos africanos das regiões situadas ao sul do Equador poderia resolver os problemas, momentaneamente, mas não sanaria todas as dificuldades, pois, no caso brasileiro, era necessária não apenas a manutenção do comércio atlântico de africanos, mas a ampliação do capital nele investido.

Para refutar os argumentos apresentados nas *Objecções*, o autor da *Memória* voltou à pena, em uma réplica intitulada *Resposta as objecções antecedentes*. O texto apenas reafirmou que só com o bom giro do capital de particulares e com os ganhos oriundos dele é que o Estado poderia dispor de sua parte nos lucros. No entanto, utilizou a resposta para fazer uma referência indireta aos comerciantes baianos, numa explícita tentativa de justificar a decisão real que culminou com a proibição do comércio da escravatura ao norte do Equador. Para ele a postura de d. João foi acertada, pois o fato de indivíduos obterem ganho importando ou exportando determinado gênero não significava que tal atividade deveria ser tolerada. Em sua opinião, o Estado atuou considerando que “o bem de todos está primeiro, que o de alguns, mesmo que a decisão acarretar diminuição da receita das contribuições”. Essa atitude, no seu entender, não deveria ser uma novidade em se tratando de governos preocupados com os resultados de medidas proibitivas que trariam proveito a um grande número de indivíduos.<sup>21</sup>

O fato de tal debate não ter sido divulgado no *Idade d’Ouro* não significa que ele tenha sido completamente desconhecido dos residentes da Capitania, ou que a existência de debates em torno da extinção do comércio de escravos africanos tenha passado ao largo da Baía de Todos-os-Santos. Ao contrário, os dois textos revelam que qualquer reflexão sobre extinção do tráfico e da própria escravidão, no Brasil, necessariamente precisava fazer referência à Bahia. Tais manifestações, por certo, estavam dialogando com as negociações

---

<sup>20</sup> Idem, p. 256

<sup>21</sup> “Resposta às objecções antecedentes”. In: *O Investigador Portuguez*, volume XVII, 1817. p. 251, BNL.

diplomáticas em curso para dar cumprimento ao Artigo II do Tratado de Viena, o qual previa a adoção de medidas para garantir a sua melhor execução. Um processo que se deu no decurso de dois anos e foi acompanhado pela utilização de uma série de artifícios por parte dos armadores das expedições negreiras na Capitania da Bahia.

### **Arcos de aliança**

Impossibilitados de sustentar um combate duradouro aos cruzadores britânicos após os desdobramentos do Congresso de Viena, os negreiros passaram a lançar mão de um conjunto de artifícios que lhes possibilitassem dissimular a continuidade dos negócios nas áreas proibidas. Nesse sentido, a conivência e o suborno de agentes públicos, associados à leniência das maiores autoridades da capitania, foram fundamentais para a montagem de um sistema de desembarques ilegais na Bahia. Encarregado, por ofício, de fazer cumprir as determinações régias na capitania, incluindo aí os termos pactuados pela Coroa portuguesa junto às demais nações, o governador teve uma atuação decisiva na preservação, ainda que parcial, dos interesses dos comerciantes de cativos africanos. Atuação registrada com destaque por um morador da praça da Bahia que, ao comentar a posterior designação de Arcos para ocupar o posto de ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, afirmou ser a promoção um reconhecimento pelos “prudentes estímulos à liberdade” e que, se assim não fosse, não o teriam “deixado falar tão energicamente como falaram nas queixas que dirigiram ao trono contra as injustiças dos Cruzadores Ingleses”.<sup>22</sup>

Mais do que um depoimento parcial, as observações do comentarista reafirmam uma boa relação do conde dos Arcos com um dos mais importantes segmentos comerciais da capitania. Se, por um lado, o governador lhes permitia queixar-se com energia, não raro recorria aos comerciantes, quer para contribuir com a melhoria urbana da cidade, quer para auxiliá-lo a debelar contendas políticas que ameaçavam a autoridade da Coroa de Bragança no Brasil. Assim, foi com apoio desse grupo que Arcos obteve êxito ao realizar o bloqueio a Pernambuco, por ocasião da Revolta de 1817: “é de alta justiça fazer menção da briosa generosidade dos negociantes desta praça, que todos ofereceram os seus navios para qualquer expedição relativa ao bloqueio”. Na relação das 21 embarcações e seus respectivos donos que

---

<sup>22</sup> *O Investigador Português*, Vol. XX, Londres, 1817, p. 255-257, BNL.

“gratuitamente se empregaram no bloqueio” figuravam os nomes de Manoel José Machado, Francisco José Lisboa e João Ferreira Guedes, negociantes que participavam ativamente do comércio de escravos da Costa da Mina para o porto de Salvador.<sup>23</sup>

Em reiteradas oportunidades, Arcos demonstrou significativa preocupação com os desdobramentos de decisões governamentais sobre o comércio de africanos para a Bahia. No ano de 1814, quando as primeiras tratativas para uma possível abolição da atividade negreira foram entabuladas no Congresso de Viena, ele afirmou que incentivaria, ao máximo, aquele negócio, face às discussões que prenunciavam seu fim.<sup>24</sup> No ano seguinte, postergou a publicação oficial da Carta de Lei de 8 de junho de 1815 que determinava o fim do comércio da escravatura ao norte do Equador. Meses depois, ao receber a ordem para publicar e assegurar “a mais pontual execução na parte que lhe for relativa” dos termos do Tratado assinado entre Portugal e Grã-Bretanha em janeiro, externou, em resposta, que a “cessação do tráfico de Escravos na Costa da Mina” iria impor prejuízos incontornáveis à capitania da Bahia.<sup>25</sup> No segundo semestre de 1816, intercedeu em favor de dois comerciantes da praça da Bahia, João Ferreira Guedes e Francisco Moreira Sampaio, prejudicados pela ação de um cruzador britânico, tendo conseguido que o governo do Rio de Janeiro ordenasse ao ministro plenipotenciário em Londres:

tão depressa haja recebido o presente despacho se dirija oficialmente a esse Ministro [Inglês] exigindo não somente a punição do ofensor para evitar a repetição de tal insulto, mais ao mesmo tempo, pronta e completa indenização do valor do casco e da carga da Escuna Dois Amigos.<sup>26</sup>

Nesse episódio, a disposição de Arcos para defender os comerciantes o fez desconsiderar indícios explícitos de violação do tratado de Viena. Segundo os autos do processo, a embarcação foi tomada por ordem do comandante da fragata S.M.B *Inconstant*, na noite de 28 de junho de 1816, no porto da Ilha do Príncipe. Na ocasião, aproveitando-se da

<sup>23</sup> *Idade d'Ouro do Brasil*, 8/7/1817, p1-2. TSTD - Viagens # 7, (*Formiga*, 1817); # 7404 (*Deligente*, 1816); # 40827 (*Americana Portuguesa*, 1816); e # 900078 (*Providência*, 1819). Sobre a Revolução Pernambucana de 1817, ver: Flávio José Gomes Cabral, “D. João VI entre Napoleão e os revolucionários de 1817”, in Juliana Gesuelli Meirelles e Marieta Pinheiro de Carvalho (orgs.), *Leituras e interpretações sobre a época Joanina (1792-1826)*. (Curitiba: Prismas, 2016), vol. 1, p. 244-262; e Marcus Joaquim Maciel de Carvalho, “Revisitando uma quartelada: os aparelhos repressivos e a questão social em 1817”, *Debates de História Regional*, vol. 1, n. 1 (1992), p. 69-84.

<sup>24</sup> Ofício do [Governador da Bahia] conde dos Arcos [D. Marcos de Noronha e Brito] a D. Marcos Caetano de Abreu e Menezes sobre o comércio de escravos. Bahia, 25/9/1814. AHU-Baía, cx 247, doc. 119.

<sup>25</sup> Marquês de Aguiar para o conde dos Arcos, 20/9/1815.

<sup>26</sup> Carta do Marquez de Aguiar para Cypriano Ribeiro Freire, Palácio do Rio de Janeiro, 6/9/1816, MNE, 72, ANTT.

hospitalidade que lhe fora oferecida na referida ilha, o oficial James Yeo autorizou a retirada, por meio do uso da força, da *Dois Amigos*, que se achava naquele porto com 250 escravos resgatados do bergantim *Brasileiro*, que teria naufragado no Porto de Onim/Lagos. Para Arcos, uma atitude de flagrante desrespeito não apenas em virtude do ataque “à Independência e Soberania da Coroa de Portugal”, mas também porque a partida do *Brasileiro* do Porto da Bahia havia ocorrido antes da publicação do Alvará Régio que dava ciência àquela praça da ratificação do Tratado de Viena.<sup>27</sup>

Ao formalizar a representação contra a tomada da *Dois Amigos* pelo cruzador inglês, o encarregado português em Londres centrou sua argumentação nas informações fornecidas pelo conde dos Arcos que, por sua vez, não demonstrou interesse em realizar um exame mais detido sobre dois detalhes importantes: primeiro, a imprecisão quanto às informações prestadas sobre a data em que o *Brasileiro* saiu de Salvador; e segundo, a inexistência de um documento que indicasse o porto a que se destinava, mesmo expediente utilizado pelo *Temerário* em sua derradeira viagem. Sabedor de que nenhuma embarcação negreira levantava âncora no mesmo dia em que recebia o alvará, e que também não era comum a omissão no registro alfandegário do local de destino, o governador da capitania se limitou a prestar as informações básicas de modo a não comprometer as justificativas apresentadas pelos comerciantes. Mesmo encaminhando o processo na defesa dos interesses dos súditos portugueses, o responsável por acompanhar o caso em Londres, José Martins Barroso, não deixou de observar “a aparente ilegalidade da viagem e o risco considerável que o dito navio corria de ser tomado e legalmente condenado”, pois os proprietários não apresentaram os documentos necessários para anexar à representação. Barroso não deixou de cumprir o seu dever e exigiu o ressarcimento pela perda sofrida, mas ficou “na dúvida de qual seria a impressão que as circunstâncias acima mencionadas terão para com o Juiz Arbitro e mesmo para com o Governo Inglês”.<sup>28</sup>

Interessados em demonstrar que as justificativas dos comerciantes portugueses não se sustentavam, os ingleses contestaram a “representação não documentada do dono”, inferindo, a partir de uma minuciosa inspeção realizada na equipagem, que, ao contrário do alegado, a embarcação havia saído da Bahia depois da publicação do alvará régio. A

---

<sup>27</sup> Caixa 175, MNE, ANTT. Sobre a atuação dos embaixadores em Londres, 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*, São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2009, capítulo II. Sobre a apreensão do *Dois amigos* ver *TSTD*, Viagem # 7597 (*Dois Amigos*).

<sup>28</sup> Cópia do Ajuste de contas do *Dois Amigos* duplicata assinada por José Martins Barroso, Caixa 175, MNE, ANTT.

argumentação dos ingleses baseava-se em seu conhecimento sobre os procedimentos utilizados pelos comerciantes de escravos na costa da África ao norte do Equador. No entanto, eles não possuíam provas irrefutáveis de que o *Brasileiro*, na oportunidade, atuava à revelia do tratado. Assim sendo, o caso foi decidido com base nas informações oficiais enviadas da Bahia pelo conde dos Arcos. O desfecho foi portanto favorável aos negociantes, sendo o episódio tratado como uma violação territorial, ficando o governo Britânico obrigado a arcar com o pagamento da indenização reclamada.<sup>29</sup>

Antes mesmo das tomadas do *Leal Portuguez*, *Temerário* e *Santo Antônio* em portos situados ao norte do Equador, e da atuação complacente nos episódios envolvendo o *Brasileiro*, a omissão do conde dos Arcos diante dos desrespeitos ao Tratado de Viena pelos traficantes já era de conhecimento público. Em carta enviada da Bahia em 2 de março de 1816, publicada no *Morning Chronicle* em 1 de junho e transcrita pelo *Investigador Portuguez*, um correspondente afirmava que, durante o mês de fevereiro, cerca de 12 embarcações negreiras ancoraram em Salvador transportando homens, mulheres e crianças da costa oeste da África, numa afronta tanto ao tratado anglo-português, quanto à declaração das potências da Europa no Congresso de Viena. O informante, um súdito inglês ou alguém que assim se apresentava, lamentava tal estado de coisas: “Eu pensava, e até sabia, que os nossos cruzadores naquelas paragens dariam boa conta de tais navios, porém parece que se ali estavam os nossos navios, os traficantes de escravos foram bem felizes por lhes escapar”.<sup>30</sup> E completou afirmando que tais desembarques eram vergonhosos não apenas “para o governo que o permite, como para todo o mundo!”. Mesmo generalizando a crítica, a missiva denunciava as autoridades da capitania da Bahia que, de forma específica, não apenas continuavam permitindo o ingresso ilegal de embarcações negreiras, como haviam permitido que saísse “deste porto para a Havana um navio com bandeira espanhola carregado de nossos consemelhantes”.<sup>31</sup>

Preocupado com o impacto de uma acusação daquela natureza sobre a imagem do governo português em Londres, o redator do *Investigador* tratou de negar a acusação de conivência do governo da Bahia, como também refutou que o comércio da escravatura

---

<sup>29</sup> Caixa 175, MNE, ANTT. Sobre a atuação dos embaixadores em Londres, ver: Costa Santos, *A convenção de 1817...*, capítulo II.

<sup>30</sup> *O Investigador Portuguez*, Volume XV, 1816, p. 79-80, BNL. A informação da ocorrência de 12 desembarques de cativos vindos da Costa da África apenas no mês de fevereiro de 1816 não foi confirmada nas pesquisas realizadas nas 19 edições do referido ano que registram as entradas de embarcações dos meses de janeiro e fevereiro. Localizei apenas 7 embarcações negreiras, sendo que destas 2 vieram por Pernambuco e uma pelo Rio de Janeiro. O TSTD registra 31 desembarques na Bahia para o ano de 1816.

