

ANAIS DO
V SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo PROF. EURÍPEDES SIMÕES DE PAULA

**PORTOS, ROTAS E
COMÉRCIO**

VOLUME I

XXXV
Coleção da *Revista de História*
sob a direção do Professor
E. Simões de Paula.



São Paulo — Brasil
1971

A MISSÃO PRÉVOST E O ABRANDAMENTO DA TENSÃO ANGLO-AMERICANA NA ROTA DO CABO HORN (1818-1823) (*).

ANTÔNIA FERNANDA DE ALMEIDA WRIGHT.

Instrutora de História da Civilização Americana da
Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Univer-
sidade de São Paulo.

As relações entre os Estados Unidos e Grã-Bretanha no início do século XIX, foram também afetadas pelo vento nôvo e de emancipação que soprava em todo o Continente Americano anunciando o fim da era colonial.

Símbolos da primeira revolução liberal, desde o século XVIII, o impacto dos Estados Unidos nesse quadro não pode, por isso mesmo, ser medido apenas em função de seu poderio político ou econômico na época, para que se possa considerá-lo importante.

Dirigiram-se os norte-americanos mesmo antes do início de seu período nacional para dois objetivos simultâneos — o avanço da “fronteira” e a expansão da construção naval orientada para o comércio.

Muito cedo em sua história nacional visaram êles a consolidação do direito dos “neutros” ao comércio, uma cunha contra o monopólio europeu e prévia de sua posição futura como paladino da oposição à influência do Velho Mundo no Nôvo Continente.

Seu movimento de expansão e sua fronteira móvel levaram-no a deparar-se com o obstáculo das possessões coloniais espanholas. Sua agressiva política de construção naval levaram-no a fazer face a poderosos interesses comerciais britânicos especialmente na área do Caribe e na rota da América do Sul.

(*) . — Comunicação apresentada na 4ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 3 de setembro de 1969 (*Nota da Redação*).

(1); pois o aspecto pragmático de sua experiência política empolgava o espírito dos homens dessa época por várias razões motivados pelo ideal de emancipação e progresso ela enfeixados.

Os Estados Unidos, possuíam, por êsse motivo, desde o início de sua vida nacional, condições que o apontavam para a liderança no Continente.

A Grã-Bretanha não ignorou tais circunstâncias e por isso mesmo, engajou-se em tôda uma série de ações em resposta a tal fato, começando por envolver-se numa segunda guerra contra os Estados Unidos em hora extremamente difícil e inadequada.

Travou-se em função dessas “posições” das duas nações face ao Nôvo Mundo na primeira metade do século XIX, uma batalha diplomática e política muito mais ampla do que geralmente se supõe. Nela a Grã-Bretanha representava, principalmente até 1830 a tentativa de conciliação com o Velho Mundo e os Estados Unidos a cunha vigorosa contra esta conciliação.

Daí resultaram ações nas quais ambos se “degladiaram”, nem sempre com vantagem política para o contedor obviamente mais forte e senhor de uma poderosa esquadra.

Embora não saísse grande número de vasos de guerra dos estaleiros da Nova Inglaterra, lá eram construídos inúmeros navios mercantes e cada vez mais velozes (2), barcos de pesca e transporte, capazes de competição incômoda no *carrying-trade*. A capacidade de sua conversão rápida em perturbadores pequenos vasos de guerra fez de barcos corsários, fragatas, baleeiros, objeto de incômoda resistência aos poderosos britânicos nos mares.

Êles foram usados, com sucesso durante a guerra de 1812, quando houve ressentimentos e ameaças americanas que acusavam as autoridades portuguesas de tratamento preferencial para navios de guerra britânicos nos portos brasileiros como em outros portos do Império português (3).

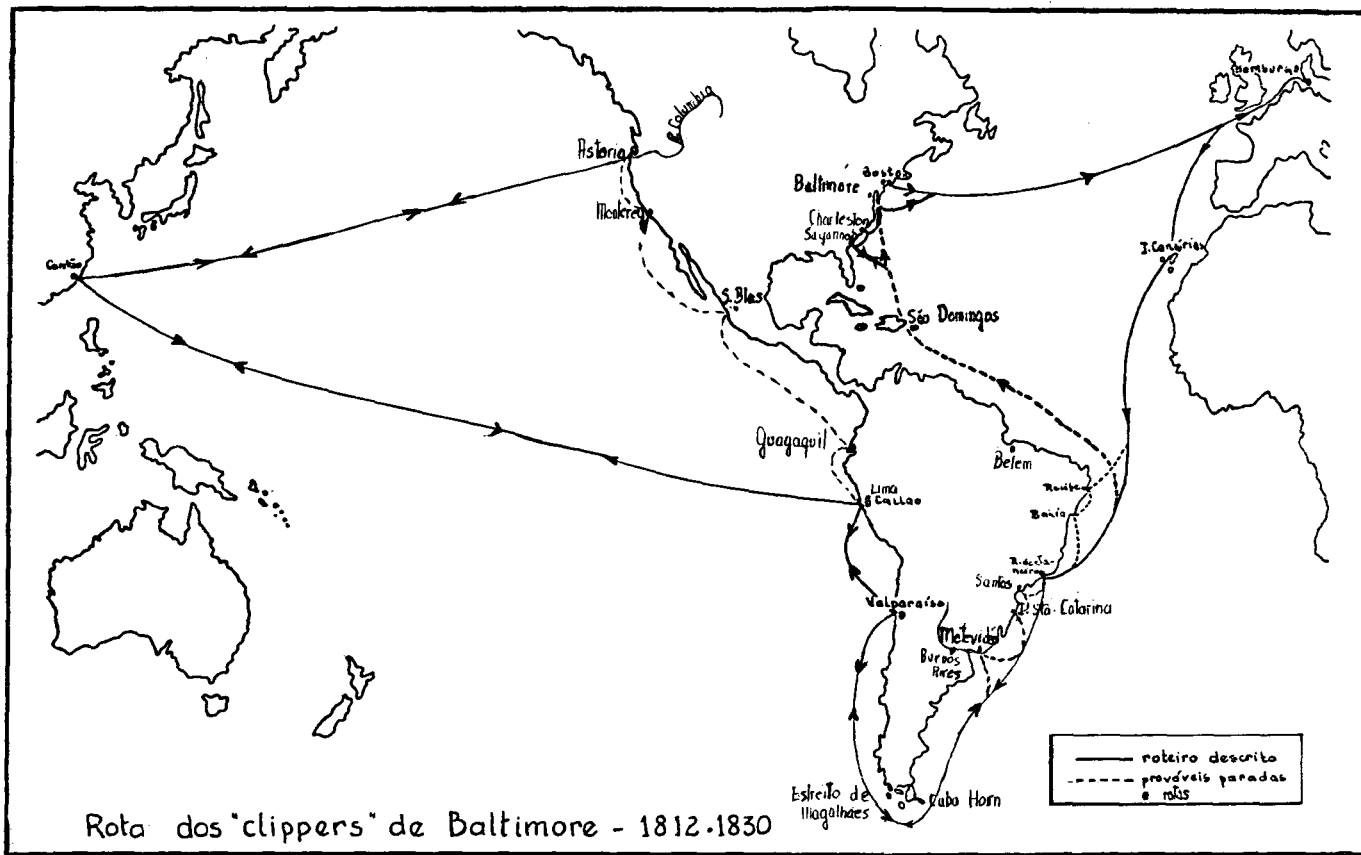
(1). — Cf. Zavala (Silvio), *América en el Espíritu Francés del Siglo XVIII*, Edición de el Colegio Nacional, Mexico, 1949.

