



Perdas e falências: homens de negócio, guerras europeias e os prejuízos ao tráfico negreiro português no século XVIII

Losses and Bankruptcies: Businessmen, European wars and losses to the Portuguese Slave Trade in the 18th century

Cândido Domingues¹

UNEB, DCH-IV (Brasil)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4158-6744>
candido_eugenio@yahoo.com.br

NOTA BIOGRÁFICA

Cândido Domingues tem licenciatura e mestrado em História pela Universidade Federal da Bahia (UFBA); é doutor em História pela Universidade NOVA de Lisboa e em História Social pelo PPGH-UFBA (cotutela). É professor assistente de História do Brasil da Universidade do Estado da Bahia (UNEB, DCH-IV) e membro criador do *Projeto Salvador Escravista*. É autor de artigos e capítulos de livros e co-autor do livro *Africanos na Cidade de Bahia* (Coleção UNIAFRO 2016, v. 20).

RESUMO

Este artigo aborda alguns perigos econômicos que envolviam os investidores portugueses do comércio de escravos no século XVIII. Seu foco central são as ameaças dos concorrentes europeus no oceano Atlântico, em especial empreendidos pela *West-Indische Compagnie* (WIC). As guerras entre os impérios europeus refletiam em ataques de nações inimigas aos navios negreiros portugueses, em especial aos saídos da Bahia que comercializavam com a Costa da Mina. Como resultado dessas conjunturas de guerra e ataques às embarcações, muitos comerciantes experimentaram grandes perdas de seus investimentos e, até mesmo, a falência.

PALABRAS CLAVE

Comércio de escravos; comerciantes; guerras; falências.

ABSTRACT

This article discusses some economic dangers that involved Portuguese investors in the slave trade in the 18th century. Its central focus is the threats from European competitors in the Atlantic Ocean, especially those posed by the *West-Indische Compagnie* (WIC). The wars between the European empires were

¹ Agradeço a leitura e comentários de Tomás Pinto de Albuquerque e dos pareceristas anônimos.

reflected in attacks by enemy nations on Portuguese slave ships, especially those leaving Bahia that traded with Costa da Mina. As a result of these wars and attacks on vessels, many merchants experienced large losses of their investments and even bankruptcy.

KEYWORDS

Slave Trade; Merchants; Wars; Bankruptcies.

SUMARIO

1. INTRODUÇÃO. 2. GUERRAS, DIPLOMACIA E PREJUÍZOS INDIVIDUAIS. 3. FRANÇA: UMA INIMIGA ESPORÁDICA. 4. CONCLUSÃO. 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

1. INTRODUÇÃO

O comércio do período Moderno enfrentava uma série de elementos que tornava o seu êxito um grande desafio aos comerciantes. O comércio marítimo dependia do transporte em grandes embarcações de madeira cuja eminência de incêndio ou naufrágio era real. As longas distâncias e o conhecimento dos mares e ventos ampliavam o que se convencionou chamar de *risco*. Outro elemento do risco eram as guerras. Nações inimigas frequentemente refletiam seus dissabores políticos no comércio internacional². O comércio de mão de obra cativa, no entanto, enfrentava todas essas dificuldades a uma em especial: sua carga viva.

À tradicional frase presente em instrumentos de crédito registrados nos tabeliões, “pelo risco que lhe vai correndo no dito navio de *mar e fogo e corsário*”³, transportar centenas de homens, mulheres e crianças acorrentadas em seus porões colocavam os navios negreiros em iminente risco de revolta⁴. Outro perigo que assustava investidores e tripulantes eram as epidemias⁵. As características das embarcações negreiras e as condições de higiene do período colocavam em risco a vida dos cativos e, por conseguinte, os lucros dos investidores⁶.

A despeito de tais peculiaridades no comércio negreiro, sem dúvida foram as guerras europeias e as disputas com a *West-Indische Compagnie* (WIC, sigla em neerlandês; Companhia das Índias Ocidentais,

² HOPPIT, Julian, *Risk and Failure in English Business, 1700-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987; SPOONER, Frank C., *Risks at Sea: Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge, Cambridge University Press, 1983; COSTA, Leonor Freire, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, vol. 1, Lisboa, CNCDP, 2002, pp. 208-235; SCHULTE BEERBÜHL, Margrit, “The Risk of Bankruptcy among German Merchants in Eighteenth-century England”, en Karl Gratzler e Dieter Stiefel (orgs.), *History of Insolvency and Bankruptcy: from an International Perspective*, Huddinge, Södertörns högskola, 2008, pp. 61-81; ANTUNES, Cátia e MIRANDA, Suzana Münch, “Going Bust: Some Reflections on Colonial Bankruptcies”. *Itinerario*, 43/1, (2019), pp. 47-62; LURVINK, Karin, “Underwriting slavery: insurance and slavery in the Dutch Republic (1718-1778)”, *Slavery & Abolition*, 40/3, (2019), pp. 472-493; BOHÓRQUEZ, Jesús, “Para além do Atlântico Sul: Fundamentos institucionais e financeiros do tráfico de escravos do Rio de Janeiro em finais do século XVIII”, *Revista de História* (São Paulo), 178 (2019), pp. 1-43.

³ Arquivo Público do Estado da Bahia (doravante APEB), Seção Judiciária, Livros de notas dos tabeliões de Salvador (grifo meu).

⁴ RICHARDSON, David, “Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade”. *The William and Mary Quarterly*, 58/1, 2001, pp. 69-92; DOMINGUES, Cândido, “O navio rebelado. Resistências ao tráfico de escravizados no Atlântico português”, en Maílda Soares da Cunha (org.), *Resistências. Insubmissão e revolta no Império Português*, Lisboa, Casa das Letras, 2021, pp. 203-208. Para um plano geral dos desafios da travessia do Atlântico, ver CALDEIRA, Arlindo Manuel, *Escravos e Traficantes no Império Português. O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013, capítulo 2.

⁵ MILLER, Joseph e ALDEN, Dauril, “Out of Africa: the slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831”, *The Journal of Interdisciplinary History*, 18/2 (1987), pp. 195-224; RODRIGUES, Jaime, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005, capítulo 8; SÁ, Magali Romero, “A “peste branca” nos navios negreiros: epidemias de varíola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização”, *Revista Latinoamericana de Psicopatologia Fundamental*, São Paulo, 11/4, (2008), pp. 818-826.

⁶ Em 1791, Antônio Gonçalves Marques, comerciante da Bahia, requereu moratória de dez anos, sob a alegação de que nos “últimos anos [tinha] havido grandes perdas pelas muitas mortandades de escravatura e grandes empates nas cobranças” de seus devedores, ver, AHU, CU, Bahia col. Castro e Almeida (doravante BA/CCA), cx. 77, doc. 14.947-14.948.

em português) os motivos de maiores perdas do capital investido no comércio da Bahia com a costa africana no século XVIII.

O porto de Salvador da Bahia, segundo maior entreposto de comércio de africanos escravizados das Américas no século XVIII, perdendo apenas pra Jamaica, é o lócus escolhido para análise dos perigos enfrentados pelos portugueses neste comércio de alto risco. De 1701 a 1800, Salvador recebeu 2.643 viagens que desembarcaram 751.417 africanos escravizados dos 837.110 negociados na África. Destes, 555.312 (66.3%) foram comprados nos mercados entre o Golfo de Biafra e a Windward Coast, região conhecida pelos portugueses como Costa da Mina. Isso significa que dois terços do comércio negreiro da Bahia era realizado em fora dos domínios portugueses na África o que colocava os navios negreiros de Salvador em contato direto com negociantes de toda a Europa e, por conseguinte, com as disputas que envolvias as guerras europeias⁷.

O período analisado é o século XVIII, momento de crescimento do tráfico para o Brasil em resposta à grande necessidade de cativos para a mineração do ouro recém-descoberto, às próprias flutuações da economia açucareira e o cultivo de algodão. Justifica-se a escolha de uma análise de longa duração seguindo os ensinamentos de Julian Hoppit. Segundo o autor, altos níveis de falência ocorrem em momentos de crescimento econômico, porém, isso só se torna visível quando analisado na longa duração⁸.

O foco deste texto, portanto, busca compreender as *perdas e falências* no tráfico da Bahia setecentista provocadas por ataques de ingleses, neerlandeses e franceses aos navios negreiros portugueses nas águas do Atlântico Sul⁹. Os estudos dos riscos de enfrentamento nas águas africanas por parte dos traficantes portugueses, reforça a assertiva de Cátia Antunes e Suzana Miranda quando afirmam que “ao sublinhar as ineficiências de um sistema que poderia enriquecer uma pessoa ou levá-la à pobreza extrema, demonstramos como o emaranhado de interesses estatais e privados permaneceu no centro da exploração europeia no exterior”¹⁰.