<sup>31</sup> *O Investigador Portuguez*, Vol. XV, Londres, 1816, p. 79-80, BNL.

estivesse a ser praticado de maneira ilegal. Segundo ele, antes de ser vergonhoso, o referido comércio era “necessário para a cultura do reino do Brasil”. Sem entrar no mérito da veracidade dos números apresentados pelo informante, exagerados (se considerados para um único mês), questionou o direito britânico de tomar navios de uma nação amiga. E, numa explícita tentativa de desqualificação das informações apresentadas na missiva, afirmou que as mesmas eram fruto de ignorância ou da “má fé”, pois aquele comércio era autorizado pelos tratados dos quais Portugal era signatário e também por não haver prova de “que a escravatura, chegada á Bahia, vinha de paragens proibidas”.<sup>32</sup>

Indicando ter ciência das notícias que circulavam em Londres, o conde dos Arcos tratou de apresentar demonstrações públicas de seu zelo em relação aos pactos firmados pela Coroa portuguesa. Em 14 de julho, oficiou ao intendente da marinha na Bahia, sobre a necessidade de “restrita execução” do Aviso Régio de número 11, expedido pela Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, encaminhado em 17 de abril de 1816. O documento visava, sobretudo, corrigir as divergentes “interpretações dos 2º e 4º artigos dos tratados firmados em 22 de Janeiro do ano de 1815”, e reiterava três questões: primeiro, só obteriam despacho as embarcações negreiras que se destinassem aos portos da costa africana “que se achavam dentro de 5º, 12º e 15º graus da mesma Latitude, por serem os territórios de ambas as Costas d’África, ao sul do Equador”; segundo, a participação de portugueses no comércio de cativos estava limitada ao suprimento das possessões portuguesas exclusivamente; e, finalmente, era obrigatória a realização de vistorias nas embarcações que se propusessem a carregar, para os portos africanos, ouro, cera, marfim e outros produtos dessa espécie. Além dessas “orientações” vindas do Rio de Janeiro, Arcos adicionou ao texto uma explicação sobre a impossibilidade de comerciar nas paragens situadas entre Gabão e Cabo Lopo, por conta do “risco iminente de terem apreendidas suas embarcações pelos cruzadores Ingleses e confinadas em regra pelas autoridades Britânicas”.<sup>33</sup>

Oficialmente, a correspondência à autoridade portuária visava evitar qualquer atitude complacente dos subordinados ao governo da capitania com aqueles que insistiam em permanecer atuando na Costa da Mina. Contudo, o trecho adicionado indica que Arcos pretendia alertá-los da impossibilidade de continuar utilizando, como justificativa, uma suposta imprecisão dos termos que determinavam os limites das áreas proibidas pelo Tratado, para continuar seguindo rumo a portos localizados ao norte do Equador, um subterfúgio que pode ter possibilitado a João Ferreira Guedes, por exemplo, receber, sem embaraços

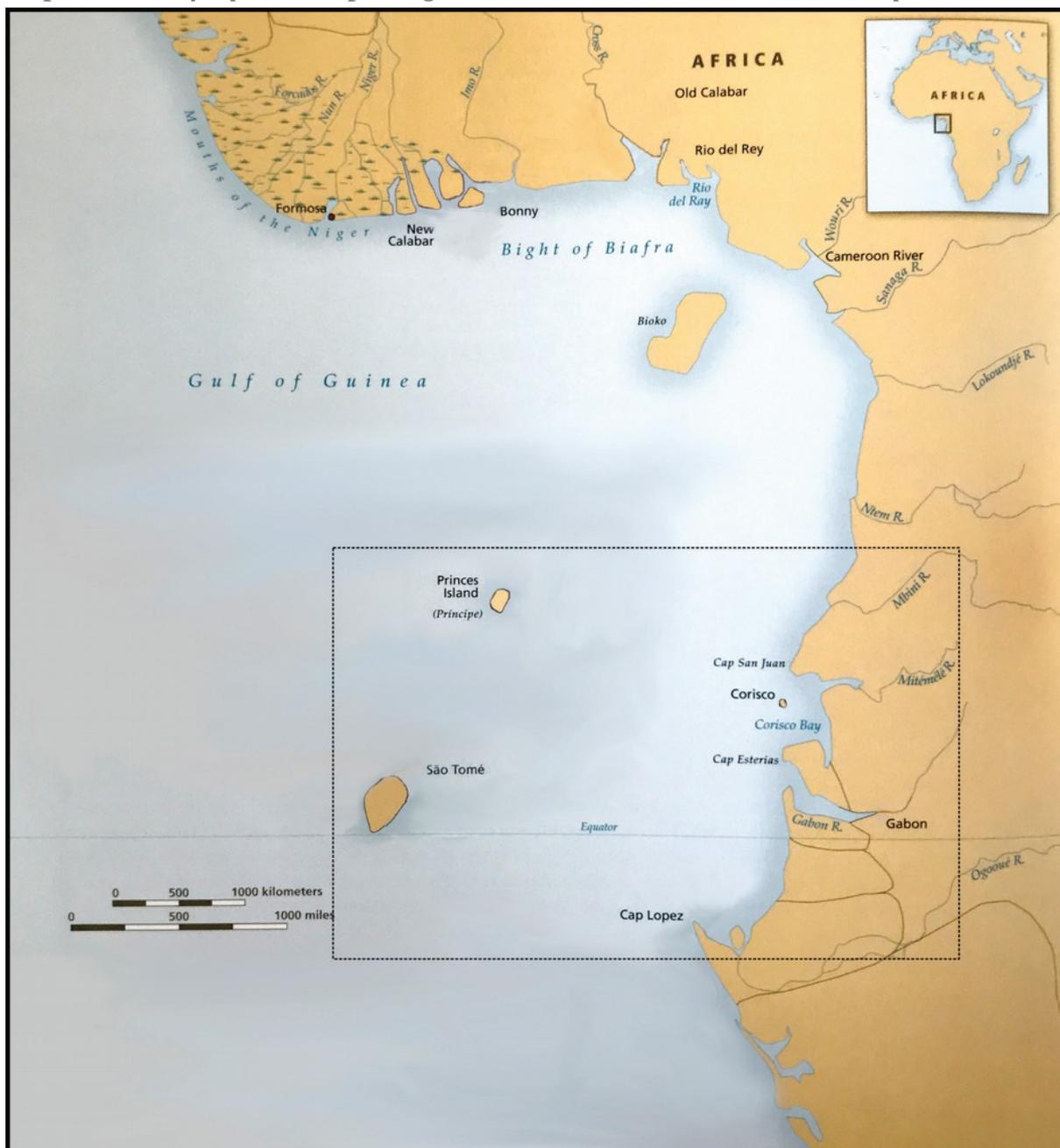
---

<sup>32</sup> Idem, p. 113.

<sup>33</sup> Conde dos Arcos ao Intendente da Marinha, 14/7/1816, APEB, Colonial, Correspondência Expedida para Autoridades Diversas, livro 169.

quaisquer, 308 cativos vindos de Cabo do Lopo a bordo da escuna *Caveira*.<sup>34</sup> Cativos que podem ter sido adquiridos ao norte da Linha, mas facilmente apresentados no momento de sua chegada Bahia como originalmente comprados ao Sul, dada a proximidade das localidades, conforme se pode ver no mapa abaixo.

*Mapa 2. Portos frequentados por negreiros baianos no limite da Linha do Equador*



**Fonte:** adaptado de Map 84: Slaves Leaving Locations on the Bight of Biafra, 1525 – 1750. in: David Eltis, e David Richardson. *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven & London: Yale University Press, 2010, p. 126.

<sup>34</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 27/2/1816, p. 4.

Demonstrar pouco apreço aos termos proibitivos, fazer vistas grossas a desembarques de cativos sabidamente oriundos de locais situados acima da linha do Equador, ou retardar o comunicado de determinações reais, foram algumas das principais ações do governador que favoreceram os comerciantes de escravos atuando na Bahia. Mas, além de um conjunto de atos dissimulados, em algumas oportunidades Arcos atuou abertamente em desacordo com o que determinava a Carta de Lei de 8 de junho de 1815, em seu Artigo 1:

Que desde a Ratificação deste Tratado, e logo depois da sua publicação, ficará sendo proibido a todo e qualquer Vassalo da Coroa de Portugal o comprar escravos, ou traficar neles, em qualquer parte da Costa da África ao Norte do Equador, debaixo de qualquer pretexto, ou por qualquer modo que seja; excetuando com tudo aquele ou aqueles navios que tiverem saído dos Portos do Brasil, antes que a sobredita Ratificação haja sido publicada; contanto que a viagem desse ou desses navios se não estenda a mais de seis meses depois da mencionada publicação.<sup>35</sup>

Em 29 de janeiro, decorridos três dias do fim do prazo legal para o retorno de embarcações que haviam partido antes da publicação da ratificação, as autoridades do porto não criaram nenhum embaraço para que o capitão Fortunato Luiz Pinto, vindo da Costa da Mina, especificamente de Porto Novo, ancorasse no porto de Salvador o bergantim *Scipião Africano* com cativos, propriedade de João Teixeira de Oliveira.<sup>36</sup> Robert Conrad, ao discutir os artifícios utilizados com considerável frequência pelos negreiros, afirma que os mesmos resultaram da conivência e corrupção de agentes públicos.<sup>37</sup>

Menos de 30 dias depois desse desembarque explicitamente ilegal na Baía de Todos-os-Santos, a capitania foi palco de uma das mais sérias ameaças à manutenção da ordem escravista. De acordo com as informações prestadas por alguns residentes na cidade de Salvador ao *Investigador Português*, “pelo meado de fevereiro houve uma terrível insurreição dos negros do Recôncavo”, que provocou a queima de dois engenhos e a morte de quatro “feitores ou caixeiros”. Como resultado de tamanha desordem

desde o dito tempo estavam os militares em armas rondando as estradas. Os proprietários ricos tinham armado a gente forra e faziam das suas casas castelos. Todas as mulheres clérigos e homens pobres haviam desamparado

<sup>35</sup> *Collecção de Leis do Império do Brasil* - 1815, p. 27, vol. 1

<sup>36</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 9/2/1816, p. 4.

<sup>37</sup> Robert Conrad, *Tumbeiros*, 1985, p. 75. Sobre os métodos utilizados pelos traficantes para burlar a fiscalização, ver também Verger, *Fluxo e refluxo*, cap. XI.

suas habitações e tinham ido buscar abrigo nas casas dos Coronéis e Capitães mores que estavam sustentando estes hospedes com extraordinária despesa.<sup>38</sup>

Os informantes reclamavam, explicitamente, dos sentimentos filantrópicos de Arcos para com os negros e o acusavam de ser portador da linguagem de “Wilbeforce e outros advogados da causa dos pretos”, postura que seria um convite ao assassinato de todos os brancos.

Ao comentar as informações enviadas da Bahia, o editor do jornal lembrou que “os pretos desta parte do Reino do Brasil quiseram celebrar a revolta de fevereiro de 1814 com outra em fevereiro de 1816”, para cobrar do conde dos Arcos a mais atenta vigilância e rígida disciplinado “inimigo necessário:

Mau é que os escravos, em qualquer parte que seja, se acostumem á esta espécie de combates e se ensaiem na arte da desobediência armada; porque se muitas vezes podem ficar vencidos, basta que uma só fiquem vencedores para transtornarem toda a política e segurança de todo o Reino do Brasil.<sup>39</sup>

O levante ocorreu em 12 de fevereiro e foi iniciado em Santo Amaro da Purificação e em São Francisco do Conde, após a realização de festejos religiosos, e durou cerca de quatro dias. Os negros incendiaram dois engenhos, além de algumas casas. Alguns dentre os que não aceitaram aderir à causa rebelde, além de alguns brancos, foram mortos nos confrontos. O levante no Recôncavo foi debelado por um corpo de milícia mantida pelos senhores de engenho da região, motivo pelo qual o estilo de governo do conde dos Arcos foi novamente contestado. Nas palavras de João Reis, “nunca a classe proprietária se encontrara tão distante da administração colonial, na questão do controle de escravos”.<sup>40</sup>

A situação aterrorizante protagonizada pelos cativos num espaço de dois anos causou novos e sérios embaraços à administração do conde dos Arcos, mas também lançou dúvidas sobre a responsabilidade de outros atores. O redator do *Investigador Portuguez*, ao comentar a revolta ocorrida na Bahia, cuja “falta recai, como mencionam as notícias que transcrevemos”, sobre o governador, afirma que suas atitudes deveriam merecer muita atenção por parte do

---

<sup>38</sup> *O Investigador Portuguez*, vol. XV, Londres, 1816, p. 465, BNL.

<sup>39</sup> *Idem*, p. 495-496.

<sup>40</sup> Reis, *Rebelião escrava...*, p. 92.

governo do Rio de Janeiro.<sup>41</sup> A cobrança por uma postura mais enérgica da Corte sobre seu subordinado certamente derivava da posição de muitos dos senhores de engenho baianos, que consideravam Arcos como único responsável por situações daquela natureza, sobretudo por não impor a disciplina necessária para com os costumes africanos de modo a restringir, na origem, qualquer revolta. No entanto, ainda que contestando a capacidade político-administrativa do governador, o redator do *Investigador* fez questão de chamar à cena outros atores: “e quem sabe além disto, se haverão molas estranhas, que agitem os escravos?”<sup>42</sup> O questionamento quanto a uma possível participação de agentes externos a incentivar a insubordinação dos cativos, ainda que indiretamente, era uma alusão a uma possível interferência dos ingleses e de sua campanha contra o comércio negreiro. Isso, por certo, contribuiu para amortecer as críticas a Arcos esteve exposto por conta do ocorrido.