2. GUERRAS, DIPLOMACIA E PREJUÍZOS INDIVIDUAIS

O último quartel do século XVII viu o retorno dos portugueses à Costa da Mina. Ngreiros de Salvador da Bahia rumaram seus navios negreiros para a antiga costa fornecedora de africanos escravizados a Portugal, local onde este construíra o Castelo de São Jorge da Mina no final do século XV. A pequena fortificação, no entanto, fora perdida para a *West-Indische Compagnie*, em 1637, no contexto das guerras entre os Império Ibérico unido contra a República das Sete Províncias Unidas dos Países Baixos¹¹. Para manter o controle

⁷ <https://www.slavevoyages.org/voyages/sUAXImSL> (última consulta 29/04/2024); DOMINGUES, Cândido, *O tráfico negreiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817)*, tese (doutorado em História), UNL/UFBA, 2023, pp. 31-45.

⁸ HOPPIT, *Risk and Failure*, *op. cit.*, pp. 42.

⁹ No início do século XIX, com as políticas britânicas de abolição do tráfico, seus navios atacaram diversas embarcações portuguesas causando-lhes imenso prejuízo. Essa história tem sido estudada por TAVARES, Luís Henrique Dias, *Comércio Proibido de escravos*, São Paulo, Ática, 1988; JESUS, Paulo C. Oliveira de, *Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)*, tese (doutorado de História), UFBA, 2017, capítulo 2.

¹⁰ ANTUNES e MIRANDA, “Going Bust...”, *op. cit.*, p. 51.

¹¹ Sobre as relações luso-neerlandesas e seus impactos no comércio africano, dentre outros autores, ver, LAW, Robin, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford, Clarendon Press, 1991, capítulo 4; CABRAL DE MELLO, Evaldo, *O negócio do Brasil – Portugal, os Países Baixos e o Nordeste (1641-1669)*, Lisboa, CNCDP, 2001; SCHWARTZ, Stuart B. e POSTMA, Johannes, “The Dutch Republic and Brazil as Commercial Partners on the West African Coast during the Eighteenth Century”, em Johannes Postma e Victor Enthoven (orgs.), *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden, Brill, 2003, pp. 171-199; ANTUNES, Cátia, *Lisboa e Amesterdão, 1640-1705. Um caso de globalização na História Moderna*, Lisboa, Livros Horizonte, 2009; SILVA, Filipa Ribeiro da, *Dutch and Portuguese in West Africa: Empires, Merchants, and the Atlantic System, 1580-1674*, Leiden, Brill, 2011; FERREIRA, Roquinaldo, “From Brazil to West Africa Dutch-Portuguese Rivalry, Gold Smuggling, and African Politics in the Bight of Benin”, em Michiel van Groesen (org.), *The Legacy of Dutch Brazil*, Nova York, Cambridge University Press, 2014, pp. 77-102 (este artigo tem uma versão em português “Do Brasil para a África Ocidental: rivalidade luso-holandesa, contrabando de ouro e política africana no golfo do Benim”, em Evergton Sales Souza; Ana Paula Medici e Pedro Cardim (org.), *Salvador da Bahia: escravidão, economia, poderes e representações (séculos XVI-XIX)*, Salvador, EDUFBA; Lisboa, CHAM, 2022, pp. 103-132); SOUZA, Daniele Santos de, *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos “anos de ouro” do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*, tese (doutorado em História), UFBA, 2018, pp. 41-55. Para uma visão geral da atuação política europeia no tráfico,

na costa africana, a WIC construiu uma fortaleza mais robusta à beira-mar, como se vê na imagem a seguir, reforçando sua presença no comércio atlântico de cativos.

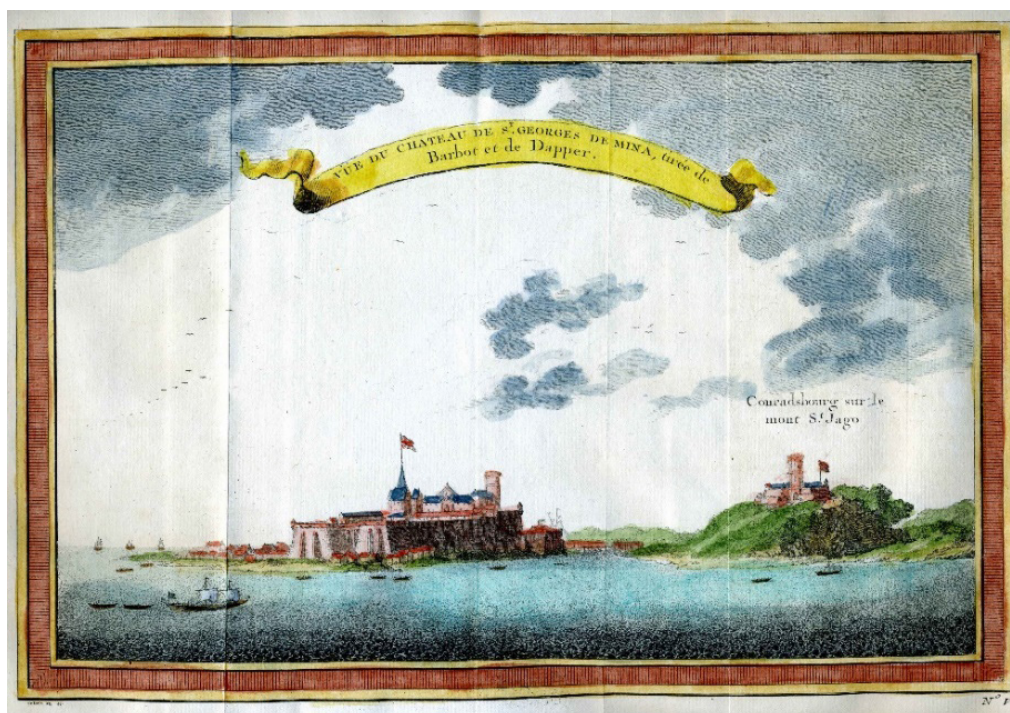


Figura 1 – Vista do Castelo de São Jorge da Mina, 1750

Fonte: El Mina, Ghana, "Vüe du Chateau de St. Georges de Mina, tirée de Barbot et de Dapper" Histoire générale des voyages, Paris, Didot, 1750. https://pt.wikipedia.org/wiki/Castelo_de_S%C3%A3o_Jorge_da_Mina#/media/Ficheiro:El_Mina_Fortaleza_de_S%C3%A3o_Jorge_da_Mina_e_castelo_no_monte_de_S._Tiago_Ghana.jpg (última consulta, 28/07/2020).

Não há informação precisa sobre as primeiras viagens “bainas” no último quartel de século XVII, nem sobre sua recepção pelos europeus que já tinham fortalezas mercantis na Costa da Mina. A longevidade dos negócios, porém, é um bom indício que as relações foram amistosas, apesar de sobressaltos pontuais. Em 1691, ingleses atacaram três sumacas e um patacho portugueses provocando um prejuízo de 40 contos de réis com a tomada dos “açúcares, tabaco, aguardentes, alguns negros e muito ouro que já tinham resgatado, fato [roupa] de particulares e armas”¹². Cinco anos depois dois navios ingleses, um de quatorze peças de artilharia e outro com seis atacaram o patacho de Gonçalo da Costa entre Loango e Cabinda¹³. Apesar de Portugal ter entrado em estado de neutralidade já no fim do Seiscentos, acredito que esses ataques estejam ligados à Guerra dos Nove Anos (Guerra da Liga de Augsburg ou Guerra da Grande Aliança, 1688-1697) como mesmo justificou um mestre inglês: “Portugal tinha guerras com Inglaterra declarando-se por França”¹⁴.

Na década de 1690, como acabamos de ver, com as primeiras notícias do ouro do Brasil e o aumento do fluxo de navios saídos de Salvador da Bahia para aquele mercado, os neerlandeses da WIC estremece-ram as relações atacando as embarcações para ter acesso ao ouro e ao tabaco (fumo de rolo) produzido no Recôncavo da Baía de Todos-os-Santos. Os funcionários da WIC, inclusive, passariam a proibir o comércio entre portugueses e ingleses tornando ainda mais delicado os negócios lusitanos naquelas águas. Estas

ver ELTIS, David, “Iberian dominance and the intrusion of the northern Europeans into the Atlantic world: slave trading as a result of economic growth?”, *Almanack*, 22, (agosto-2019), pp. 495-550, <https://doi.org/10.1590/2236-463320192210>.

¹² Arquivo Histórico Ultramarino, Conselho Ultramarino (doravante AHU, CU), Bahia col. Luiza da Fonseca, cx. 29, doc. 3660-3661.

¹³ AHU, CU, cód. 252, f. 204 (Lisboa, 17/12/1696).

¹⁴ AHU, CU, Col. Bahia Luiza da Fonseca, cx. 29, doc. 3660-3661 (Do Conselho Ultramarino para o rei. Lisboa, 31/10/1691); AHU, CU, cód. 252, f. 150v-151v; DOMINGUES, *O tráfico negreiro da Bahia...*, op. cit., pp. 70-72.

mercadorias, no entanto, passariam a ser de extrema importância para aqueles mercados, pois caíra no gosto dos africanos locais¹⁵.