As convicções de Arcos quanto à necessidade da reposição contínua de cativos como único meio de prover a lavoura de força de trabalho parecem não ter sido abaladas pela insurreição de fevereiro, pois entre 5 e 6 de março, ainda no calor dos acontecimentos, o bergantim *Scipião Africano*, o mesmo que chegara após esgotado o prazo previsto no Tratado, e a escuna *Caveira*, outra conhecida embarcação negreira que atuava na Costa da Mina, receberam autorização para navegar à costa da África, sem que fossem especificados os portos de destino.<sup>43</sup> Se os grandes senhores de escravos estavam irritados com o governo do conde dos Arcos, os operadores do tráfico, agora ilegal acima da linha do Equador, pareciam estar razoavelmente satisfeitos. As pressões diplomáticas e militares inglesas haviam dado origem a uma nova era, mas os comerciantes baianos não estavam dispostos a deixar que esse novo tempo correspondesse integralmente aos desejos dos abolicionistas britânicos.

No mês seguinte, o jornal *Idade d'Ouro* publicava um aviso de Sydney Smith, presidente da Sociedade dos Cavaleiros Libertadores de Escravos, sobre a prestação de contas da entidade para aquele ano e sobre os progressos conseguidos na luta contra a escravidão. Ele considerava, entretanto, ser uma “desgraça que este comercio ainda continuasse em um século de Luzes”, para em seguida comentar em tom de alerta:

---

<sup>41</sup> *O Investigador Portuguez*, vol. XV, Londres, 1816. p. 497, BNL.

<sup>42</sup> *Idem*.

<sup>43</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), p. 286, APEB, Seção de Arquivo Colonial e Provincial.

Daqui se infere, que o comércio dos escravos tem contra si uma barreira insuperável, e que este objeto vai tomando a mesma importância, que o antigo objeto das cruzadas, quando os Príncipes e Grandes da Europa se alistavam à (porfia) para resgatar os lugares Santos do domínio dos Mulsumões.<sup>44</sup>

Dado o controle que as informações sobre os questionamentos à escravidão sofriam na imprensa baiana, é possível especular que tal notícia fosse um alerta, uma espécie de aviso aos interessados na manutenção do comércio atlântico de africanos sobre as ações dos seus opositores, cada vez mais tenazes e articulados aos poderes europeus. O horizonte era desafiador, mas ainda assim muito convidativo, dada a lucratividade do negócio e a sabida conivência das autoridades da capitania com as velas dos negreiros que insistiam em embarcar cativos acima da linha do Equador.

### **Sob outra bandeira**

Oficialmente, a partir de 26 de janeiro de 1816, nenhuma embarcação poderia entrar no porto de Salvador com escravizados adquiridos nos portos situados ao norte da África. A data foi estabelecida com base no Artigo I do Tratado de 22 de janeiro de 1815, que assegurava o retorno com sua “carga” aos navios negreiros que tiverem saído dos portos dos brasileiros, “contanto que a viagem desse ou desses navios se não estenda a mais de seis meses depois da mencionada publicação”, o que ocorreu no dia 26 de julho, quando o governador Conde dos Arcos recebeu o aviso régio comunicando a ratificação.<sup>45</sup>

Mas, dois meses após o fim do prazo, ancorou no porto de Salvador, contrariando a determinação real, o bergantim espanhol *Águia*, com “carga de 385 cativos” vindos diretamente da região onde os portugueses não mais podiam negociar.<sup>46</sup> Seu ingresso foi anunciado sem ressalva na gazeta da cidade, que informou a origem da “carga” transportada. Contudo, omitiu o nome do proprietário da embarcação, bem como se ela estava consignada a algum comerciante na Bahia. As autoridades portuárias nada viram de ilegal na chegada de um navio espanhol trazendo africanos escravizados do norte do Equador. Diante dos indiscutíveis indícios de que os baianos estavam recorrendo ao pavilhão espanhol para

---

<sup>44</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 12/4/1816, p. 1.

<sup>45</sup> *Collecção de Leis do Império do Brasil - 1815*, p. 27, vol. 1.

<sup>46</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 28/5/1816, p. 4.

continuar o seu comércio na costa da Mina, o cônsul inglês na Bahia informou o desembarque a seus superiores e a diplomacia britânica fez protestos junto ao governo português.<sup>47</sup> Obrigado a responder a suspeita de violação dos compromissos assumidos, o governo português no Rio de Janeiro instruiu o representante português em Londres a apresentar justificativas, nos seguintes termos:

Ocorrendo que o Governador e Capitão General da Bahia consentiu casualmente na admissão e venda no porto daquela cidade de Escravos extraídos dos portos da Costa de África ao Norte do Equador, e importados pelo navio espanhol *Águia*; e podendo suceder que este facto apareça ai exagerado, e seja havido como uma infracção voluntaria do Tratado de 22 de Janeiro 1815, manda Sua Majestade transmitir a Vossa Excelência por cópia tanto do respectivo officio do sobredito Governador e Capitão General, como a resposta expedida por esta Secretaria d'Estado para que Vossa Excelência inteirado das providencias que o Mesmo Senhor prontamente tem dado para repelir qualquer arguição sobre este acontecimento.<sup>48</sup>

Lamentavelmente, não localizei o ofício por meio do qual o Conde dos Arcos respondeu as indagações feitas pelas autoridades do Rio de Janeiro. Todavia, a resposta elaborada pela Secretaria de Estado buscava isentá-lo da responsabilidade, apresentando o ocorrido como algo isolado, que não representava descumprimento dos acordos firmados junto à Grã-Bretanha. Apesar disso, o expediente protagonizado pelo *Águia* nas águas da Baía de Todos-os-Santos era sabidamente um artifício já utilizado por comerciantes franceses, americanos, e até ingleses, para fazer o comércio ilegal de cativos africanos. Impedidos pelos compromissos assumidos por seus respectivos países de fazer o comércio de africanos nos portos situados ao norte do Equador, esses comerciantes aproveitaram-se da inexistência de restrição formal da participação dos súditos espanhóis e, até o ano de 1817, recorreram à bandeira espanhola para continuar em operação. Segundo o visconde Castlereagh, esse mesmo subterfúgio foi utilizado pelos portugueses. Desde que a abolição ao norte da linha

---

<sup>47</sup> Sobre a atuação comercial de Lima e Coelho, ver *Idade d'Ouro do Brazil*, 5/10/1813. p.4; *Idade d'Ouro do Brazil*, 17/01/1815. p. 4; *Idade d'Ouro do Brazil*, 17/11/1815, p. 5. Para as licenças concedidas a embarcações negreiras de propriedade de Domingos José de Almeida Lima e Antonio Ferreira Coelho, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB; Ambos possuíam um histórico de participação regular em armações negreiras, que datava do início do oitocentos, Coelho aparentemente haviam abandonando o negócio por volta de 1812 quando solicitou licença para as embarcações: *Piedade* e a *Fragatinha*. Já Almeida realizou sua última viagem dois anos depois em 1814 tendo solicitado licença para o *Boa Hora*.

<sup>48</sup> Marquês de Aguiar para Cypriano Ribeiro Freire, Palácio do Rio de Janeiro, 30/7/1816, ANTT, MNE, Caixa 175.

entrou em vigor, eles passaram a atuar “sob a bandeira espanhola”, para camuflar seu comércio ilegal.<sup>49</sup> Logo, diferente do que as autoridades portuguesas argumentaram, o desembarque promovido pelo *Águia* mostra que tal expediente esteve em uso na Bahia.

O procedimento ilegal a que recorreram os donos do *Águia*, mesmo sendo muito comumente utilizado por embarcações negreiras de outras nações, também foi facilitado pela significativa presença de bandeiras espanholas tremulando em embarcações que atracavam então no porto de Salvador, bem como das relações entre comerciantes da Bahia e de Cuba, conforme se depreende da tabela abaixo:

*Tabela 5. Movimento das embarcações no porto de Salvador, 1816*

Origem da embarcação		Entrada	Saída
Portuguesa	Portos do Brasil	290	214
	Portos de Portugal	73	56
	Ilhas	2	0
	África	21	37
	Inglaterra	5	3
	Gibraltar	18	16
	França	1	0
	América Inglesa	1	0
	América Espanhola	7	17
<b>TOTAL</b>		<b>418</b>	<b>343</b>
Alemã		2	0
Francesa		7	4
Americana		17	22
Espanhola		15	6
Holandesa		2	3
Inglesa		57	52
Sueca		1	1
<b>SOMA</b>		<b>519</b>	<b>431</b>

**Fonte:** Gazeta do Rio de Janeiro, 19/04/1817, p. 3-4.

<sup>49</sup> Memorandum of Viscount Castlereagh., Inclosure in No. 18, c. Viscount Castlereagh to His Excellency Sir Charles Stuart, H. B. Foreign Office, february 21, 1818. In: Papers presented to Parliament in 1821. vol. II London: Printed by Harrison & Son, Lancaster-curt, strand, 1821. p. 101. “Thus the portugueze slave trader since the abolition north of the line took effect has been found to conceal himself under the Spanish flag the American and even the British dealer, has in like manner assumed a foreign disguise.” Parte deste documento está transcrito por Leslie Bethel, *A abolição do comércio brasileiro de escravos*, p. 39.

Os dados mostram que, durante o ano de 1816, as entradas de embarcações espanholas no porto da Bahia ficaram atrás apenas das inglesas e americanas. Grande parte dos navios de pavilhão espanhol vinham de Barcelona, Cartagena, Havana, Lima e Montevideú. Transportavam os mais diversos produtos: aguardente, algodão, cabos, cacau, couro, crinas de cavalos, papel, prata, sebo, tabaco, vinho, vinagre, entre outros, frequentemente anunciados nas listas de *Preços Corrente dos Gêneros de Estiva por Atacado*. Vez por outra, vinham arribadas, por avarias, falta de água ou alimentos; outras chegavam sem quaisquer mercadorias. A grande maioria dessas embarcações estava consignada a comerciantes que atuavam na praça da Bahia, dentre os quais se destacavam Domingos José de Almeida Lima e Antônio Ferreira Coelho.

Domingos José Almeida Lima era um bem-sucedido comerciante, regularmente matriculado na Praça da Bahia. Irmão da Santa Casa de Misericórdia, onde foi tesoureiro no período de 1811 a 1812, e ocupou o posto de primeiro tenente do sétimo regimento do Real Corpo de Artilheiros Milicianos Guarda Costa do Príncipe Dom Pedro, criado por d. João em 13 de maio de 1811, cujos oficiais foram escolhidos pelo Conde dos Arcos entre os “ricos proprietários e negociantes”. Era proprietário de diversas embarcações que faziam o comércio de longo curso: *Scipião Africano*, *S. José Diligente*, *Boa Hora*, *Lusitânia* e *Toninha*,<sup>50</sup> por meio das quais participou regularmente do comércio da escravatura na costa africana, realizando 13 viagens, entre dezembro de 1806 e outubro de 1822.<sup>51</sup> Além da considerável atuação no comércio negreiro, Almeida Lima foi consignatário de mais de uma dezena de navios espanhóis que aportaram na Bahia, entre os anos de 1814 e 1818: *Nova Ana*, *União*, *Catalunha*, *S. José*, *Trindade*, *Segundo Campiador*, *Currutaco*, *Fama Navarina*, *Jano* e *Fortuna*.<sup>52</sup>

Parceiro comercial de Almeida Lima pelo menos desde 1813, Antônio Ferreira Coelho foi também um importante comerciante em Salvador. Do mesmo modo que seu sócio, pertenceu ao Real Corpo de Artilheiros Milicianos Guarda Costa do Príncipe Dom Pedro, ocupando o posto de Quartel Mestre, oficial responsável pelas atividades administrativas. Da mesma forma, foi membro da Santa Casa, tendo ocupado o cargo de escrivão nos anos de

---

<sup>50</sup> Para a movimentação das embarcações, ver Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB.

<sup>51</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 21/10/1814, p. 4.

<sup>52</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 11/2/1814, p. 4; 02/08/1814, p. 4; 23/08/1814, p. 4; 18/07/1815, p. 4; 19/07/1816, p. 2; 8/10/1816; 21/01/1817, p. 5; 16/09/1817, p. 5; 19/12/1817, p. 6; 22/09/1818, p. 5 e 17/11/1818, p. 4; Sobre a Santa Casa de Misericórdia na Bahia ver A. J. R. Russel Wood, *Fidalgos e filantropos: a Santa Casa da Misericórdia na Bahia*. Editora Universidade de Brasília, 1981; Anna Amélia Vieira Nascimento, *Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador: Edufba, 2007.

1817 e 1818.<sup>53</sup> Possuiu várias embarcações empregadas no “resgate de Escravos aos Portos da Costa da Mina” (*N. S. da Piedade, Flor de África, Fragatinha, Catarina e Alexandre Magno*) por meio das quais realizou 11 viagens entre os anos de 1807 e 1811. Sem registro de atividade no comércio de cativos a partir de 1812, passou a receber, em consignação, navios espanhóis que chegaram à Baía de Todos-os-Santos, entre os quais *Junta Central, Três Irmãs, Hespanhol* e *Nova Ana*.<sup>54</sup> Após aproximadamente quatro anos sem qualquer registro de sua participação no comércio negreiro, em 1816 ele retornou às atividades conforme anunciou o *Idade d’Ouro*: “Lima e Coelho vendem escravos moçambiques e cabindas a preços cômodos”.<sup>55</sup>

A participação de Almeida Lima e Coelho Ferreira na realização do comércio de longo curso a partir do porto da Bahia, notadamente no transporte de africanos escravizados na costa da Mina e a recepção em consignação de embarcações espanholas, conferiu a ambos uma condição privilegiada na utilização de uma das primeiras ações para burlar a proibição do comércio da escravatura ao norte do Equador. Em 10 de julho de 1816, Almeida Lima recebeu, em consignação, o bergantim espanhol *Fortuna*, que chegou a Salvador conduzido pelo mestre José Agostinho da Silva, em lastro. Essa embarcação veio de Cuba, onde havia desembarcado uma “carga humana” no fim março de 1816.<sup>56</sup> A chegada em lastro de uma embarcação espanhola não passou despercebida pelas autoridades da Capitania, e o *Fortuna* acabou embargado por ordem do conde dos Arcos, até que o governador fosse devidamente instruído sobre como proceder em relação às escalas de embarcações negreiras espanholas no porto da Bahia.