A Costa da Mina passava a ser o paradoxo comercial da Bahia. Se por um lado era o principal mercado fornecedor de cativos para sua economia escravista e maior consumidora do tabaco de terceira qualidade produzido em seu Recôncavo, por outro lado suas águas tornaram-se perigosas a seus negócios com a presença das embarcações de guerra da WIC que também buscava o acesso às mercadorias do Brasil. A companhia passou a cobrar 10% da carga do tabaco levado pelos negreiros do Brasil, a essa taxa deu-se o nome de quarteamento, dacha ou daxa¹⁶.

Os ataques neerlandeses às embarcações portuguesas seguiram o próprio poder da WIC no Atlântico. Forte e poderosa até os anos 1730, a companhia manteve duas galeras de guerra patrulhando a costa africana do castelo de São Jorge até a altura dos Camarões. Ainda naquela década, a companhia viu seu monopólio ser contestado nos Países Baixos e os Estados Gerais abriu o comércio negreiro a todos os comerciantes. Assim, manteve-se no controle do castelo, mas teve que reduzir a patrulha e a área marítima de sua atuação. Apenas na década de 1760 retornou a empreender ataques aos navios portugueses¹⁷.

Apesar da grande quantidade de investidas contra os navios portugueses, são raros os documentos que apresentem o volume das perdas. Isso reflete uma característica da História do comércio no Brasil: a infeliz ausência da documentação particular dos homens de negócio. Fugindo a essa realidade o processo indenizatório movido por João de Souza Reis produziu uma detalhada documentação sobre os investidores e prejuízos referentes à galera *Nossa Senhora da Esperança e São José*, atacada pelos neerlandeses em 1768. Antes de analisá-la, vejamos alguns impactos na vida comercial dos homens de negócio da Bahia ao longo do Setecentos.

De acordo com Henk den Heijer, de 1701 a 1730, os agentes da WIC confiscaram as cargas de 74 navios cujo valor foi avaliado em 636.400 florins¹⁸. Em moeda portuguesa as perdas nestas três décadas equivaliam a 254:560\$000 réis.¹⁹ Muito provavelmente um desses confiscos abateu-se sobre o patacho *Jesus Maria José*, do mestre Sebastião Lopes. A embarcação saiu de Salvador após seu senhorio, Manoel Ramos Ayres, registrar a viagem em 18 de junho de 1703²⁰. Cinco meses depois, em 18 novembro, quando navegava “por baixo do Rio Volta, fora de todas as fortalezas” o patacho foi tomado pelo capitão Costa, capitão do navio Carola II pertencente à WIC. Manoel Ayres reclamou ao monarca português suas perdas (a embarcação, escravos, ouro e fazendas) no valor de 10:686\$000 réis²¹ mais 50% de lucro calculados por ele no valor de 16:029\$000 réis “além dos lucros cessantes, e danos emergentes, que com o dito injusto roubo se causarão ao suplicante”²².

A lucratividade do tráfico brasileiro ainda desafia historiadores. Luiz Vianna Filho apontou uma taxa entre 18% e 40%²³, Alexandre Vieira Ribeiro preferiu seguir para a Bahia o mesmo padrão apontado por Mano-

¹⁵ VIANNA FILHO, Luiz, *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre a escravidão)*, 4ª ed. Salvador, EDUFBA/Fundação Gregório de Mattos, 2008 [1ª ed., 1946], capítulo 4 ; VERGER, Pierre, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002 [1ª ed. em francês 1968], capítulos 1 e 2; NARDI, Jean Baptiste, *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*, São Paulo, Brasiliense, 1996; LOPES, Gustavo Acioli e MARQUES, Leonardo, “O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)”, *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*, 37, (2019), pp. 5-38; SILVA JR., Carlos da, “Rotas, direções e etnicidade no tráfico de escravos entre o Brasil e a Costa da Mina no longo século XVIII”, em Lucilene Reginaldo y Roquinaldo Ferreira (orgs.), *África, margens e oceanos: Perspectivas de História Social*, Campinas, Ed. da Unicamp, 2021, p. 223; do mesmo autor, “Enslaving Commodities: Tobacco, Gold, Cowry Trade and Trans-Imperial Networks in the Bight of Benin (c. 1690s-c. 1790s)”, *African Economic History*, 49/2, (2021), pp. 12-13.

¹⁶ VERGER, *Fluxo e Refluxo...*, op. cit., p. 51-57.

¹⁷ Para um resumo desses acontecimentos ver, DOMINGUES, *O tráfico negreiro da Bahia...*, op. cit., capítulo 2.

¹⁸ DEN HEIJER, Henk, *Goud, ivoor en slaven. Scheepvaart en handel van de Tweede Westindische Compagnie op Afrika, 1674-1740*, Zutphen, 1997, p. 284 apud SCHWARTZ e POSTMA, “The Dutch Republic and Brazil...”, op. cit., p. 179, Table 7.3.

¹⁹ Para a conversão uso o valor de 1 florim = 400 réis, aproximadamente, cf. ANTUNES, Cátia; MIRANDA, Susana Münch e SALVADO, João Paulo, “The Resources of Others: Dutch Exploitation of European Expansion and Empires, 1570-1800”, *JRG, Tijdschrift voor Geschiedenis*, 131/3 (2018), p. 515, nota 36.

²⁰ APEB, Seção Colonial-Provincial (SCP), alvará 440, f. 6f; *The Trans-Atlantic Slave Trade: a Database* (doravante TSTD), # 50225, <https://www.slavevoyages.org/voyage/database> (última consulta, 09/10/2023).

²¹ Lê-se dez contos, seiscentos e oitenta e seis mil réis.

²² Nationaal Archief, Staten Generaal, Liassen Portugal (doravante NA, SG, LP), Ordinaris, 7018. Agradeço a Ernst Pijning por ceder-me este documento. Archivo Nacional Torre de Tombo, Ministério dos Negócios Estrangeiros, cx. 816, Despachos da Corte (1708-1765).

²³ VIANNA FILHO, *O negro na Bahia...*, op. cit., p. 42.

lo Florentino para o Rio de Janeiro de 19,2%²⁴. Analisando uma viagem para Pernambuco (1752), Gustavo Lopes calculou um lucro líquido na casa dos 3%²⁵. Nenhum, no entanto, aproximam dos 50% defendidos por Manoel Ramos Ayres. Para o traficante, este seria “o menos que se havia de lucro”²⁶. No atual momento da historiografia, qualquer afirmativa sobre os lucros do tráfico da Bahia seria uma especulação. Dos trabalhos aqui citados e os demais por mim conhecidos não apresentam uma contabilidade de um navio ou de um comerciante contemplando todas as etapas do negócio, desde a organização da viagem até a venda dos cativos em Salvador.

No início do século XVIII, os ataques estavam tão frequentes e prejudiciais à economia colonial que foi tema da comunicação entre as instituições coloniais e Lisboa. Em 1715, o provedor-mor da Fazenda Real na Bahia, Luis Lopes Pegado, informou a d. João V sobre os ataques empreendidos na Costa da Mina por “brancos da nação estrangeira, principalmente os holandeses”. Já eram tantos que, na Bahia, abriu-se devassa para investigar os acontecimentos²⁷.

Em 1716, o governador da Capitania de Pernambuco, dom Lourenço de Almeida, narrava ao monarca português o que sofriam os navios dos homens de negócio de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. Conforme afirmou, “pela notícia que tenho neste ano [1715] roubaram oito ou nove embarcações de Pernambuco e Bahia”²⁸.

Em agosto de 1717, o governador da Bahia, Marquês de Angeja, respondia a d. João V, sobre os ataques holandeses ao tráfico da Bahia na Costa da Mina. Para tanto, mandou que cinco importantes homens de negócio de Salvador fizessem uma “Relação dos roubos que os holandeses têm feito às embarcações desta Bahia nos anos de 1714, 1715 e 1716”. Esse documento detalha as perdas possíveis que os investidores dos quatorze navios negreiros atacados pelos funcionários da WIC entre agosto de 1714 e meados de 1716. Os autores da “Relação...” avaliaram as perdas das mercadorias e de 3.575 africanos cativos roubados no valor de 374:250\$000 réis. Para efeito dessa conta, consideraram que os escravos seriam vendidos em Salvador a valores que variavam de 100\$000 a 200\$000 réis. Após elaborarem a “Relação...”, chegou a notícia do ataque holandês a outro navio negreiro daquela praça aumentando seu prejuízo. Dessa vez as perdas foram no valor de 43:080\$000 em mercadorias que, conforme as contas apresentadas pela tripulação do navio, importariam 359 cativos. Tudo somado, em pouco menos de três anos, a praça mercantil de Salvador amargava um prejuízo de 417:330\$000 réis oriundos da negociação de 3.934 cativos²⁹.

Se por um lado as perdas assolavam os comerciantes, por outro, a Real Fazenda alcançava prejuízo em um dos seus direitos de arrecadação que, como defende Hylo Salles, “fora o primeiro rédito a furar a lógica seiscentista” deficitária³⁰. A resposta apresentada pelo Marquês de Angeja ao rei, apontava um prejuízo na arrecadação dos direitos de 3\$500 réis por escravos vindas da Costa da Mina no montante de 13:769\$000 réis procedentes de sua cobrança sobre a entrada dos 3.934 cativos acima mencionados³¹.