As orientações chegaram por meio do aviso régio de 23 de dezembro de 1816. No documento, as autoridades do Rio de Janeiro especificaram as condições sob as quais seriam permitidos aos navios negreiros espanhóis se abastecerem nos portos brasileiros:

---

<sup>53</sup> *Collecção das Leis do Império do Brazil – 1811*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1890, p. 53-55; A lista com a relação dos oficiais do corpo de esta *Idade d’Ouro do Brasil*, 30/07/1811, p. 3-4; *Idade d’Ouro do Brazil*, 14/07/1818, p. 4.

<sup>54</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 25/5/ 1813, p. 4 e 25/06/1813, p. 4; 14/08/1813, p. 6; 7/09/1813, p. 3;

<sup>55</sup> *Idade d’Ouro do Brazil*, 30/4/1816, p. 4; e 03/05/1816.

<sup>56</sup> *Idade do Ouro do Brasil*, 04/06/1816, p. 4 e 19/7/1816, p. 4; TSTD, Viagem # 14665 (*Fortuna*).

a compra e carga dos gêneros deste país para o tráfico de escravos será permitido unicamente aqueles navios espanhóis que virem dos Portos dos Domínios de Sua Majestade Católica armados para o mencionado tráfico e munidos de competente passaporte real, em boa e devida forma e com designação do Porto, ou Portos da Costa d'África...<sup>57</sup>

Ainda segundo as instruções retransmitidas ao provedor da alfândega, as embarcações espanholas deveriam passar por uma “escrupulosa visita”, no sentido de averiguar se a documentação estava na forma determinada pelo aviso régio. Esse procedimento deveria ser adotado para evitar que houvesse preparação de embarcação negreira de maneira clandestina. Presumivelmente, só depois de cumpridas essas formalidades é que as autoridades baianas liberaram o *Fortuna*, o que deve ter acontecido até pelo menos fevereiro do ano de 1817, uma vez que, em documento datado do final de janeiro, ainda há referência a ele no porto da Bahia.

Devidamente autorizado a deixar a Baía de Todos os Santos, o *Fortuna* seguiu para a costa africana sob o comando de José Raposo Ferreira, mestre que havia conduzido, em fins de junho de 1816, uma carga de aguardente de Havana à Bahia no bergantim *Paquete Real*, pertencente ao comerciante José Antônio Rodrigues Vianna (que, assim como Almeida Lima e Coelho Ferreira, fazia parte do Real Corpo de Artilheiros Guarda Costa).<sup>58</sup> Em outubro de 1817, Raposo Ferreira completou a viagem ao desembarcar em Cuba 316 cativos. A conexão entre esses sujeitos mostra que, apesar do embargo imposto na Bahia, e que seguramente atrasou a conclusão do giro, havia uma sólida articulação entre comerciantes portugueses, na Bahia, e espanhóis, em Cuba, para manter o comércio de escravos ao norte do Equador. Uma relação que, inclusive, pretendeu ganhar contornos mais amplos de sociedade comercial, evoluindo para a criação de uma feitoria em Onim, em 1816, envolvendo Antônio Ferreira Coelho e traficantes espanhóis estabelecidos em Havana, Pedro y Santiago de la Cuesta y Manzanal. O negócio não prosperou, tendo de la Cuesta creditado o insucesso do negócio à fraude praticada por seu sócio baiano, na venda de escravos por conta própria.<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> Conde dos Arcos para o provedor da alfandega, 22/1/1817, APEB, Colonial, *Correspondência Expedida para Autoridades Diversas*, livro 169.

<sup>58</sup> TSTD, viagens # 14795 (*Fortuna*) e 7577, (*S José Triunfo*); *Idade d'Ouro do Brazil*, 25/6/1816. p. 4. Raposo Ferreira foi o mestre da *S. Jose Triunfo*, embarcação negreira tomada pelos cruzadores britânicos no ano de 1813, pertencente a André de Carvalho Câmara, um outro comerciante integrado no Real Corpo de Artilheiros Guarda Costa, onde ocupava o posto de capitão da 10ª Companhia.

<sup>59</sup> Sobre a participação de Coelho na feitoria ver: NERÍN, Gustau, *Traficants d'ànimes. Els negrers espanyols a l'Àfrica*, Barcelona: Portic, 2015, p. 210. Agradeço a Luis Nicolau Parés por compartilhar as informações sobre a participação de Ferreira Coelho em tal sociedade.

O episódio diplomático envolvendo o *Águia*, seguido do embargo imposto ao *Fortuna*, indicam que o governador se viu impossibilitado, pela pressão do governo do Rio de Janeiro, de fazer vistas grossas à utilização de embarcações espanholas como artifício para burlar as proibições impostas pelo Tratado de Viena na Bahia. A determinação para o cumprimento imediato das orientações vindas da sede da Corte indica que Arcos passou a exigir uma maior atenção dos funcionários da alfândega durante os expedientes envolvendo a chegada de embarcações espanholas em lastro ou por escala ao porto de Salvador. O que exigia um maior rigor na realização de medidas preventivas por parte dos responsáveis pela fiscalização, que deveriam estar atentos para “se conhecer se eficazmente eles vem armados” para o tráfico da escravatura, por meio de uma “escrupulosa visita”. Tais ações visavam a garantir a estrita obediência às determinações das autoridades no Rio de Janeiro, de modo a impedir que navios espanhóis viessem a se armar “nos Portos deste Reino para fazer o comércio de Escravos”; ou mesmo evitar que “armamentos se fação clandestinamente”.<sup>60</sup>

Ao exigir atenção ao cumprimento das determinações régias, o governador deixou escapar que o empenho na fiscalização, quanto aos limites do comércio negreiro, “nestes últimos tempos, tem sido relaxado”. Agora, ao contrário, ele deveria “ser tanto mais exato”. E, por conta disso, deveria ser observado, com maior rigor, as provisões relativas ao alvará que proibia os vassallos portugueses de exportar escravos “dos Portos deste Reino para outros, que não sejam do Domínio de Sua Majestade”.<sup>61</sup> Deste modo, procurava-se evitar a armação de expedições comerciais de escravos para lugares dentro do distrito proibido. As medidas adotadas pelo governador corroboravam o entendimento de Castlereagh, que afirmou haver poucas dúvidas de que uma parte considerável do comércio de escravos aparentemente espanhol a norte do Equador era, na realidade, um comércio português.<sup>62</sup>

Sem poder opinar sobre as medidas governamentais destinadas a impedir o uso da bandeira espanhola no comércio ilegal de cativos africanos, o *Idade d’Ouro* divulgou:

Chegou de Baltimore o Capitão Broohs, o qual diz que hum momento antes de sua partida da Havana, chegara ali da costa da África um belo bergantim espanhol armado, levando uma cargação de 400 escravos, o qual tivera uma ação na altura de Galliena com uma corveta inglesa, a qual o bergantim

<sup>60</sup> Conde dos Arcos ao Sr. Desembargador Provedor da Alfandega. Bahia, 23/01/1817, APEB, Colonial, Correspondência Expedida para Autoridades Diversas, livro 169.

<sup>61</sup> Idem; Aviso Régio de 28 de novembro de 1816 in: *Collecção das Leis do Império do Brazil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1891, p. 35.

<sup>62</sup> *Annex B. to the protocol of the conference of the 4th of february 1815*. in: Papers [relative to the slave trade] presented to parliament, 1819, 1821-23. p. 181.

obligou a retirar-se, depois de haver sofrido grande dano. Os habitantes de Havana se regozijaram muito desta ação, principalmente por ser o bergantim comandado e equipado inteiramente por espanhóis.<sup>63</sup>

Mesmo que a divulgação tenha animado os descontentes e prejudicados com a insistente e intransigente fiscalização inglesa quanto ao cumprimento dos compromissos firmados em Viena, a notícia não alterava o quadro desfavorável àqueles que insistiam em atuar ao norte do Equador. Quando muito, contribuía para indicar uma forma de resistência aos cruzadores ingleses e a manter a indisposição em relação aos seus conterrâneos na Bahia.

Do lado de cá do Atlântico, as notícias, estranhamente não publicadas no periódico baiano, não eram nada animadoras. Em 17 de fevereiro de 1817, d. João proibiu que os navios espanhóis se armassem nos portos de seu reino para fazer o comércio da escravatura na costa da África. Uma decisão destinada a “melhor contribuir para a estrita e inviolável execução do tratado de 22 de janeiro de 1815”. No mesmo documento, foi reiterado que a medida tinha a finalidade de evitar “simuladas violações do referido Tratado” e passaria a valer três meses após sua assinatura. Uma decisão que mostra que as autoridades estavam inteiradas acerca do uso fraudulento da bandeira espanhola pelos armadores de navios negreiros, sobretudo os da Bahia, que a partir dali já não podiam recorrer a esse subterfúgio para seguir para a costa da Mina e se dedicar ao comércio da escravatura.<sup>64</sup>

A partir de 17 de maio de 1817, a “desatenção” do Conde dos Arcos deveria ser revertida para assegurar a fiscalização da carga e os aprestos de embarcações espanholas, tomando todas as providências necessárias para dar pleno cumprimento ao que fora determinado pelo aviso régio de fevereiro. Contudo, a chegada do bergantim *Segundo Campiador*, a 6 de setembro daquele ano, vindo de Havana com a carga de aguardente e ferro consignada a Almeida Lima, sugere que os comerciantes não estavam dispostos a cumprir tais determinações imediatamente. A movimentação da embarcação entre fins de 1816 e 1818 indica que ela fez uso do mesmo expediente utilizado pela *Fortuna*, utilizando o porto da Bahia como entreposto para a preparação logística necessária para a aquisição de cativos ao norte do Equador. Dessa forma, o *Segundo Campiador* chegou a Havana em outubro do ano

---

<sup>63</sup> *Idade d'Ouro di Brazil*, 28/01/1817.

<sup>64</sup> Índice das decisões de 1817. p. 5-6.

de 1816, transportando 320 cativos; e, após nova passagem pela Bahia, realizou outra viagem à costa africana que foi concluída novamente em Havana, em dezembro de 1818, com outros 369 cativos.<sup>65</sup>

Em comunicado aos seus superiores, datado de junho de 1817, um oficial britânico lamentou que, a despeito de todo o esforço, crescera o número de embarcações envolvidas no comércio negreiro ao norte do Equador. Segundo ele, esse comércio era realizado principalmente sob as cores da bandeira espanhola, em embarcações que eram propriedade de americanos, portugueses e franceses.<sup>66</sup> O uso recorrente do pavilhão espanhol para permitir que americanos, franceses e portugueses realizassem um comércio já proibido em seus respectivos países forneceu novos elementos aos ingleses para conseguir, junto à coroa espanhola, a assinatura de uma convenção para proibir a participação de seus súditos no comércio africano de escravos ao norte do Equador, em 23 de setembro de 1817. A 19 de dezembro do mesmo ano, o rei da Espanha emitiu um Decreto de igual conteúdo, comprometendo-se pelo mesmo documento a fixar, num futuro próximo, a data para a abolição total daquele comércio em seus territórios.<sup>67</sup>

Quando comparado às declarações de desconhecimento dos limites ou fim dos prazos regulamentares de que com frequência se valiam os traficantes baianos em anos anteriores, o expediente de recorrer à bandeira da Espanha para prosseguir fazendo comércio de escravos ao norte do Equador representou uma especialização nos mecanismos para manter a participação dos comerciantes baianos na atividade negreira, ainda que, nesses casos, o destino final dos cativos já não fosse o Brasil. Uma alternativa que dependia de amplas articulações, neste caso comerciantes espanhóis e portugueses atuando em consórcio. A triangulação entre Havana, Bahia e Costa da Mina providenciava um álibi que, a uma só tempo, protegia os transgressores baianos dos compromissos assumidos em Viena de uma ação repressiva da parte do governo do conde dos Arcos, bem como evitava que pudesse recair sobre esse mesmo governo qualquer acusação de violação do tratado vigente.

---

<sup>65</sup> *Idade d'Ouro do Brasil*, 16/09/1817, p. 4; TSTD, Viagens # 14705 (*Segundo Campeador*, 1816) e # 41337 (*Segundo Campeador*, 1818).

<sup>66</sup> Papers presented to Parliament in 1821, vol. II, London: Printed by Harrison & Son, Lancaster-curt, strand, 1821, p. 49-50. "This traffic is chiefly carried on under Spanish flags; but I am thoroughly convinced, from reports upon which I can place reliance, that the greater number of vessels so employed, are the property of Americans, Portuguese and French." Disponível em <<https://books.google.com.br/books?id=RX0IAAAAQAAJ&pg=RA1-PR2&lpg>>.

<sup>67</sup> Sobre os acordos assinados entre Grã-Bretanha e Espanha ver: BETHELL, Leslie. *A abolição do comércio brasileiro de escravos*, p. 41.