A falta da documentação pessoal desses homens de negócio e de seus navios impedem-nos de analisar com maior detalhamento os prejuízos causados pelos ataques aos navios negreiros na Costa da Mina. Fato é que por longas décadas os prejuízos foram grandes para todos os níveis de investidores e para a Fazenda Real que não arrecadou os impostos cobrados sobre os escravos. A partir dos anos 1740, praticamente não tiveram mais ataques, porém, na década de 1760 eles voltaram a causar graves prejuízos à economia baiana³².

²⁴ FLORENTINO, Manolo, *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997, pp. 164-169; RIBEIRO, Alexandre Vieira, *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*, dissertação (mestrado em História), UFRJ, 2005, p. 77;

²⁵ LOPES, Gustavo Acioli, *A Fênix e o Atlântico: a Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*, São Paulo, Alameda, 2018, p. 179.

²⁶ NA, SG, LP, *Ordinaris*, 7018.

²⁷ AHU, CU, Bahia Avulsos, cx. 10, doc. 820 (Bahia, 2 de Agosto de 1715).

²⁸ AHU, CU, Pernambuco, cx 27, doc. 2466 (Recife, 20 de janeiro de 1716).

²⁹ AHU, CU, BA/AV, cx. 11, doc. 943 (Relação dos roubos que os holandeses têm feito às embarcações desta Bahia nos anos de 1714, 1715 e 1716, Bahia, ant. 02/12/1716). SOUZA, *Tráfico, escravidão e liberdade*, op. cit., p. 46-48; DOMINGUES, *O tráfico negreiro da Bahia*, op. cit., pp. 114-115.

³⁰ SALLES, Hylo Nader de Araújo, “Administração fazendária na capitania da Bahia: a arrecadação do direito dos filhos da folha das Ilhas de São Tomé e do Príncipe, 1699-1724”, *Temporalidades*, 15/2, 2024, p. 46.

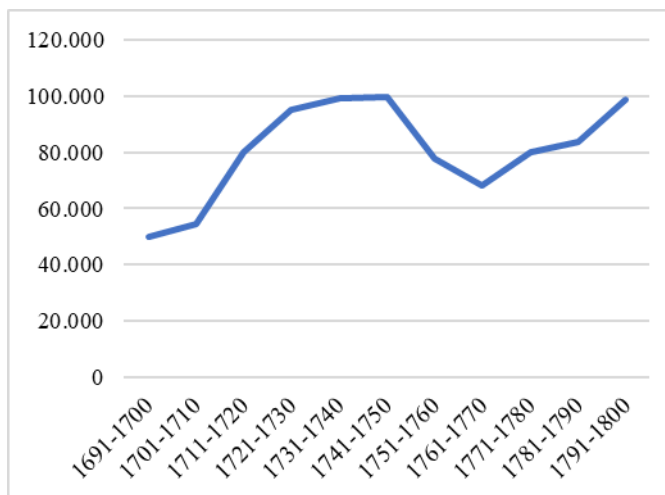
³¹ AHU, CU, BA/AV, cx. 11, doc. 943; SOUZA, *Tráfico, escravidão e liberdade*, op. cit., p. 47; DOMINGUES, *O tráfico negreiro da Bahia*, op. cit., pp. 115; SALLES, “Administração fazendária”, op. cit., p. 46. Observe-se que Daniele Souza e Hylo Salles leram um valor diferente dos 12:512\$000 réis sobre os 3.575 cativos; provavelmente ambos não conferiram a multiplicação do valor a ser cobrado pela quantidade de cativos.

³² SCHWARTZ e POSTMA, “The Dutch Republic and Brazil...”, op. cit., pp. 179-181, ver Table 7.4.

Conforme mostrou Hoppit analisando o mercado inglês do século XVIII, os momentos de crescimento econômico apresentam mais falências uma vez que aumenta o risco e o número de interessados nos negócios³³. O tráfico da Bahia seguiu esse caminho, no século XVIII o tráfico da Bahia colonial cresceu atingindo o seu auge. Conforme vemos na Tabela e Gráfico 1, há uma tendência de crescimento na primeira metade do século XVIII com uma leve estabilidade entre 1730 e 1750. Conforme temos vistos, tanto a partir dos dados de Henk den Heijer, quanto da documentação portuguesas aqui analisada, esse também é o período de maior ataque holandês e conseqüente prejuízos ao tráfico de Salvador.

TABELA E GRÁFICO 1 – DESEMBARQUES DE CATIVOS AFRICANOS NA BAHIA (1691-1800)

Década	# de africanos
1691-1700	49.860
1701-1710	54.555
1711-1720	80.068
1721-1730	95.253
1731-1740	99.055
1741-1750	99.440
1751-1760	77.865
1761-1770	68.328
1771-1780	80.053
1781-1790	83.755
1791-1800	98.738



Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyages/sUAXImSL> (última consulta, 05/05/2024).

Após queda em meados da centúria, o comércio afrobaiano volta a crescer, a partir de 1770, aquecido pela crise na produção caribenha, alta produção de algodão e reaquecimento da produção açucareira no Nordeste do Brasil³⁴. Mais uma vez, retornam os ataques aos navios negreiros portugueses, especialmente aqueles saídos do porto de Salvador.

São de alguns desses ataques que temos uma mais detalhada dos prejuízos do tráfico da Bahia.

Em 20 de novembro de 1767, a corveta *Nossa Senhora da Esperança e São José*, deixou o porto de Salvador da Bahia em direção a São Tomé e Príncipe onde deixaria seu passageiro mais ilustre Lourenço Lobo de Almeida Garcês Palha, o novo governador e capitão general daquelas ilhas. Ao chegar à Ilha do Príncipe, onde desembarcou o governador e o capitão Antônio da Costa Bastos, fizeram compras de mantimentos e seguiram viagem para a Costa da Mina, onde deveriam negociar 743 africanos cativos. O navio levava a carga principal do senhorio e de outros 59 investidores, dentre eles importantes homens de negócio da Bahia, algumas mulheres e irmandades religiosas³⁵.

Os fortes ventos fizeram o capitão Bastos ancorar a embarcação no porto de Cabo Lahú, já na Costa da Mina. Por azar dos tripulantes e investidores ali se encontravam três embarcações neerlandesas que o obrigaram a fazer negócio. Porém os infortúnios só estavam começando. Três dias depois da ancoragem, uma embarcação de guerra com falsa bandeira britânica e 36 tripulantes chegaram àquele porto e prenderam o

³³ HOPPIT, *Risk and Failure...*, op. cit., capítulo 4.

³⁴ MARTINS, Diego de Cambraia e MELO, Felipe Souza, "O Algodão do Brasil e a Economia Atlântica: comparações entre Maranhão e Pernambuco (c.1750-c.1810)", *Anais do IX Encontro de Pós-graduação em História Econômica e 7ª Conferência Internacional de História Econômica*, Ribeirão Preto, USP/ABPHE, 2019, pp. 1-31; DOMINGUES, *O tráfico negreiro da Bahia...*, op. cit., pp. 331-358.

³⁵ AHU, CU, BA/CCA, cx. 51, docs. 9619-9631, (Bahia, 1767-c.1777), toda a narrativa a seguir é oriunda dessa fonte. Os acontecimentos com a corveta *Nossa Senhora da Esperança e São José* serão melhor desenvolvidos em DOMINGUES, Cândido, "Navios negreiros: múltiplas funções, máquinas complexas, capitais e riscos de uma viagem. Bahia, século XVIII", texto inédito. Esta documentação já foi trabalhada por alguns autores, destaco aqui o texto de HICKS, Mary E., "Financing the Luso-Atlantic Slave Trade, 1500-1840: Collective Investment Practices from Portugal to Brazil", *Journal of Global Slavery*, 2/3, (2017), pp. 273-309.

capitão Antônio da Costa Bastos. Naquele momento a bandeira dos Estados Gerais dos Países Baixos passou a tremular no vaso de guerra mostrando sua real identidade. O pavilhão inglês fora usado apenas como uma atração, ou para não assustar os portugueses, uma vez que suas relações eram mais amistosas. Como a ancoragem em Cabo Lahú fora um imperativo da natureza, Bastos ainda não havia passado no Castelo de São Jorge para pagar o quartamento e receber o passaporte neerlandês que liberava o comércio em alguns portos sem que fossem incomodados por funcionários da WIC. Não tendo o documento em mãos, os neerlandeses tomaram o controle da corveta *Nossa Senhora da Esperança e São José* e levaram-na ao castelo. Ali, todos seus tripulantes livres foram presos, os tripulantes cativos (marinheiros e barbeiros) foram sequestrados, a carga foi apreendida e o casco ficou abandonado às intempéries da natureza no litoral.

O capitão Antônio Bastos só conseguiu chegar a terras portuguesas, a ilha do Príncipe, no meio do ano. Naquela ilha, registrou o ocorrido na Ouvidoria Geral e seguiu para Salvador com uma cópia do documento para que o senhorio pudesse avançar com os meios legais de indenização. De início, coube a José de Souza Reis acertar uma concordata de cinco anos com os maiores credores, pois outros não aceitaram. Assim sendo, Reis teve que pedir uma moratória à rainha, d. Maria, que lhe foi concedida em 1770³⁶. A situação vivida pelo traficante parecia bastante grave, afinal seu prejuízo e dos demais investidores era da ordem de 54:639\$282 réis, conforme se vê na tabela a seguir.