## Conforme o tratado ou a negócios do país

A pouca receptividade aos tratados firmados em janeiro de 1815 e a falta de empenho do governo da capitania para assegurar seu cumprimento criaram um ambiente fértil para o desenvolvimento de mecanismos ilegais para manter o funcionamento do tráfico ao norte do Equador. Nesse sentido, ao mesmo tempo em que se associaram aos comerciantes espanhóis, os armadores de expedições negreiras da Bahia solicitaram, burocraticamente, licenças para navegar com destino a portos ao sul do Equador, enquanto outros decidiram continuar seguindo para o norte a “negócios dos gêneros do país”. Formalmente, ambos seguiam as orientações do marquês de Aguiar que, ao minimizar os prejuízos causados pelas restrições ao comércio negreiro ao norte, afirmou que os comerciantes encontrariam outras direções para aplicar seus capitais, até aquele momento aplicados em sua quase totalidade no comércio da escravatura da Costa da Mina.<sup>68</sup> Mas, na prática, tanto uns quanto outros estavam apenas prestando falsas declarações, conforme se pode depreender de episódios envolvendo embarcações que atuavam na Bahia.

Quando, em 20 de julho de 1815, Manoel Jozé Dias Costa obteve licença para enviar seu bergantim *S. Antônio Milagroso* à costa da África ao comércio da escravatura, por certo não esperava que dentro de seis dias o documento perderia a validade em virtude da chegada à Bahia do comunicado régio, informando a ratificação do tratado de Viena. Cerca de dois meses depois, em 14 setembro, Dias Costa estava novamente autorizado a enviar o *Santo Antônio Milagroso*, mas desta feita o texto da licença especificava que o local de aquisição de escravos seria Cabinda.<sup>69</sup> No entanto, aproximadamente cinco meses depois de zarpar do porto de Salvador, no dia 16 de março, ela foi apreendida pelo cruzador inglês *Bann* por “fazer comércio ao norte do Equador”.<sup>70</sup>

A apreensão do *S. Antonio Milagroso* acima da linha do Equador mostrou uma das formas mais diretas que os negreiros utilizaram para descumprir os compromissos assumidos pelo governo português em Viena: seguir para um porto diferente daquele especificado no alvará que carregava. Uma prática que apostava na capacidade da gente do mar que formava a tripulação embarcada (capitães, mestres, marinagem em geral), e seus intermediários nos

<sup>68</sup> Marques de Aguiar para o conde dos Arcos, palácio do Rio de Janeiro 20 de setembro de 1815. Colonial – Ordens Régias - Livro 117 – 1814/1817. APEB

<sup>69</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB p. 285v: TSTD, viagem # 7590 (S. Antônio Milagroso)

<sup>70</sup> Captain Fisher to J. W. Croker, esq., 21/4/1816. British and Foreign State Paper. 1816-1817. London: James Ridgway and sons, Piccadilly, 1838. p. 137. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=YbsMAQAAIAAJ&hl=pt-BR&pg=PR1#v=onepage&q=bahia>

portos africanos, em realizar a operação de aquisição e embarque de cativos em local proibido no menor espaço de tempo possível. Neste momento crucial da operação, o embarque, o que se buscava era diminuir a possibilidade de interferência dos cruzadores britânicos. Uma vez que o direito de visita formalmente ainda não existia, superado esse risco o retorno ao porto de origem estaria assegurado.

Diferentemente do proprietário do *S. Antonio Milagroso*, alguns donos de embarcações optaram por continuar atuando na costa da Mina, mas passando a comerciar com produtos do país, a exemplo do bergantim *Diana* e a lancha *S. João do Rio*. Ambos possuíam autorização para navegar pela costa da Mina para fazer o comércio da escravatura em fins de julho de 1815, mas como não concluíram os preparativos e continuavam no porto em 1º de agosto, data em que a proibição foi divulgada no *Idade d'Ouro*, as respectivas licenças perderam a validade. Para atuar “na forma do Tratado Ratificado por S. A. R.”, nos dias 3 e 4 de agosto, seus proprietários obtiveram novas autorizações para navegar à Costa da Mina ao comércio de gêneros daquele país. Devidamente autorizados, em meados daquele mês, deixaram o porto da Bahia em direção à Costa da Mina sob a expressa determinação de navegar aquela região africana para a realização de negócios “a exceção do tráfico de escravatura na forma do Tratado Ratificado”.<sup>71</sup>

A rápida mudança na finalidade do giro comercial à costa da Mina não impactou o desempenho do bergantim *Diana*, que retornou à Bahia em 6 de abril do ano seguinte, declarando, oficialmente, trazer uma carga 2.766 panos, 11 barris de azeite de dendê, e 56 onças e meia de ouro.<sup>72</sup> Desempenho que animou seu proprietário, Francisco de Souza Paraíso, comerciante de larga participação no comércio negreiro que, por meio de outras sete embarcações, já havia feito dezessete viagens à Costa da Mina. Prova disso é que ele armou uma outra nova viagem para a qual solicitou uma nova autorização, em 5 de julho. Após essa data, a embarcação seguiu para a Costa da Mina, dessa vez sem declarar seus objetivos comerciais.<sup>73</sup>

O desempenho da lancha *São João do Rio* em sua primeira viagem na nova modalidade comercial não foi divulgado pelo jornal da cidade. No entanto, é razoável aceitar, com base nos dados disponíveis sobre sua movimentação posterior, que o giro foi concluído

---

<sup>71</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB, p.287; TSTD, viagens # 46794 e 47082 (*Diana do Monte*).

<sup>72</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 9/4/1816, p. 4; TSTD, Viagem # 46794 (*Diana do Monte*, 1816).

<sup>73</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB, p.287; TSTD, viagens # 46794 e 47082 (*Diana do Monte*).

com sucesso. Tal entendimento tem por base o fato de que seu proprietário, em 9 de julho de 1816, ter solicitado nova licença, para enviá-la novamente à Costa da Mina.<sup>74</sup> Em dezembro de 1817, a lancha foi colocada à venda por Antônio José Teixeira, “pronta de tudo para fazer viagem”. Sendo adquirida por Antônio João da Costa Carneiro, em 11 de março de 1818 a embarcação seguiu mais uma vez à costa da África, “a negócio de gêneros permitidos”. Em agosto ela retornou da Costa da Mina, mais precisamente do porto de Popó, conduzida pelo mestre Manuel Pereira da Silva, depois de 42 dias de viagem, com “carga 300 e tantos panos da Costa, uma pipa e 16 barris de azeite de palma, e 2\$800 libras de marfim”.<sup>75</sup>

A mudança de objetivos comerciais na costa africana, ao norte do Equador, também foi feita, sem maiores complicações, por cerca de duas dezenas de embarcações, em sua maioria pertencentes a comerciantes com vasto histórico de atuação no comércio atlântico de cativos.<sup>76</sup> Em fins de 1816, Almeida Lima e Ferreira Coelho, atuando sob a denominação de Lima e Coelho,<sup>77</sup> também decidiram atuar no comércio na Costa da Mina e em outubro enviaram a embarcação *Lusitana*, “a Costa da Mina a Negócio de Azeite, Panos, Marfim, e Ouro” e em abril de 1817, a embarcação retorna ao porto da Bahia trazendo, além desses produtos, “dinheiro produto do tabaco vendido lá a espanhóis”.<sup>78</sup> A adaptação, aparentemente tão tranquila, de veteranos no trato comercial com a Costa da Mina acabou por atrair comerciantes de outros ramos, a exemplo daquele que empregava suas embarcações no transporte regular de carne, sebo e couros, como d. Anna Maria Roza, proprietária da escuna *Lucrecia*. Em maio de 1816, ela solicitou e obteve o alvará para a *Lucrecia* navegar à Costa da Mina “em negócio de ouro, marfim, panos e azeite de palmeiras, na forma do Tratado”. Em março do ano seguinte, a embarcação retornava ao Porto da Bahia, vinda de Porto Novo, com

---

<sup>74</sup> TSTD, viagens # 46755 e 46757 (S. João do Rio).

<sup>75</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB, p.285 e 287; *Idade d’Ouro do Brasil*, 16/12/1817, p. 4 e 25/8/1818, p.5; TSTD, viagens # 46757, 46755, 48815 (S. João do Rio).

<sup>76</sup> Sobre as solicitações para seguir a costa da Mina a negócios de gêneros do país ver: Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB.

<sup>77</sup> Sobre a atuação comercial de Lima e Coelho ver: *Idade d’Ouro do Brasil*, 5/10/1813, p. 4; 17/01/1815, p. 4; 17/11/1815, p. 5. Para as licenças concedidas a embarcações negreiras de propriedade de Domingos José de Almeida Lima e Antonio Ferreira Coelho, ver: Maço 456. Ambos possuíam um histórico de participação regular em armações negreiras, que datava do início dos oitocentos. Coelho aparentemente havia abandonando o negócio por volta de 1812, quando solicitou licença para as embarcações *Piedade* e a *Fragatinha*. Já Almeida realizou sua última viagem dois anos depois, em 1814, tendo solicitado licença para o *Boa Hora*.

<sup>78</sup> Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB, p. 288; *Idade d’Ouro do Brasil*, 29/4/1817, p. 4.

todos os produtos que fora adquirir, embora não se tenha declarado em que quantidades. Em 18 de dezembro, D. Anna Maria Roza já solicitava outro alvará para a escuna retornar à Costa da Mina para comerciar “a exceção de Cativos”.<sup>79</sup>

O rápido processo de adaptação dos comerciantes baianos ao comércio de gêneros da Costa da Mina chamou a atenção das autoridades do Rio de Janeiro, que solicitaram explicações do governador da capitania sobre a mudança de ramo comercial das embarcações. Em resposta, o conde dos Arcos afirmou, com base no relatório apresentado pelo provedor da alfândega da Bahia, que não era possível coligir qualquer indício de contravenção às Reais Ordens, nessas atividades,

porque da comparação do carregamento exportado com o importado, não pode por via de regra resultar prudente suspeita de transgressão enquanto do comércio, transações mercantis e outros gêneros legítimos.<sup>80</sup>

Tentando dirimir as suspeitas de irregularidades, o conde dos Arcos afirmou que as embarcações que faziam comércio de produtos lícitos não poderiam trazer cativos ilegalmente, por conta do baixo valor das mercadorias embarcadas. Ele afirmou que não seria possível a uma embarcação que deixou o porto da Bahia com uma carga de “4.177 arrobas de tabaco e 10 pipas de aguardente, produzir uma carregação de um navio de escravos e mais outra carregação composta de 2.239 panos da costa, 5 pipas, 8 barricas, e 23 de azeite, e 29 [pontas] de marfim”. Para o Governador, esse dado por si só demonstrava haver na Bahia uma estrita observância às ordens reais, que só permitiam a realização do comércio de gêneros nos “portos da costa da Mina atualmente proibidos para o tráfico de Escravos”.<sup>81</sup> Segundo a justificativa do conde dos Arcos, os armadores de fato teriam se adaptado rapidamente à proibição imposta aos súditos portugueses de não realizar o comércio de escravos ao norte do Equador.

---

<sup>79</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 2/5/1815, p. 4; 25/03/1817, p. 4; TSTD, Viagens # 41826 (*Lucrécia*, 1817); e # 41824 (*Lucrécia*, 1816); Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB, p. 287, 289.

<sup>80</sup> Conde dos Arcos para o Provedor da Alfandega, 07/03/1817, APEB, Colonial, Correspondência Expedida para Autoridades Diversas, livro 169.

<sup>81</sup> *Idem*.

Preocupado em se proteger de qualquer acusação de compactuar com o descumprimento de uma ordem régia, o Governador exagerou no exemplo escolhido para demonstrar que a possibilidade de contrabando não existia. Reduziu a carga de uma embarcação que se dirigia ao comércio na costa africana a dois produtos: tabaco e aguardente. E em quantidades reduzidas!

Outros exemplos talvez não fossem tão úteis para apoiar as conclusões do conde dos Arcos. O manifesto de carga da sumaca *Nova Sorte*, apreendido por estar fazendo comércio ilegal, dava conta que a mesma transportava

Mil quinhentos e vinte quatro rolos de Tabaco, vinte e quatro Pipas de aguardente, vinte e seis barris de pólvora, cinquenta espingardas, três caixas e hum baú com chitas, uma dita e um fardo com zuartes de Bengala, uma dita com sedas, três ditas com coral fino, duas ditas com Lenços [...], uma dita com cambrainhas, um caixote com coral, chitas e sedas...<sup>82</sup>

Com tais produtos, os seus armadores pretendiam adquirir 353 cativos em Molembo e mais ouro, azeite, café e marfim nas ilhas de São Tomé e Príncipe. Longe de desconhecer o funcionamento do comércio de longo curso e o volume de mercadorias por ele movimentado na Bahia, ao fornecer informações enviesadas às autoridades do Rio de Janeiro, Arcos busca livrar sua pele e, ainda que indiretamente, evitava qualquer pressão da Corte sobre o comércio negreiro na Bahia.

Alguns episódios, entretanto, viriam a desmentir a pretensão do Governador de que não se verificava entre os comerciantes baianos a estratégia de utilizar o comércio legal de produtos para camuflar o tráfico de cativos da Costa da Mina, como o caso da apreensão do *Vulcano do sul* ao norte do Equador. Anos depois, apresentaram-se elementos que permitem afirmar que o Governador e seus subordinados não estavam dispostos a aprofundar quaisquer investigações que pudessem ir de encontro aos interesses dos grandes comerciantes de escravos da Bahia. Além disso, esses elementos evidenciam o comprometimento dos residentes da Capitania, sobretudo a gente ligada à atividade portuária, com o comércio ilegal na Costa da Mina.

O *Vulcano do sul* pertencia à firma de Inácio Siqueira Nobre e Sobrinhos, comerciantes com forte atuação no comércio negreiro que, em 5 de julho de 1819, obtiveram uma licença para sua embarcação navegar até a Costa da Mina a negócio dos gêneros do país,

---

<sup>82</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, Lata 23, Maço 4 (Nova Sorte, 1822).