TABELA 2. SOMA DAS PERDAS DA CORVETA NOSSA SENHORA DA ESPERANÇA E SÃO JOSÉ, 1767

	Valor (réis)	%
Casco e custeamento	13:765\$550	25,19
Mercadorias para o comércio	36:196\$832	66,25
Alimentação	3:342\$900	6,09
9 cativos tripulantes	1:350\$000	2,47
TOTAL	54:639\$282	100

Fonte: AHU, CU, BA/CCA, cx. 51, doc. 9624.

Ainda está por fazer um estudo das falências dos traficantes da Bahia a partir de processos judiciais. Como temos visto, desde o início da metade do século XVIII que a correspondência entre homens de negócio de Salvador e as instituições governamentais na colônia e no Reino demonstra a falência de comerciantes envolvidos nos negócios negreiros. O próprio José de Souza Reis é um bom exemplo. Sem usar esse termo, e passados alguns anos sem ter sua indenização, suplicou à rainha afinando que

“Aquele grande prejuízo foi causa de outros [prejuízos], que sucessivamente continuou o Suplicante a experimentar; porque ficou inabilitado para pagar aos seus credores, e *se lhe suspendeu o giro da sua negociação*; de sorte que tendo a sua Casa mais de trinta anos de estabelecimento [...] *está hoje nos termos de se reduzir à última ruína*”³⁷.

Em 1779, após pedir três moratórias consecutivas à Junta do Comércio em Lisboa, recorreu a este órgão afirmando que se via “precisado a apresentar-se falido, justificando competentemente a sua boa fé”³⁸. A Junta, no entanto, informava à monarca que estando o suplicante em Lisboa, caberia à Mesa de Inspeção da Bahia avaliar o estado da casa mercantil de José de Souza que, por sua vez, estava sendo administrada por um procurador e não pelo próprio comerciante o que poderia trazer-lhe mais complicações.

A Coroa não conseguiu a indenização por parte da WIC, nem junto aos Estados Gerais, como reivindicada José de Souza Reis. O comerciante teve que pedir uma ampliação da moratória e mais de duas décadas após o ocorrido, já nos anos 1800, ele ainda apresentava uma proposta de indenização pelos prejuízos que

³⁶ AHU, CU, Bahia Avulsos, cx. 162, doc. 12309; ANTT, JC, livro 113 (MF. 2078), f. 24v-25v (Lisboa, setembro de 1770).

³⁷ AHU, CU, BA/CCA, cx. 51, doc. 9619 (Bahia, c.1777), grifos meus.

³⁸ AHU, CU, BA Avulsos, cx. 177, doc. 13.288 (Consulta da Junta do Comércio à Rainha. Lisboa, 20/07/1779).

sofrera na Costa da Mina³⁹. Essa é a última informação que tenho deste homem de negócio que deixou uma das fontes mais completas sobre o financiamento do tráfico baiano.

Enquanto José de Souza Reis buscava, incansavelmente, entre Salvador e Lisboa, meios legais para ser indenizado, os funcionários da WIC continuavam sua patrulha e ataques aos traficantes portugueses da Bahia.

Em 26 de julho de 1780, os homens da WIC tomaram a sumaca *São Francisco de Paula, Santa Rita e Almas* do capitão Manoel de Almeida Peixoto. Manoel Martins Gesteira, homem de negócio da Bahia, era mestre e senhorio da embarcação juntamente com seu sócio Ricardo Pinto Coelho. A embarcação estava em Cabo de Santa Apolônia, reabastecendo de água e lenha, quando chegou a fragata de guerra neerlandesa e obrigou o capitão a conduzi-la ao castelo de São Jorge. Por carta, Bernardo de Azevedo Coutinho, diretor do forte português de São João Batista de Ajudá, informou ao ministro Martinho de Mello e Castro que, além do recente ataque, outros quatro navios negreiros chegados do Brasil tinham sido atacados nos últimos doze anos⁴⁰.

Ricardo Coelho, um dos donos da sumaca, abriu representação na Mesa da Inspeção da Bahia para registrar os prejuízos do navio no valor de “11:201\$969 réis, além dos prêmios dos dinheiros que tomou na Praça [de Salvador]”. Buscava, obviamente, uma indenização. Ainda em suas palavras, toda a documentação por ele manejada deveria servir

“para Sua Majestade obrigar aqueles Estados [Gerais dos Países Baixos] a pagar os prejuízos, que as suas extorsões têm feito aos comerciantes desta Praça [da Bahia], e muito principalmente ao Suplicante, que sem motivo algum, lhe roubarão todo o seu estabelecimento”⁴¹.

Quando Ricardo Pinto Coelho detalhou no que consistiam suas perdas, ele pode apresentar o valor total de 22:680\$107 réis, pouco mais do dobro da quantia que lembrara no calor do momento⁴². A tabela a seguir apresenta-nos as mercadorias tradicionais que se levava da Bahia para a Costa da Mina como o tabaco, a cachaça (aguardente de cana), o açúcar e doces de frutas tropicais. Destaca-se, porém, a presença de joias de ouro com diamantes e topázio e fivelas de prata, e os tecidos e lenços que os neerlandeses proibiam os portugueses de levarem àquele mercado.

TABELA 3. SOMA DAS PERDAS DA SUMACA SÃO FRANCISCO DE PAULA, SANTA RITA E ALMAS, 1780

	Valor unitário (réis)	Total (réis)
Casco e custeamento	-	3:191\$307
4 escravos do serviço da embarcação	100\$000	400\$000
1.228 rolos de tabaco	12\$000	14:736\$000
30 rolos de tabaco grandes	72\$000	2:160\$000
6 pipas de aguardente	80\$000	480\$000
2 pipas de aguardente em ancoretas	80\$000	160\$000
134 boiões de doces de frutas	-	360\$000
60 barrilinhos de açúcar	1\$280	76\$800
15 caras de açúcar ⁴³	5\$680	85\$200
160@ de carne do sertão (seca)	2\$000	320\$000

³⁹ AHU, CU, Bahia Avulsos, cx. 219, doc. 15.328 [posterior a 1800].

⁴⁰ AHU, CU, BA/CCA, cx. 57, doc. 10.878 (Fortaleza de São João de Ajudá, 25 de novembro de 1780), (Anexo ao n. 10.872); TSTD, # 50051.

⁴¹ AHU, CU, BA/CCA, cx. 58, doc. 11.173 (Bahia, sem data), (anexo ao n. 11.172).

⁴² AHU, CU, BA Avulsos, cx. 179, doc. 13.362 (Bahia, post. 16 de maio de 1780).

⁴³ Açúcar mais branco.

188 alqueires de farinha de mandioca	1\$760	330\$880
6 cascos de pipa em que foi a aguardente	4\$000	24\$000
4 peças de lenços vermelhos finos e grandes	-	107\$520
4 peças de Patavares ⁴⁴ finos	4\$000	16\$000
5 jogos de fivelas de prata polidas	10\$000	50\$000
5 anéis de ouro com pedras finas de topázio e diamantes	16\$000	80\$000
TOTAL	-	22:680\$107

Fonte: AHU, CU, BA Avulsos, cx. 179, doc. 13.362.

Para além da narrativa dos acontecimentos, Ricardo Pinto Coelho dá-nos uma importante informação. Segundo relatou à rainha d. Maria, os eventos na Costa da Mina acabaram “*impossibilitando-o de mais poder negociar*”⁴⁵. Assim como José de Souza Reis, citado anteriormente, Coelho devia a seus credores o dinheiro que havia tomado a juros em Salvador para financiar a viagem, bem como as carregações que levava de outros interessados. Dessa forma, teve que recorrer a um pedido de moratória de cinco anos que, em 1785, o comerciante pedia sua renovação pelo mesmo tempo⁴⁶. Esses dados nos mostram o quão prejudiciais eram os ataques da Companhia das Índias Ocidentais neerlandesa aos navios negreiros do Brasil.

Mas, como já vimos no início deste texto, apesar de serem a maior ameaça aos traficantes portugueses na Costa da Mina, os neerlandeses não foram os únicos a causarem prejuízos ao tráfico da Bahia. A despeito das relações de amizade e reciprocidade estabelecidas em diversos Tratados assinados entre Londres e Lisboa, no século XVIII, por vezes embarcações luso-brasileiras eram atacadas por britânicos na costa da África. Este foi o caso do ataque à sumaca *Nossa Senhora da Assunção, Santo Antônio e Almas*, cujos senhorios eram poderosos homens de negócio: o coronel Antônio Cardoso dos Santos e o tenente coronel Inocêncio José da Costa⁴⁷.