“a exceção de escravos”.<sup>83</sup> Três meses depois, o barco foi apreendido pelo cruzado inglês *Pheasant*, nas imediações de Onim, com 270 cativos a bordo, sem qualquer dos produtos que havia declarado transportar ou ir buscar na solicitação de licença feita em Salvador.<sup>84</sup> Remetido à Serra Leoa para julgamento, o *Vulcano do sul* não foi mais visto. Segundo Pierre Verger:

O Vulcano do Sul nunca chegou a Serra Leoa; soube-se somente que o brigue veio desembarcar, nos arredores da Bahia, os negros do carregamento e que a tripulação se dispersou no interior do país. Não se ouviu mais falar do aspirante nem dos marujos ingleses colocados a bordo para conduzi-lo a Serra Leoa. Supôs-se que tivessem sido massacrados pelos poucos brasileiros deixados a bordo.<sup>85</sup>

Cinco anos depois do “desaparecimento do Vulcano do Sul”, o cônsul britânico na Bahia, Wilian Pennell, informava a seus superiores que até aquele momento nenhum dos envolvidos havia sido punido, ainda que o caso fosse de domínio público. Nenhum residente esteve disposto a prestar depoimentos capazes de conduzir os responsáveis aos tribunais. Uma omissão reveladora do comprometimento que os residentes em Salvador tinham com o contrabando de africanos escravizados. Condição reforçada pela situação vivida pelo cônsul que, para adquirir informações precisas que levassem aos culpados, foi obrigado a se comprometer em não revelar o nome do depoente. Fácil compreender, em função da pouca simpatia que os ingleses gozavam entre os baianos, em tempo de repressão ao comércio de africanos. Além disso, é preciso aceitar que o informante não quisesse desfrutar da alcunha de delator ou ser identificado como amigo dos ingleses.

Ao que se pode depreender da missiva escrita por Pennell, a existência de importantes informações que pudessem levar aos criminosos não mudou muito o cenário de impunidade em relação aos responsáveis pelo contrabando de cativos.

---

<sup>83</sup> *Idade d'Ouro do Brazil*, 3/11/1818, p. 4; Alvarás de Navegação, Maço 456 (1789-1822), Seção de Arquivo Colonial e Provincial, APEB, p. 294; TSTD, Viagens # 48817 e # 46859 (*Vulcano do Sul*).

<sup>84</sup> Capitain Kelly to J. W. Croker, esq., 29/10/1819. British and Foreign State Paper. 1821-1822. London: Printed by J. Harrison and Son, Orchard St. Westminster, 1830. p. 375. “I have much satisfaction in reporting, that the result of my arrangement has proved most successful, by my capturing, on the 6th of October, the Portuguese Brig Volcano, of and from St. Salvador, but last from Lagos, in Benin, with a cargo of 270 Slaves: this Vessel I have sent to Sierra Leone for adjudication”.

<sup>85</sup> Pierre Verger, *Fluxo e Refluxo do tráfico de escravos*, p. 436. Verger não informa a fonte de tal informação, mas é possível que tenha provindo do cônsul inglês na Bahia.

Imediatamente fiz uma representação oficial ao então Governador, que ordenou uma investigação; os fatos foram comprovados, a propriedade do dono foi sequestrada, sentença de morte pronunciou-se contra a tripulação portuguesa; mas eu acredito, nenhuma execução tenha seguido.<sup>86</sup>

A apreensão do *Vulcano do Sul* e os desdobramentos mostram que não eram infundadas as denúncias, em geral feitas pelos representantes ingleses junto ao governo do Rio de Janeiro, sobre a existência de procedimentos fraudulentos acobertados pelos “negócios a gêneros do país”, no qual tantos comerciantes da Bahia haviam se envolvido após a proibição do comércio negreiro ao norte do Equador. Entre outros aspectos, esse evento reforça os indícios de que o tráfico ilegal não poderia acontecer sem a omissão interessada dos funcionários públicos da capitania e da rede de sujeitos que participavam das atividades portuárias.

\* \* \*

Associando-se aos espanhóis, prestando falsa declaração acerca do porto de destino ou do tipo de comércio que iriam realizar, os comerciantes de cativos africanos optaram por continuar apontando suas quilhas em direção à Costa da Mina. À revelia dos pactos firmados pela coroa portuguesa e, ao mesmo tempo, contando com a complacência explícita de seus funcionários, os responsáveis pelo comércio negreiro lançaram mão de artifícios para manter sua atividade comercial. Demonstraram, assim, uma significativa capacidade de adaptação aos novos e restritivos tempos. Construíram sólidas e douradoras formas de contornar a vigilância inglesa e as leis, e ensaiaram procedimentos que, face aos novos desafios, possibilitaram sobreviver às restrições pontuais e encarar as proibições.

---

<sup>86</sup> British and Foreign State Paper. 1826-1827. London: Printed by J. Harrison and Son, Orchard St. Westminster, 1828, p. 358. “I immediately made an Official representation to the then Governor, who ordered an investigation; the facts were proved, the property of the Owner was sequestrated, and Sentence of Death pronounced against the Portuguese Crew; but I believe, no Execution has followed.”

## Considerações finais

O segundo decênio do oitocentos representou o marco inicial do processo de discussões sobre a supressão do comércio transatlântico de escravizados africanos para o Brasil. Naquele período, dado o considerável envolvimento de seus súditos, o governo português foi um dos alvos preferidos do esforço político-diplomático britânico que visava abolir o tráfico de cativos africanos. A emergência de uma conjuntura pouco favorável à continuidade daquela atividade, extremamente importante para a economia da Bahia, apresentou sérios problemas para os operadores do comércio da escravatura a partir do porto da capitania. Na prática, os comerciantes baianos foram os mais afetados pela campanha de dissuasão levada a cabo pela Grã-Bretanha e materializada por meio das investidas de seus cruzadores contra embarcações negreiras portuguesas que operavam nos portos africanos situados ao norte do Equador, especialmente na região chamada de Costa da Mina.

A campanha condenatória do comércio de cativos africanos ganhou contornos definitivos na Inglaterra no final do setecentos, mas foi em somente 1807 que uma legislação proibindo a participação de súditos ingleses naquele negócio foi aprovada. A partir de então, a Grã-Bretanha passou a fazer pressão para que as nações sob sua esfera de influência adotassem a mesma postura. Utilizando-se de uma intensa pressão diplomática associada às constantes investidas de seus cruzadores, que apreenderam dezenas de navios negreiros portugueses, muitos deles da Bahia, a Grã-Bretanha assegurou com Portugal a assinatura de quatro diplomas bilaterais (dois tratados e duas convenções) entre os anos de 1810 e 1817, que formalmente restringiram a área de atuação de embarcações negreiras portuguesas aos portos africanos situados ao sul do Equador.

O avanço das primeiras investidas do governo britânico para limitar o comércio negreiro realizado pelos súditos da coroa portuguesa não ocorreu sem contratempos. Ele foi sistematicamente boicotado pelos lusitanos envolvidos diretamente na querela, os diplomatas portugueses e os operadores do comércio de africanos sediados na praça da Bahia. Os representantes lusos, com pouca possibilidade de barganha, adotaram uma política estritamente burocrática buscando retardar ao máximo as decisões que causariam desgastes ao governo português. Por sua vez, os articuladores do comércio de escravos na Bahia empreenderam uma série de estratégias para burlar as restrições impostas pelos diplomas assinados. Em conjunto às ações empreendidas por estes sujeitos, dificultaram a completa

implementação das medidas restritivas ao comércio transatlântico de africanos realizados por portugueses. Foi um processo complexo marcado por subterfúgios e por conflitos no mar e na terra.

O décimo artigo do Tratado de Aliança e Amizade, firmado em fevereiro de 1810, que formalizou a intenção do governo português em cooperar para a abolição gradual do comércio da escravatura, foi utilizado pela Inglaterra como justificativa para intervir na realização daquele comércio. Contrariando o princípio da cooperação, base do acordo firmado, em dezembro daquele ano, os cruzadores britânicos tomaram a escuna *Mariana*, embarcação negreira da praça comercial baiana. Nos anos seguintes, mais de duas dezenas de outros vasos foram igualmente apreendidos com base na mesma justificativa. Dessa forma, os súditos da coroa portuguesa envolvidos no comércio negreiro passaram a sofrer prejuízos econômicos significativos, em virtude de uma explícita violação, por parte da Inglaterra, do compromisso firmado entre as duas nações.

Em resposta aos ataques britânicos, os proprietários de embarcações negreiras da Bahia e as companhias de seguros que atuavam nesse mercado se articularam para defender os capitais investidos e a própria continuidade do negócio. Num primeiro momento, pressionaram as autoridades portuguesas a cobrar respeito ao princípio da independência e da boa fé entre as nações amigas e a encaminhar suas queixas junto ao governo britânico exigindo indenização pelos prejuízos sofridos. Também se mobilizaram para denunciar os acontecimentos a um público mais amplo por meio de representações ao governo português, que foram traduzidas e publicadas nos jornais londrinos, por meio das quais enumeravam os episódios de apresamento e contestavam os pretextos alegados para justificá-los. Em seguida, visando diminuir a vulnerabilidade de suas embarcações, passaram a emitir cartas de ordens aos seus condutores contendo instruções detalhadas sobre como evitar os lugares de mais provável atuação dos cruzadores ingleses, e em algumas oportunidades armaram embarcações capazes de resistir militarmente à apreensão. Essas atitudes demonstram uma compreensão generalizada de que o enfrentamento direto contra as forças navais britânicas não era uma estratégia com boas chances de sucesso, tendo sido utilizada raramente, e apenas quando tudo o mais tivesse falhado. Ao mesmo tempo, mostram até onde os donos de embarcações, organizadores de vulto do comércio negreiro, estavam dispostos a ir para proteger os capitais investidos em cada viagem – os próprios, mas também o de muitos outros atores, de menor fortuna, que estavam envolvidos naquele negócio.

Em conjunto, os artifícios utilizados pelos traficantes de escravos para continuar em atividade demonstram que o tráfico contava com uma enorme rede de proteção movida pela profunda dependência que a Bahia e, de modo mais geral, o Brasil experimentavam em relação à escravidão e ao contínuo influxo de africanos para manter os níveis da força de trabalho do lado de cá do Atlântico. A possibilidade do fim do comércio da escravatura por si só causava uma forte comoção senhorial, pois era vista como uma ameaça pungente à economia baiana. Associado a tais questões estava o fato de que muitos residentes na Bahia entendiam a pressão britânica como inaceitável, por sentirem feridos os seus direitos, o que ampliou o apoio social mais difuso à continuidade da atividade dos negreiros e contribuiu para que o desrespeito sistemático aos termos restritivos dos tratados e convenções pudesse ter lugar como um “segredo público” na Bahia do início do século XIX, propiciando um clima de “desatenção” generalizada das autoridades encarregadas de fiscalizar as movimentações do porto e reprimir a parcela do tráfico tornada ilegal.

Além disso, o próprio governo português, por meio de seus diplomatas, adotou a estratégia de fazer cumprir todas as liturgias protocolares que antecediam a apresentação e a adoção de proposições com vistas à condenação definitiva do comércio da escravatura africana. Um posicionamento que por certo levou em conta a defesa dos interesses dos comerciantes de escravos, a enorme importância do negócio para o erário público e seu peso na economia de suas colônias, sobretudo na mais importante delas, o Brasil – que desfrutava então da condição de sede do Reino. Desta forma, os plenipotenciários portugueses, contando com o apoio de seus pares franceses e espanhóis, conseguiram evitar uma condenação geral do comércio da escravatura no Congresso de Viena em 1815.

No curso das ações diplomáticas dedicadas a protelar ao máximo qualquer decisão definitiva sobre o fim do comércio atlântico de cativos, os negociadores portugueses em Viena gestaram com os representantes britânicos a assinatura de dois diplomas específicos sobre o comércio de escravos. No primeiro, uma Convenção assinada em 21 de janeiro de 1815, a Inglaterra reconhecia a justeza das reclamações dos proprietários das embarcações negreiras apreendidas por seus cruzadores até então, sob o pretexto de descumprimento do artigo X do tratado de 1810, e assumia o compromisso de pagar 300.000 libras esterlinas a cada um, a título de indenização. Já no segundo Tratado, assinado no dia seguinte, em 22 de janeiro, Portugal assumia o compromisso de extinguir a participação de embarcações de seus súditos no comércio da escravatura ao norte do Equador, ressaltando, no artigo IV, que qualquer

decisão sobre uma proibição mais ampla seria objeto de um outro tratado. Desse modo, Portugal transferia para futuras rodadas de negociações a decisão sobre o fim da participação portuguesa no comércio da escravatura.

Mesmo sendo o primeiro compromisso que apenas restringia o tráfico de africanos realizado pelos súditos portugueses, feito sob medida para evitar maiores enfrentamentos com a Inglaterra, o acordo assinado em 22 de janeiro de 1815 teve forte impacto na Capitania da Bahia. Formalmente acabava o comércio negreiro ao norte do Equador, o espaço do litoral africano onde secularmente os negreiros sediados na Bahia atuavam com mais frequência e desenvoltura. Contudo, a pouca disposição das autoridades baianas em fazer cumprir os termos pactuados em Viena e a explícita determinação de parte dos proprietários de embarcações negreiras para continuar em atividade na Costa da Mina acarretaram o surgimento de uma série de estratégias e subterfúgios para burlar o Tratado firmado em Viena.

Nos dois anos que separaram o início oficial da proibição de fazer negócio da escravatura ao norte do Equador e a assinatura de sua Convenção Adicional em 1817, os negreiros sediados na Bahia utilizaram uma série de atividades ilegais para manter o curso das embarcações naquela região da costa africana. Valiam-se de tudo:

1. alegações de desconhecimentos quanto aos locais da costa africana situados ao norte do Equador;
2. desrespeito ao prazo final para ingresso de embarcações negreiras que haviam partido de Salvador antes da publicação da proibição;
3. envio de embarcações negreiras sob a justificativa de fazer comércio de produtos permitidos;
4. uso da bandeira espanhola para fazer desembarque de cativos oriundos da Costa da Mina;
5. envio de embarcações a locais situados ao norte com documentos que atestavam destinos que ficavam ao sul.

Artifícios dos mais variados níveis de complexidade que tinham em comum o fato de serem realizados pelos interessados em manter o comércio negreiro na Costa da Mina e que minimizaram o impacto do tratado de 1815 sobre a atividade negreira realizada a partir da Capitania da Bahia.

Parte do êxito dos contrabandistas de escravos africanos que atuaram no território baiano resultou de sólidas e seculares relações comerciais com a região da Costa da Mina e da complacência de muitas das autoridades públicas da capitania. O temor generalizado de que o fim daquela atividade comercial arruinasse a lavoura e conseqüentemente a economia da Bahia, aliado à disponibilidade de produtos altamente apreciados no continente africano – principalmente fumo e aguardente – garantiam o permanente acesso dos traficantes baianos à “importante mercadoria humana”. Uma operação complexa, que exigiu a montagem de uma estrutura especializada da qual participava toda a sorte de gentes do mar, e de sólidas relações nos dois lados do Atlântico. Sujeitos que disponibilizaram seus conhecimentos e habilidades para realizar inúmeras e bem-sucedidas empreitadas ilegais e tornar a Baía de Todos os Santos um porto seguro para muitos negreiros. Homens que fizeram uma forte oposição às restrições ao tráfico de africanos acordadas entre Portugal e Inglaterra. Suas oposições inicialmente estiveram pautadas principalmente em ações no campo institucional, mas eles não se furtaram a fazer um enfrentamento direto quando necessário. Denunciaram e exigiram indenizações dos ingleses, utilizaram de vários subterfúgios para burlar os tratados vigentes, bem como capitalizaram o desrespeito à soberania portuguesa como forma de mobilização em torno de seus negócios, obtendo a atenção do governo no Rio de Janeiro aos seus problemas. Enfim, enfrentaram uma maré turbulenta que, diferente dos tempos anteriores de calma, anunciavam ventos fortes em direção contrária a seus interesses.

As primeiras restrições ao comércio atlântico de africanos para o Brasil tiveram profundas implicações na sociedade baiana da primeira metade do século XIX e seus múltiplos desdobramentos careciam de investigações pormenorizadas. Desse modo, analisei de que maneira o tráfico de escravos realizado a partir dos portos africanos situados ao norte do Equador, um dos pilares da economia baiana, foi declarado ilegal. Neste sentido, as questões apresentadas aqui devem ser compreendidas como aspectos de um complexo tema, assunto que continua a exigir novas pesquisas. Por hora, concluo afirmando que as reações protagonizadas pelos operadores do tráfico atlântico de escravizados africanos na Bahia, entre os anos de 1810 e 1817, ofereceram os modelos duradouros de procedimentos ilegais e subterfúgios que, ampliados e aperfeiçoados ao longo de três décadas seguintes, permitiram aos negreiros baianos enfrentarem de vela aberta as tentativas de acabar com seu negócio.

## Fundos e séries documentais

### Fontes manuscritas

#### Portugal, Arquivo Histórico Ultramarino (AHU)

Projeto Resgate – Coleção Castro de Almeida – Bahia

- Caixa 106, doc. 2589-2590

Projeto Resgate – Barão do Rio Branco

- CD 12, Caixa 81, doc. 15678
- CD 31, Caixa 257, doc. 17807

#### Portugal, Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT),

Ministério dos Negócios Estrangeiros – MNE

- Livro 570 (1818-1823)
- Livro 466 (1819-1823)
- Livro 467 (1824)
- Caixa 485 (1821-1823)

#### Brasil, Arquivo Público do Estado da Bahia (APEB)

Microfilmes

- Idade d'Ouro do Brazil

Seção Colonial e Provincial, Alvarás de Navegação

- Maço 456 (1789-1822)

Seção Colonial, Governo Geral, Governo da Capitania, Cartas Régias

- Vol. 112 (1810-1812)
- Vol. 114 (1812)

#### Brasil, Arquivo Histórico do Itamaraty

Comissão Mista

- Lata 15, maço 3, Pasta 1 (Falcão)
- Lata 8, Maço 4, Pasta 1, (Conde do Amarante)
- Lata 21, maço 1 (Mariana)
- Lata 16, maço 3, pasta 1 (Flor do Porto)
- Lata 10, maço 3, (Dezengano)
- Lata 15, maço 4, pasta 2 (Feliz Americano)
- Lata 26, Maço 6, Pasta 2 (Prazeres)
- Lata 19, Maço 3, Pasta 2 (Lindeza)

## Fontes impressas

### Portugal, Biblioteca Nacional de Lisboa (BNL)

*Coleção de Tratados, Convenções, Contratos e Atos Públicos celebrados entre a Coroa de Portugal e as mais potencias desde 1640 até ao presente.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1857, t. IV.

*O Investigador Portuguez em Inglaterra* (1811-1819), 22 v.

*O Correio Braziliense, ou, Armazém Literário* (1808-1822), 29 v.

### Brasil, Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (BNRJ)

*Annaes da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, vol. XXXVI. Rio de Janeiro: Officinas Graphicas da Bibliotheca Nacional, 1916, p. 252.

*Representação de alguns comandantes de navios negreiro, sobre os inconvenientes de escalarem estes nas Ilhas de Tomé e Príncipe.* Bahia, 23 de junho de 1802. II – 34, 5, 98.

*Gazeta do Rio de Janeiro* (1808-1821).

## Outras fontes impressas

*ALMANAK da Bahia para o ano de 1812*, Bahia, Tip. Manoel Antônio da Silva Serva. Salvador: Reprodução fac-similar da Secretaria da Educação e Cultura, 1973.

ALMEIDA, Tito Franco de. *O Brasil e a Inglaterra ou tráfico de africanos.* Rio de Janeiro: Tipografia Perseverança, 1868.

*ANNAIS do Arquivo Público da Bahia*, vol. XXIII. Salvador: Imprensa Oficial do Estado da Bahia, 1934.

BARRETO, Domingos Alves Branco Moniz. Memória sobre a abolição do comércio da escravatura. In: COSTA, João Severino *et al.* *Memórias sobre a escravidão.* Rio de Janeiro: Arquivo Nacional; [Brasília]: Fundação Petrônio Portela, Ministério da Justiça, 1988.

BRITO, J. Rodrigues de. *Cartas econômico-políticas sobre a agricultura e comércio da Bahia.* Lisboa: Imprensa Nacional, 1821 [1807], p. 17-18.

CAIRU, José da Silva Lisboa, Visconde de. *Observações sobre a franqueza da indústria, e estabelecimento de fábricas no Brasil*, Brasília, Senado Federal, 1999.

\_\_\_\_\_. *Memória dos benefícios políticos do governo de El-Rey Nosso Senhor d. João VI.* Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1818.

\_\_\_\_\_. *Reflexões sobre o commercio dos seguros*, Rio de Janeiro: Imprensa Régia, 1810, p. 27.

CARTA Régia de 13 de abril de 1808. In: *Collecção das Leis do Brazil de 1808*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891.

MENDES, Luís Antônio de Oliveira. *Memória a respeito dos escravos e tráfico da escravatura entre a costa d'África e o Brazil, apresentada à Real Academia de Ciências de Lisboa, 1793*, Porto: Publicações Escorpião, 1977.

ROCHA, Manoel Ribeiro. *Ethiope Resgatado, Empenhado, Sustentado, Corregido, instruído, e libertado*. In: *Discurso Theologico-Juridico sobre a libertação dos escravos no Brasil de 1758*, Petrópolis: Vozes; São Paulo: CEHILA, 1992.

### **Bancos de dados eletrônicos**

*Trans-Atlantic Slave Trade Database*, <[www.slavevoyages.org/](http://www.slavevoyages.org/)>.

*Tabella das perdas e danos experimentados pelos Negociantes Portuguezes, em consequencia dos apresamentos e feitos pelas forças Britannicas nos Navios empregados no resgate de escravos até trinta e hum do mez de Maio de 1814*. Disponível em: <[http://objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_obrasraras/or8470.jpg](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_obrasraras/or8470.jpg)>. Acesso em 20/3/2013.

*British and Foreign State Papers (1816-1817)*.

*British and Foreign State Papers (1818-1819)*.

*British and Foreign State Papers (1820-1821)*.

*British and Foreign State Papers (1820-1822)*.

*British and Foreign State Papers (1823-1824)*.

*British and Foreign State Papers (1825-1826)*.

## Referências bibliográficas

AGUIAR, Durval Vieira de. *Descrições práticas da Província da Bahia*. 2. ed. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1979.

ALENCASTRO, Luís Felipe de. *História da Vida Privada no Brasil: império: a corte e a modernidade nacional*. São Paulo: Companhia das Letras, vol. 2, 1998.

\_\_\_\_\_. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos XVI-XVII*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

ALEXANDRE, Valentim. O Império Luso-Brasileiro em face do abolicionismo inglês. (1807-1820). In: SILVA, Maria. B. Nizza da. (org) Brasil. *Colonização e escravidão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

\_\_\_\_\_. *Os Sentidos do Império: Questão Nacional e Questão Colonial na Crise do Antigo Regime Português*. Porto: Afrontamento, 1993.

AMARAL, Hermenegildo Braz do. Os grandes mercados de escravos africanos. As tribos importadas e sua distribuição regional. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico brasileiro*. Tomo especial do I Congresso de História da América, Vol. 5, Rio de Janeiro, 1927.

ANDRADE, Maria José de Souza. *Mão-de-obra escrava em Salvador: 1811-1860*. São Paulo: Corrupio, 1988.

ARAÚJO, Ana Cristina B. de. Um Império, um reino e uma monarquia na América: as vésperas da Independência do Brasil. In: István Jancsó (org.). *Independência: história e historiografia*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 2005.

ARAÚJO, Ubiratan Castro de. 1846: Um ano na rota Bahia-Lagos: negócios, negociantes e outros parceiros. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 21-22, p. 83-110, 1998-1999.

AUGEL, Moema Parente. *Visitantes estrangeiros na Bahia oitocentista*. São Paulo: Ed.Cultix/MEC, 1980.

AZEVEDO, Célia Maria Marinho de. *Abolicionismo: Estados Unidos e Brasil, uma história comparada (século XIX)*. São Paulo: Annablume, 2003.

BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, fumo, mandioca, e escravidão no Recôncavo, 1780-1860*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BETHELL, Leslie. *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.

BEZERRA, Silvia Martha Castello Branco; Arquivo Municipal (Salvador, BA). *Repertório de fontes sobre a escravidão existente no Arquivo Municipal de Salvador: as póstumas (1631 - 1889)*. Salvador: Fundação Gregório de Matos, 1988.

BLACKBURN, Robin. *A queda do escravismo colonial (1776-1848)*. Rio de Janeiro, Record, São Paulo, 2002.

BOCCIA, Ana Maria Mathias; MALERBI, Eneida Maria. *O contrabando de escravos para São Paulo*. v. 112, p. 321-380, out.-dez. 1977.

BONAVIDES, Paulo e Amaral, Roberto. *Textos políticos da História do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 2002, vol. I, p. 410.

BRANCO, Miguel P. do Rio. *Centenário da lei do Ventre Livre*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, 1976.

BUESCU, Mirceia. Novas notas sobre a importação de escravos. *In: Estudos históricos*. São Paulo, n. 7, p. 79–88, 1968.

CABAT, Geoffrey Alan. O comércio de escravos no Brasil visto por funcionários diplomáticos americanos (1845 – 1857). *Revista de História*. São Paulo, vol. 36, n. 74, p. 329-347, 1968.

CAIRES, Ricardo Tadeu. *Os escravos vão à Justiça. A resistência escrava através das ações de liberdade. Bahia. século XIX*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2000.

\_\_\_\_\_. *Caminhos e descaminhos da abolição. Escravos, senhores e direitos nas últimas décadas da escravidão (Bahia, 1850-1888)*. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2007.

CALMON, Francisco Marques de Góes. *Vida econômico-financeira da Bahia (elementos para a história) de 1808 a 1899*. Bahia: Imprensa Oficial do Estado, 1925.

CAMARGO JR., J. M. de. A Inglaterra e o tráfico. *Novos Estudos Afro-Brasileiros trabalhados apresentados ao 1º Congresso Afro-Brasileiro do Recife*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1938.

CAMPOS, Raul Alberto de (org). *Relações Diplomáticas do Brasil no estrangeiro, contendo os nomes dos representantes diplomáticos dos diversos países no Rio de Janeiro, de 1808 à 1912*. Rio de Janeiro: J. Comm, 1913.

CANABRAVA, A. P. Um desembarque clandestino de escravos em cananéia. *Revista de História*, vol. 1, n. 4, p. 559-562, out.-dez. 1950.

CANDIDO, Mariana P. Negociantes baianos no porto de Benguela: redes comerciais unindo o Atlântico setecentista. *In: GUEDES, Roberto (org.). África, brasileiros e portugueses – séculos XVI-XIX*. Rio de Janeiro: Mauad, 2013.

CARRREIRA, Antonio. *O tráfico português de escravos na Costa Oriental africana*. Lisboa: Junta de Investigações Científicas do Ultramar, 1979.