Conforme narrou o capitão da sumaca, Manoel Pereira da Fonseca, após passar pelo Cabo das Palmas seguiu pela costa abaixo, em direção ao Castelo de São Jorge, “*trocando o tabaco com os nacionais da terra por ouro em pó*”. Ao passar por duas fortalezas menores, uma inglesa e outra neerlandesa, encontrou uma embarcação fundeada que lhe atacou com um tiro de canhão. Neste ínterim, a fortaleza inglesa também lhe desferiu um tiro enquanto a neerlandesa dois. Conseguindo livrar-se dos ataques, navegou em direção ao castelo “*como praticam todas as embarcações portuguesas, que vão àquela costa com o comércio de resgate de escravos*”. Aí chegado, em 30 de março de 1782, iniciaram os trâmites legais para receber o passaporte “*que lhe era preciso para passar aos portos de baixo*”.

A aparente tranquilidade foi quebrada na madrugada de 1º de abril quando viu retornar a dita embarcação que lhe tinha atacado dias antes. “*Três canoas com soldados ingleses e negros*” comandados pelo mestre Crofer tomaram a sumaca e obrigaram o piloto a velejar seguindo as ordens do general inglês, o capitão Markanzir, levando-a para Cabo Corso. Da terra, o capitão Manoel Pereira da Fonseca assistiu à sua embarcação ser tomada e sua âncora cortada pelos ingleses. Ao conseguir chegar à sumaca e protestando contra o que acontecia, Manoel Pereira e seu piloto foram levados ao navio inglês onde se encontrava o dito capitão Markanzir. Este deu ordem para seguir viagem a Cabo Corso, mas, ao aproximarem-se dele deu nova ordem para que fossem a uma fortaleza menor chamada Moreia, “*que ele tinha tomado dos Holandeses, e nela residia*”. No segundo dia de abril, o capitão Markanzir trouxe de Cabo Corso um inglês chamado Baquas que deu voz de prisão aos portugueses “*dizendo-lhes, que aquela embarcação com toda a sua carga, e o mais que tinha dentro estava tomada para o Rey [da Grã-Bretanha]*”.

Os poderosos homens de negócio da Bahia tiveram um prejuízo avaliado em 50:019\$470 réis como mostra a tabela a seguir.

⁴⁴ Tecido indiano.

⁴⁵ AHU, CU, BA Avulsos, cx. 179, doc. 13.362 (Bahia, post. 16 de maio de 1780).

⁴⁶ AHU, CU, BA Avulsos, cx. 187, doc. 13.777 (Bahia, ant. a 25 de julho de 1785).

⁴⁷ AHU, CU, BA/CCA, cx. 58, doc. 11.175 (Bahia, sem data), (anexo ao n. 11.172). A narração que se segue é desta fonte.

TABELA 4. SOMA DAS PERDAS DA SUMACA NOSSA SENHORA DA ASSUMPTÃO, SANTO ANTÔNIO E ALMAS, 1782 (EM RÉIS)

Casco da embarcação e sua armação para viajar à África	35:145\$000
3.195 rolos de tabaco	639\$000
5 mangotes de tabaco	128\$000
8 paus de tabaco de 4@ cada	176\$000
4 pipas de aguardente transformadas em 100 ancoretas	640\$000
120 barris de açúcar	192\$000
2 fechos ⁴⁸ de açúcar com 12@ cada	57\$600
60 boiões de doces de frutas	96\$000
1 barril de aguardente com 24 canadas	24\$000
30 ancoretas de aguardente de 8 e 9 canadas	420\$000
4 barris de facas com 400 dúzias	320\$000
20 dúzias de correntes de arame amarelo	12\$800
20 dúzias de correntes de arame branco	12\$800
900 alqueires ⁴⁹ de farinha de mandioca para sustento dos escravos	1:440\$000
800@ carne de vaca seca para sustento dos escravos	2:560\$000
“Pelo Custo do Casco e seus custeamentos” [sic]	8:156\$270
TOTAL	50:019\$470

Fonte: AHU, CU, BA/CCA, cx. 58, doc. 11.175.

Os casos narrados apresentam um comércio que fora muito lucrativo para o Império português, porém que assumiu um risco potencializado pelas rivalidades europeias pelo mercado negreiro do Atlântico Sul⁵⁰. A diplomacia lusitana não conseguiu impedir os ataques, nem conseguiu receber as indenizações pedidas pelos comerciantes. Da Haia, o próprio dom Luís da Cunha, um dos mais importantes diplomatas da primeira metade do Setecentos, informou ao rei d. João V que não valia mais tanto esforço com os Estados Gerais e a WIC para parar os ataques aos navios negreiros luso-brasileiros⁵¹. Portugueses, reinóis ou colonos, tiveram que negociar ao sabor da iminência de um ataque, em especial dos neerlandeses. A documentação aqui apresentada também pode ser lida como um grito de socorro de súditos que negociavam no Atlântico Sul entregues à própria sorte de não se tornarem prezas da WIC.

⁴⁸ Um “fecho” era uma caixa menor e tinha “de um terço a metade do tamanho das caixas maiores”, ou seja, entre 17 e 20@, cf. SCHWARTZ, Stuart B., *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 1999, p. 113.

⁴⁹ Um alqueire equivale a 13,8 litros. cf. https://pt.wikipedia.org/wiki/Antigas_unidades_de_medida_portuguesas (última consulta, 09/01/2024).

⁵⁰ VERGER, *Fluxo e Refluxo*, op. cit., capítulo 1; ELTIS, “Iberian dominance...”, op. cit.; FERREIRA, “From Brazil to West Africa...”, op. cit.; SECRETO, Verónica, “Territorialidades fluidas: corsários franceses e tráfico negreiro no Rio da Prata (1796-1799). Tensões locais-tensões globais”, *Topoi*, 17/33 (2016), pp. 419-443. <http://dx.doi.org/10.1590/2237-101X017033005>.

⁵¹ Arquivo da Universidade de Coimbra, Col. Condes da Cunha, doc. 144 (Ofício para a Secretaria de Estado, Haia, 03/08/1730); sobre a atuação de dom Luís da Cunha, na Haia, acerca do tráfico na Costa da Mina, ver DOMINGUES, *O tráfico negreiro da Bahia...*, op. cit., pp. 92-95 e 121-122.

3. FRANÇA: UMA INIMIGA ESPORÁDICA

Os ataques praticados por franceses, mesmo esporádicos, ocorriam em tempos de conflitos que envolviam Portugal. Com a mudança de posição de Portugal frente à Guerra de Sucessão de Espanha, o início do século XVIII viu Lisboa e Paris em lados opostos por aproximadamente uma década. Foram tempos em que uma embarcação francesa poderia representar grande perigo ao comércio português, em especial na África, cujos navio negreiros eram proibidos, por Lisboa, de levar armas.

A fragata *L'Aigle* (ou *L'Aigle Noir*), foi o primeiro navio da *Compagnie Royale d'Assiento* francesa responsável por fornecer cativos às colônias espanholas na América. Ao chegar à costa de Angola, a fragata usou de sua força de 44 canhões para atacar navios ingleses e portugueses e roubar-lhes casco e carga⁵².

Não temos notícias de ataques ao longo da guerra de Sucessão de Espanha mas, em 1709, duas embarcações portuguesas saídas da Bahia foram atacadas: o navio *Bom Jesus de Bouças e São João Batista*, de propriedade de Manoel Dias Filgueira, e a sumaca *Nossa Senhora da Piedade* cujo senhorio era Gonçalo de Brito Barros⁵³.

Em abril de 1710, representando uma a sociedade que tinha com outros comerciantes e o Conde de Unhão, Antônio Teixeira de Azevedo escreveu ao nobre dando notícias da fragata *Santa Anna* que acabara de chegar ao porto do Rio de Janeiro⁵⁴. Segundo sua narrativa, após

“5 meses e meio de viagem, que foi bem breve, mas malsucedida, que não trouxe mais que 119 cabeças da conta da Carregação e traz a maior parte das fazendas que levou, isto *por causa dos muitos franceses que lá andavam que tem tomado todas as embarcações da Bahia* que navegavam para aquela parte e o mesmo aos que tem partido dessa corte que já são 3, os de que temos notícia” (grifo meu).

Conforme informou Azevedo, apesar do maior ataque aos navios negreiros da Bahia, três navios de Lisboa também foram atacados. A despeito de não sabermos quais eram os navios lisboetas, podemos afirmar que não necessariamente eram para o tráfico na Costa da Mina, pois aquelas águas eram passagem para o comércio de Angola. A carta ainda dá informações sobre o malfadado encontro luso-francês na África. Por uma hora e meia houve confronto entre a fragata *Santa Anna* e um corsário de 24 peças. Vendo que não conseguiria vencê-lo, a fragata conseguiu fugir, porém outros dois navios grandes perseguiram-na. Por estar “leve”, com pouca carga, e velejar melhor, mais uma vez conseguiu livrar-se dos franceses e rumou ao Rio de Janeiro para evitar maiores prejuízos.

Assim como vimos no caso neerlandês, também com a França o comércio afro-português viveu um interregno de paz de longas oito décadas até o retorno dos ataques por ocasião do período revolucionário francês. Como mostrou Nicholas Radburn, a partir da década de 1780, a despeito das campanhas abolicionistas já em curso, o tráfico francês viveu um verdadeiro *boom*. Seu crescimento foi tanto que atraiu comerciantes ingleses⁵⁵. Em 1783, a Coroa francesa permitiu o comércio de cativos em suas colônias caribenhas a navios estrangeiros⁵⁶. Nesta mesma década, comerciantes franceses buscaram parceiros comer-

⁵² STUDER, Elena Fanny Scheuss, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1958, pp. 113-116; FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes, *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*, Madrid, Ecobook, 2011, pp. 39-59.