CARREIRA, Adélia Maria Caldas Carreira. *Lisboa de 1731 a 1833: da desordem à ordem no espaço urbano*. Tese (Doutorado em História da Arte), Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2012.

CARVALHO, Alfredo de. *A imprensa baiana de 1811 a 1899*. Bahia: Typographia E. N.C. Empresa Editora, 1899.

\_\_\_\_\_. O primeiro jornal baiano. *Revista do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia*, Salvador, vol. XV, n. 34, 1908.

\_\_\_\_\_; TORRES, João N. *Annaes da imprensa baiana: primeiro centenário 1811 a 1911*. Bahia: Typografia Bahiana de Cicinnato Melchiades, 1911.

CARVALHO, Marcus J. M. Estimativa do tráfico ilegal de escravos para Pernambuco. *CLIO – Revista de Pesquisa Histórica*, Recife, n. 12, p. 43-54, 1989.

\_\_\_\_\_. O cálculo dos traficantes: o tráfico atlântico de escravos para Pernambuco (1831-1850), *RIHGB*, Rio de Janeiro, vol. 158, n. 396, p. 907-942, jul.-set. 1997.

CASTRO, Renato Berbert de. *A primeira imprensa da Bahia e suas publicações: Tipografia de Manuel Antonio da Silva Serva (1811-1819)*. Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1969.

CHALHOUB, Sidney. *A força da escravidão: ilegalidade e costume no Brasil oitocentista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

CONRAD, Robert E. *Tumbeiros: o tráfico de escravos para o Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

COSTA, Emilia Viotti da. *Da senzala à colônia*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.

CURTIN, Philip D. *The Atlantic slave trade. A census*. Madison: University of Wisconsin Press, 1969.

DAVIS, David Brion. *The Problem of Slavery in the Age of Revolution, 1770-1823*. Ithaca: Londres: Cornell University Press, 1975.

DIAS, Maria Odila Leite da Silva. *A interiorização da metrópole e outros estudos*. São Paulo: Alameda, 2005.

DORNAS FILHO, João. *Escravidão no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1939.

ELTIS, David; BEHRENDT Stephen D.; RICHARDSON, David P.; KLEIN, Herbert S. *The Transatlantic Slave Trade: A Database on CD-ROM*. Nova York, 1999.

FERREIRA, Roquinaldo. Biografia, mobilidade e cultura Atlântica: a micro-escala do tráfico de escravos em benguela, séculos XVIII-XIX. *Tempo*, Niterói, vol. 10, n. 20 (Dossiê África), p. 33-59, jan. 2006.

\_\_\_\_\_. Brasil e Angola no tráfico Ilegal de Escravos, 1830-1860. In: PANTOJA, Selma; SARAIVA, José Flávio S. (orgs). *Angola e Brasil nas Rotas do Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1999, p. 143-224.

\_\_\_\_\_. *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, 1997.

FLORENTINO, Manolo. *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, 1987.

\_\_\_\_\_. (org). *Tráfico, Cativo e Liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

GOULART, Maurício. *A escravidão africana no Brasil: das origens à extinção do tráfico*. São Paulo, Editora Alfa-Ômega, 1975.

GRADEN, Dale T. “Uma lei... Até de segurança pública”: resistência escrava, tensões sociais e o fim do tráfico internacional de escravo para o Brasil ( 1835–1856). *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro, n. 30, p. 113-150, 1996.

HORNE, Gerald. *O sul mais distante: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

JESUS, Paulo Cesar de. *O fim do tráfico na imprensa baiana (1811-1850)*. Dissertação (Mestrado em História), Univesidade Federal da Bahia, Salvador, 2004.

KLEIN, Herbert S. O tráfico de escravos africanos para o porto do Rio de Janeiro, 1825-1830. *Anais de História*. São Paulo, ano 5, p. 85-101, 1973.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Hucitec; Campinas: Unicamp, 2000.

LARA, Silvia Hunold. *Fragments setecentistas: escravidão, cultura e poder na América portuguesa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

LEITE, Alberto Carlos Teixeira. *O tráfico e a diplomacia britânica*. Caxias do Sul: EDUSC, 1998.

LIMA, Manoel de Oliveira. *D. João VI no Brasil* (publicado em 1908). 3. ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1996

LINEBAUGH, Peter; REDIKER Marcus. *A hidra de muitas cabeças: Marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

LUSTOSA, Isabel. *Insultos impressos: guerra dos jornalistas na independência 1821-1823*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MALERBA, Jurandir. *A Corte no exílio: civilização e poder no Brasil às vésperas da Independência*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MALHEIRO, Agostinho Marques Perdigão. *A escravidão no Brasil: ensaio histórico-jurídico-social*. São Paulo: Cultural, 1944.

MAMIGONIAN, Beatriz Gallotti. A proibição do tráfico atlântico e a manutenção da escravidão. In: GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (orgs). *O Brasil imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. p. 207-233.

MANCHESTER, Alan K. *Preeminência Inglesa no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

MARQUES, João Pedro. *Os Sons do Silêncio: o Portugal de Oitocentos e a Abolição do Tráfico de Escravos*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 1999.

MATOS, Florisvaldo. *A comunicação social na revolução dos alfaiates*. Salvador: Assembléia Legislativa da Bahia, Academia de Letras da Bahia, 1998.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Presença francesa no movimento democrático baiano de 1798*. Salvador: Editora Itapuã, 1969.

\_\_\_\_\_. *Bahia: a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: HUCITEC, 1984.

\_\_\_\_\_. *Bahia século XIX: uma província no império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1992.

NASCIMENTO, Anna Amélia Vieira. *Dez freguesias da cidade do Salvador: aspectos sociais e urbanos do século XIX*. Salvador: Edufba, 2007. (Bahia de Todos).

NUNES, Antonieta d'Aguiar. O governo do 8º conde dos Arcos (d. Marcos de Noronha e Brito) na Bahia (1810-1818) e sua política educacional, *Revista da FAGED*, Salvador, n. 14, p. 13-32, 2008.

NUNES, Maria Thétis. José Elói Pessoa da Silva: um precursor do abolicionismo. In: *Anais do 4º Congresso de História da Bahia*. Salvador: Instituto Geográfico e Histórico da Bahia; Fundação Gregório de Matos, 2001.

PARRON, Tâmis. *A política da escravidão no Império do Brasil, 1826-1865*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

PAYAR, André Javier Ferreira. *A escravidão entre os seguros: as seguradoras de escravos na província do Rio de Janeiro (1831-1888)*. Dissertação (Mestrado em Direito), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

REDIKER, Marcus. *The slave ship: a human history*. New York: Penguin, 2008.

REIS, João José. Identidade e diversidade étnica nas irmandades negras no tempo da escravidão. *Tempo*, Niterói, vol. 2, n. 3, p. 199-242, 1997.

\_\_\_\_\_. *Escravidão e invenção da liberdade: estudos sobre o negro no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

\_\_\_\_\_. *A morte é uma festa: ritos fúnebres e revolta popular no Brasil no século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.

\_\_\_\_\_. De olho no canto: trabalho de rua na Bahia na véspera da Abolição. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 24, p. 199-242, 2000.

\_\_\_\_\_. *Rebelião escrava no Brasil: a história do levante dos malês em 1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

\_\_\_\_\_. *Domingos Sodré. Um sacerdote africano: escravidão, liberdade e candomblé na Bahia do século XIX*. São Paulo, Companhia das Letras, 2008.

\_\_\_\_\_. Dono da Terra chegou, cento e cinquenta acabou? *Revista USP*. n. 79, p. 106-117, 2008.

\_\_\_\_\_. Há duzentos anos: a revolta escrava de 1814 na Bahia. *Topoi*. Rio de Janeiro, vol. 15, n. 28, p. 68-115, 2014.

\_\_\_\_\_; SILVA, Eduardo. *Negociação e conflito: a resistência negra no Brasil escravista*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

\_\_\_\_\_; GOMES, Flávio dos Santos; CARVALHO, Marcus J. M. de. *O alufá Rufino: escravidão, tráfico e liberdade no atlântico negro (1822 a 1853)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

RIBEIRO, Alexandre Vieira. *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador. 1680-1830*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2005.

\_\_\_\_\_. *A cidade de Salvador: estrutura econômica, comércio de escravos, grupo mercantil (1750-1800)*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

RIZZINI, Carlos. *O livro, o jornal e a tipografia no Brasil, 1500-1822*. Rio de Janeiro: Kosmos, 1945.

ROCHA, Manoel Ribeiro. O Ethiope Resgatado, Empenhado, Sustentado, Corregido, instruído, e libertado. In: *Discurso Theologico-Juridico sobre a libertação dos escravos no Brasil de 1758*. Petrópolis: Vozes; São Paulo: CEHILA, 1992.

RODRIGUES, Jaime. *O infame comércio: propostas e experiências no final do tráfico de africanos para o Brasil (1800-1850)*. Campinas: Unicamp, 2000.

\_\_\_\_\_. Os traficantes de africanos e seu “infame comércio” (1827-1860). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, vol. 15, n. 29, p. 139-55, 1995.

\_\_\_\_\_. Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX). *Revista Brasileira de História*, São Palo, vol. 19, n. 38, p. 15-53, 1999.

\_\_\_\_\_. África, “uma sociedade mais feliz do que a nossa”: escravos e senhores transitórios nas redes do tráfico negreiro. *Projeto História*, n. 27, p. 23-46, dez. 2003.

\_\_\_\_\_. Festa na chegada: o tráfico e o mercado de escravos no Rio de Janeiro. In: SCHWARCZ, Lilia; REIS, Letícia V. S. (orgs.). *Negras imagens: ensaios sobre cultura e escravidão no Brasil*. São Paulo: Edusp/Estação Ciência, 1996, p. 93-115.

\_\_\_\_\_. A rede miúda do tráfico: os pumbeiros e o comércio de escravos em Angola no final do século XVIII. *História & Perspectivas*, n. 23, p. 67-83, jul.-dez. 2000.

\_\_\_\_\_. *De costa a costa: marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

RODRIGUES, José Honório. *Brasil e África: outro horizonte*. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982.

SAES, Alexandre Macchione; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. A formação das companhias de seguros na economia brasileira (1808-1864). *História Econômica & História de empresas*, vol. XII, n. 2, 2009.

SANTOS, Guilherme de Paula Costa. *A Convenção de 1817: debate político e diplomático sobre o tráfico de escravos durante o governo de D. João no Rio de Janeiro*. São Paulo: FFLCH/USP, 2009. Disponível em: <<http://spap.fflch.usp.br/publicacoes>>.

SCHAMA, Simon. *Travessias difíceis: Grã-Bretanha, os escravos e a Revolução Americana*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SCHWARTZ, Stuart B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SHWARCZ, Lilia Moritz. *Retrato em branco e negro: jornais, escravos e cidadãos em São Paulo no final do século XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SILVA, Alberto Costa e. *Francisco Félix de Souza: mercador de escravos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2004.

\_\_\_\_\_. A “Memória histórica sobre os costumes particulares dos povos africanos, com relação privativa ao Reino da Guiné, e nele com respeito ao rei de Daomé”, de Luís Antonio de Oliveira Mendes. *Afro-Ásia*, Salvador, n. 28, p. 253-294, 2002.

SILVA, Leonardo Dantas. *A Imprensa e a Abolição*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 1988.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da. *A primeira gazeta da Bahia: Idade d'Ouro do Brazil*. São Paulo: Cultrix, Brasília: INL, 1978.

\_\_\_\_\_. *A primeira gazeta da Bahia: Idade d'Ouro do Brazil*. Salvador: Edufba, 2011.

SOUZA, Daniele Santos. *Entre o "serviço da casa" e o "ganho": escravidão em Salvador na primeira metade do século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

SOUZA, Candido Eugenio D. *Perseguidores da espécie humana: capitães negreiros da Cidade da Bahia na primeira metade do século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2011.

SOUZA, Maria Aparecida Silva de. *Bahia: de capitania a província, 1808-1823*. Tese (Doutorado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

TAVARES, Luís Henrique Dias. *Comércio proibido de escravos*. São Paulo: Ática, 1988.

\_\_\_\_\_. O processo das soluções brasileiras no exemplo da extinção do tráfico negreiro. *Revista da História*, vol. 35, n. 72, p. 523-537, out.-dez. 1967.

\_\_\_\_\_. *Da sedição de 1798 à revolta de 1824 na Bahia*. Salvador: Edufba; Campinas: Unesp, 2003.

\_\_\_\_\_. *História da sedição tentada na Bahia em 1798: A "conspiração dos Alfaiates"*. São Paulo: Pioneira/MEC, 1975.

VAINFAS, Ronaldo. *Ideologia e escravidão: os letrados e a sociedade escravista colonial*. Petrópolis: Vozes, 1986.

VERGER, Pierre. *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o golfo do Benim e a Bahia de Todos os Santos dos séculos XVII a XIX*. São Paulo: Corrupio, 2003.

\_\_\_\_\_. *Notícias da Bahia - 1850*. Salvador: Corrupio, 1981.

VIANA, Hélio. Um humanitário alvará de 1813, sobre o tráfico de africanos em navios portugueses. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, vol. 256, p. 79-88 jul.-set. 1962.

WILLIAMS, Eric. *Capitalismo e Escravidão*. Rio de Janeiro: Americana, 1975.

XIMENES, Cristiana Ferreira. *Joaquim Pereira Marinho: perfil de um contrabandista de Escravos na Bahia, 1827-1887*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1988.

\_\_\_\_\_. *Bahia e Angola: redes comerciais e o tráfico de escravos, 1750-1808*. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

YOUSSEF, Alain El. *Imprensa e Escravidão. Política e Tráfico Negreiro no Império do Brasil (Rio de Janeiro, 1822-1850)*. Dissertação (Mestrado em História), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.