⁵³ TSTD, # 50339 (navio *Bom Jesus de Bouças e São João Batista*) e #50341 (sumaca *Nossa Senhora da Piedade*). Última consulta, 10/01/2024. O registro dessas embarcações encontra-se em APEB, SCP, alvará 440, f. 77f (07/09/1708) e 79f (28/09/1708) e 80f (12/12/1708).

⁵⁴ Biblioteca Pública de Évora (BPE), CXX – 2-3, doc. 25 - Carta de Antônio Teixeira de Azevedo e Companhia (Rio de Janeiro, 04/04/1710).

⁵⁵ RADBURN, Nicholas, *Traders in Men. Merchants and the Transformation of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven, Yale University Press, 2023, pp. 198-199. Ver, também, WISMES, Armel de, *Nantes et le temps des négriers*, Paris, Éditions France-Empire, 1983, pp. 151-177.

⁵⁶ ANTT, Junta do Comércio, mç. 62, cx. 204 (Maфра, 01/09/1783).

ciais portuguesas para o tráfico com a África⁵⁷. Dados do *Slave Voyages* mostram que, em apenas 25 anos (1776-1800), a França desembarcou 375.681 africanos escravizados nas Américas o que representa 34% de todo o seu comércio negreiro do século XVI ao XIX⁵⁸.

No período revolucionário francês, no entanto, Portugal teve dez embarcações atacadas por aquela nação entre os anos de 1794 e 1801⁵⁹. 60% delas foram tomadas na fase do *Terror* (1793-1794). 80% dos navios atacados tinham saído do porto de Salvador da Bahia.

TABELA 5 – NAVIOS PORTUGUESES ATACADOS POR FRANCESES NA ÁFRICA, 1794-1801⁶⁰

Origem	1794	1797	1799	1801	Total
Bahia	5	2	-	1	8
Rio de Janeiro	-	-	1	-	1
Lisboa	1	-	-	-	1
Total	6	2	1	1	10

Fonte: <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#> (última consulta, 15/08/2022). Conferi os dados no *Slave Voyages* em 10/01/2024.

Destes dez ataques, sabe-se o destino de seis viagens: cinco iam para a Costa da Mina e um para Luanda. Este havia saído do Rio de Janeiro em busca de seu mercado negreiro favorito, que era Angola⁶¹. Certamente esses ataques de 1794 foram o tema do Ofício enviado por dom Fernando José de Portugal, governador da Bahia, à rainha cuja resposta veio em abril do ano seguinte. Diante dos acontecimentos, o secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, Luis Pinto de Souza, informou que sua majestade mandava que o governador fizesse “aviso aos ditos comerciantes, para que se regulem na mesma conformidade [em comboio], e intimará o Corpo do Comércio que haja de esperar pelo comboio que se lhe destina, porque suposto a guerra se não ache declarada com a França, o risco é quase o mesmo, supostas as presas de vários navios, que os corsários desta nação tem feito, e continuam a fazer clandestinamente”⁶². O perigo dos ataques franceses, como demonstra a preocupação colonial, não apenas atingia e causava prejuízos ao comércio com a África, como também colocava em alerta a rota do Brasil-Portugal, responsável pelo transporte, dentre outras mercadorias, do açúcar, algodão, tabaco e ouro.

O temor aos franceses já tomava os comerciantes portugueses ao ponto de criar estratégias de fugas. Em 1795, José Cordeiro e Joaquim Pereira de Almeida, comerciantes de Lisboa, proprietários do navio *Princesa de Portugal*, relataram à Coroa que sua embarcação, carregada com fazendas brancas, fora recolhida em Salvador “por temor do corso francês, e se acha ali há nove meses fazendo extraordinárias despesas”⁶³.

Entre os cinco navios negreiros da Bahia atacados no ano de 1794, um pertencia a uma sociedade negreira liderada por uma importante traficante, dona Ana Luísa de Cristo. Apesar de ser muito ativa no tráfico baiano com a armação de sete viagens à África entre 1789 e 1794, não temos fontes que nos deem maiores

⁵⁷ Biblioteca Nacional de Portugal, Manuscritos, cx. 98, n. 101 (Carta de Massieu de Clerval a Roque Jorge, 1786).

⁵⁸ <https://www.slavevoyages.org/voyages/sUAXImSL> (última consulta, 04/05/2024).

⁵⁹ Sobre as relações diplomáticas luso-francesas, ver ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*, Porto, Edições Afrontamento, 1993, p. 93-164; para a implicações das guerras francesas no comércio do Atlântico Sul ver, SECRETO, “Territorialidades fluidas...”, *op. cit.* Os conflitos do último quartel do Setecentos também impactaram o mercado de seguros de Amsterdã e a economia marítima neerlandesa, ver SPOONER, *Risks at Sea...*, *op. cit.*, pp. 96-115.

⁶⁰ DOMINGUES, *O tráfico negreiro da Bahia...*, *op. cit.*, p. 54.

⁶¹ <https://www.slavevoyages.org/voyage/database#> (última consulta, 15/08/2022). Conferi os dados no *Slave Voyages* em 10/01/2024.

⁶² APEB, SCP, Cartas Régias, vol. 80 (1792-1795), doc. 37, f. 166fv (Do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra para o governador da Bahia, Queluz, 25/04/1795, grifo meu); doc. 81, f. 276fv, (*idem*, Queluz, 28/11/1795); doc. 83, f. 280f (*idem*, Queluz, 28/11/1795).

⁶³ APEB, SCP, Cartas Régias, vol. 80 (1792-1795), doc. 88 e 88A, f. 286f-287f (Do secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra para o governador da Bahia, Queluz, 16/12/1795).

detalhes da vida dessa comerciante⁶⁴. No ano em que ela desaparece dos registros de viagens saídas de Salvador marca também o momento em que sua corveta *Santana*, *Santo Antônio* e *Almas* foi atacada pelos franceses. Não sabemos, no entanto, o quanto esse infortúnio impactou suas finanças.

4. CONCLUSÃO

Como mostrou Eltis, por mais que britânicos e neerlandeses tivessem tomado a ponta da economia no século XVIII, não conseguiram deslocar os portugueses do Atlântico Sul. Como a maioria dos conflitos envolvendo impérios escravistas ocorriam no Norte da Europa, seus navios ficaram mais suscetíveis a ataques inimigos, o que elevou a taxa de captura de navio negreiros ingleses e franceses em 7%⁶⁵. Essa ameaça fora reduzida para Portugal, principalmente porque a maioria de suas viagens eram feitas no Atlântico Sul. Essas, porém, como vimos anteriormente, não ficaram isentas de perigo. Quando as ameaças partiam de embarcações britânicas ou francesas, os ataques refletiam os conflitos europeus, como as Guerras de Sucessão Espanhola (1701-1714) ou a guerra do período revolucionário francês. Contudo, as viagens luso-brasileiras corriam maiores riscos com as ameaças da WIC, Companhia das Índias Ocidentais neerlandesa, a partir do Castelo de São Jorge da Mina.

Durante todo o século XVIII, comerciantes portugueses, especialmente os sediados na Bahia, tiveram seus navios e investimentos em constante perigo de sequestros, total ou parcial, de suas embarcações e cargas pelos funcionários da WIC na Costa da Mina. Como afirmaram diversos relatórios de homens de negócio, governadores e funcionários régios lusitanos que administravam o Brasil, as perdas eram incalculáveis tanto para os comerciantes, quanto para a Coroa portuguesa, cujos impostos sobre os cativos não puderam ser cobrados pela Fazenda Real.

Para alguns homens de negócio vimos que recorrer à moratória foi um meio de continuar comercializando e pagar seus credores. Para outros, como José de Souza Reis, nem mesmo com a moratória foi possível manter uma vida mercantil saudável. A falência, por fim, mesmo silenciosa nas fontes históricas deste comércio, rondava aqueles que tinham seus navios negreiros tomados pela WIC ou outra potência europeia.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEXANDRE, Valentim, *Os sentidos do Império: questão nacional e questão colonial na crise do Antigo Regime português*, Porto, Edições Afrontamento, 1993.
- ANTUNES, Cátia, *Lisboa e Amsterdão, 1640-1705. Um caso de globalização na História Moderna*, Lisboa, Livros Horizonte, 2009.
- ANTUNES, Cátia e MIRANDA, Suzana Münch, "Going Bust: Some Reflections on Colonial Bankruptcies. *Itinerario*, 43/1, (2019), pp. 47-62.
- ANTUNES, Cátia; MIRANDA, Susana Münch e SALVADO, João Paulo, "The Resources of Others: Dutch Exploitation of European Expansion and Empires, 1570-1800", *JRG, Tijdschrift voor Geschiedenis*, 131/3 (2018), pp. 501-521.
- CABRAL DE MELLO, Evaldo, *O negócio do Brasil – Portugal, os Países Baixos e o Nordeste (1641-1669)*, Lisboa, CNCDP, 2001.
- CALDEIRA, Arlindo Manuel, *Escravos e Traficantes no Império Português. O comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2013.
- COSTA, Leonor Freire, *O transporte no Atlântico e a Companhia Geral do Comércio do Brasil (1580-1663)*, vol. 1, Lisboa, CNCDP, 2002.
- DOMINGUES, Cândido, "O navio rebelado. Resistências ao tráfico de escravizados no Atlântico português", in: CUNHA, Mafalda Soares da (org.), *Resistências. Insubmissão e revolta no Império Português*, Lisboa, Casa das Letras, 2021.

⁶⁴ Sobre suas viagens ver, TSTD, # 51171, 51178, 511194, 511195, 51208, 51221, 51267 (última consulta, 10/01/2024). Sobre a atuação de mulheres no tráfico português ver, DOMINGUES, *O tráfico negreiro da Bahia...*, pp. 226-239.

⁶⁵ ELTIS, "Iberian dominance...", *op. cit.*, pp. 527-528.

- DOMINGUES, Cândido, *O tráfico negreiro da Bahia: agentes, investimentos e redistribuição (1690-1817)*, tese (doutorado em História), UNL/UFBA, 2023.
- DOMINGUES, Cândido, “Navios negreiros: múltiplas funções, máquinas complexas, capitais e riscos de uma viagem. Bahia, século XVIII”, texto inédito.
- ELTIS, David, “Iberian dominance and the intrusion of the northern Europeans into the Atlantic world: slave trading as a result of economic growth?”, *Almanack*, 22, (agosto-2019), pp. 495-550, <https://doi.org/10.1590/2236-463320192210>.
- FERNÁNDEZ DURÁN, Reyes. *La corona española y el tráfico de negros. Del monopolio al libre comercio*. Madrid, Ecobook, 2011.
- FERREIRA, Roquinaldo, “From Brazil to West Africa Dutch-Portuguese Rivalry, Gold Smuggling, and African Politics in the Bight of Benin”, in: Michiel van Groesen (org.), *The Legacy of Dutch Brazil*, Nova York, Cambridge University Press, 2014, pp. 77-102 (este artigo tem uma versão em português “Do Brasil para a África Ocidental: rivalidade luso-holandesa, contrabando de ouro e política africana no golfo do Benim”, em Evergton Sales Souza; Ana Paula Medici e Pedro Cardim (org.), *Salvador da Bahia: escravidão, economia, poderes e representações (séculos XVI-XIX)*, Salvador, EDUFBA; Lisboa, CHAM, 2022, pp. 103-132).
- FLORENTINO, Manolo, *Em costas negras: uma história do tráfico entre a África e o Rio de Janeiro (séculos XVIII e XIX)*, São Paulo, Companhia das Letras, 1997.
- HICKS, Mary E., “Financing the Luso-Atlantic Slave Trade, 1500-1840: Collective Investment Practices from Portugal to Brazil”, *Journal of Global Slavery*, 2/3, (2017), pp. 273-309.
- HOPPIT, Julian, *Risk and Failure in English Business, 1700-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.
- JESUS, Paulo C. Oliveira de, *Mantendo o curso: restrições, subterfúgios e comércio da escravatura na Bahia (1810-1817)*, tese (doutorado de História), UFBA, 2017.
- LAW, Robin, *The Slave Coast of West Africa, 1550-1750: The Impact of the Atlantic Slave Trade on an African Society*, Oxford, Clarendon Press, 1991.
- LOPES, Gustavo Acioli, *A Fênix e o Atlântico: a Capitania de Pernambuco e a economia-mundo europeia (1654-1750)*, São Paulo, Alameda, 2018.
- LOPES, Gustavo Acioli e MARQUES, Leonardo, “O outro lado da moeda: estimativas e impactos do ouro do Brasil no tráfico transatlântico de escravos (Costa da Mina, c. 1700-1750)”, *CLIO: Revista de Pesquisa Histórica*, 37, (2019), pp. 5-38.
- LURVINK, Karin, “Underwriting slavery: insurance and slavery in the Dutch Republic (1718–1778)”, *Slavery & Abolition*, 40/3, (2019), pp. 472-493.
- MARTINS, Diego de Cambráia e MELO, Felipe Souza, “O Algodão do Brasil e a Economia Atlântica: comparações entre Maranhão e Pernambuco (c.1750-c.1810)”, *Anais do IX Encontro de Pós-graduação em História Econômica e 7ª Conferência Internacional de História Econômica*, Ribeirão Preto, USP/ABPHE, 2019, pp. 1-31.
- MILLER, Joseph e ALDEN, Dauril, “Out of Africa: the slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831”, in: *The Journal of Interdisciplinary History*, 18/2 (1987), pp. 195-224.
- NARDI, Jean Baptiste, *O fumo brasileiro no período colonial: lavoura, comércio e administração*, São Paulo, Brasiliense, 1996.
- RADBURN, Nicholas, *Traders in Men. Merchants and the Transformation of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven, Yale University Press, 2023.
- RIBEIRO, Alexandre Vieira, *O tráfico atlântico de escravos e a praça mercantil de Salvador, c. 1680 - c. 1830*, dissertação (mestrado em História), UFRJ, 2005.
- RICHARDSON, David, “Shipboard Revolts, African Authority, and the Atlantic Slave Trade”, *The William and Mary Quarterly*, 58/1, 2001, pp. 69-92.
- RODRIGUES, Jaime, *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola para o Rio de Janeiro (1780-1860)*, São Paulo, Companhia das Letras, 2005.
- SÁ, Magali Romero, “A “peste branca” nos navios negreiros: epidemias de varíola na Amazônia colonial e os primeiros esforços de imunização”, *Revista Latinoamericana de Psicopatología Fundamental*, São Paulo, 11/4, (2008), pp. 818-826.
- SALLES, Hyllo Nader de Araújo, “Administração fazendária na capitania da Bahia: a arrecadação do direito dos filhos da folha das Ilhas de São Tomé e do Príncipe, 1699-1724”, *Temporalidades*, 15/2, 2024, pp. 32-56.
- SCHULTE BEERBÜHL, Margrit, “The Risk of Bankruptcy among German Merchants in Eighteenth-century England”, in: Karl Gratzer e Dieter STIEFEL (orgs.), *History of Insolvency and Bankruptcy: from an International Perspective*, Huddinge, Södertörns högskola, 2008, pp. 61-81.
- SCHWARTZ, Stuart B., *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial: 1500-1835*, São Paulo, Companhia das Letras, 1999.
- SCHWARTZ, Stuart B. e POSTMA, Johannes, “The Dutch Republic and Brazil as Commercial Partners on the West African Coast during the Eighteenth Century”, in: Johannes Postma y Victor Enthoven (orgs.), *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden, Brill, 2003, p. 171-199.
- SECRETO, Verónica, “Territorialidades fluidas: corsários franceses e tráfico negreiro no Rio da Prata (1796-1799). Tensões locais-tensões globais”, *Topoi*, 17/33 (2016), pp. 419-443. <http://dx.doi.org/10.1590/2237->

[101X017033005](#).

- SILVA, Filipa Ribeiro da, *Dutch and Portuguese in West Africa: Empires, Merchants, and the Atlantic System, 1580-1674*, Leiden, Brill, 2011.
- SILVA JR., Carlos da, "Rotas, direções e etnicidade no tráfico de escravos entre o Brasil e a Costa da Mina no longo século XVIII", en Lucilene Reginaldo e Roquinaldo Ferreira (orgs.), *África, margens e oceanos: Perspectivas de História Social*, Campinas, Ed. da Unicamp, 2021, pp. 215-228.
- SILVA JR., Carlos da, "Enslaving Commodities: Tobacco, Gold, Cowry Trade and Trans-Imperial Networks in the Bight of Benin (c. 1690s-c. 1790s)", *African Economic History*, 49/2, (2021), pp. 1-30.
- SPOONER, Frank C., *Risks at Sea: Amsterdam Insurance and Maritime Europe, 1766–1780*, Cambridge: Cambridge University Press, 1983.
- SOUZA, Daniele Santos de, *Tráfico, escravidão e liberdade na Bahia nos "anos de ouro" do comércio negreiro (c.1680-c.1790)*, tese (doutorado em História), UFBA, 2018.
- STUDER, Elena Fanny Scheuss, *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1958.
- TAVARES, Luís Henrique Dias, *Comércio Proibido de escravos*, São Paulo, Ática, 1988.
- VERGER, Pierre, *Fluxo e refluxo do tráfico de escravos entre o Golfo de Benin e a Bahia de Todos os Santos (dos séculos XVII a XIX)*, 4ª ed. Salvador, Ed. Corrupio, 2002 [1ª ed. em francês 1968].
- VIANNA FILHO, Luiz, *O negro na Bahia: (um ensaio clássico sobre a escravidão)*, 4ª ed. Salvador, EDUFBA/Fundação Gregório de Mattos, 2008 [1ª ed., 1946].
- WISMES, Armel de, *Nantes et le Temps des négriers*, Paris, Éditions France-Empire, 1983.