Cf. também erudito exame da tendência para estudos de caráter pragmático e científico no Brasil do século XVIII e início do XIX embora em outro contexto em: Silva Dias (Maria Odila), *Aspectos da Ilustração no Brasil* in “Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro”, vol 278, Janeiro-Março, 1968, 105 a 170.

(2). — Holland (Rupert S.), *Historic Shipts*, ed. Grasset & Dunlat, N.Y., 1926.

(3). — Exemplos típicos são: o incidente com a fragata *Congress*, cf. Despacho de Thomas Sumter a James Monroe, Secretário de Estado, 30/9/1812, e o caso do *General Armstrong*, *privateer* americano capturado nos Açores, cf. Thomas Sumter a J. B. Dabney, Cônsul Americano em Fayal, 26 de setembro de 1814. MS *Diplomatic Dispatches from United States Ministers to Brazil*, *National Archives, Washington, D.C.*, série 52, vol. 1 A. Coleção microfílm, Centro de Documentação Histórica da USP.

Rota do Cabo Horn



Rota dos "clippers" de Baltimore - 1812-1830

Fonte: Diplomatic Dispatches, série 52, 1812-1830, DDNA.

A condição colonial da América espanhola não se antepunha tão obviamente aos interesses comerciais que os britânicos contavam poder contornar, como aos *desígnios políticos dos Estados Unidos*.

A atividade norte-americana no Continente, mesmo não se traduzindo em apóio material decisivo às co'ônias revoltadas contra a Espanha, preocupava aos britânicos muito mais do que a expressão do poderio militar ou nava' dos Estados Unidos poderia então justificar.

A qualificação de "rival" da Grã-Bretanha para os Estados Unidos nesta época dependeu, por outro lado, também do simbolismo que êste país enfeixava diante da humanidade em geral.

A admiração pela sua experiência estava presente na literatura ilustrada, particularmente na da França, do final do século XVIII.

Na rota do Cabo Horn, como nas Antilhas, vários foram os incidentes dêste tipo; aparentemente destituídos de maior significado, mudam de aspecto se considerados em conjunto, como parte de uma constelação de fricções inseridas no contexto geral da tensão anglo-americana nesta parte do mundo (4).

Houve porém um momento crucial no início do século XIX em que esta fricção foi abrandada por circunstâncias a serem aqui analisadas.

A presente comunicação trata de um aspecto pouco conhecido da chamada "ação conjunta" contemplada pela Inglaterra e Estados Unidos em 1818 na independência das colônias espanholas e tida como fracassada.

O episódio aqui focalizado teve lugar ao longo da rota do Cabo Horn onde em várias ocasiões houve fricções entre norte-americanos e britânicos. Seu ponto fundamental não era o comércio, a penetração motivada pela fronteira móvel porém anunciava os primórdios de uma linha política que defendia um princípio.

Êsse era o princípio de que o Novo Mundo não deveria "restaurar o balanço do Velho Mundo" como queria Canning, mas encontrar o seu próprio equilíbrio jogando com os antagonismos europeus na América com o fim de neutralizá-los.

Idem, 14/10, Incidente com o brigue *Squirrel*.

Idem, cidadão norte-americano forçado a embarcar no Rio no brigue inglês *Nancy*. 15/1/1813, Sumter a Galveas, D.D.N.A., vol. I. A., rôlo 3.

Idem, dificuldades da fragata *Constitution* na Bahia, Despacho de 18/1/1813.

(4). — N.A. Após a guerra de 1812 muitos dêstes barcos estavam aptos a se converterem prontamente em *privateers* auxiliando, como no caso de Artigas, a revolta das colônias contra suas metrópoles. Essas ações, embora individuais, causaram embaraço e dano à Grã-Bretanha dados seus compromissos políticos com a Metrópole espanhola.

Foi precisamente esta a orientação dada ao conjunto de acontecimentos que levaram o presidente James Monroe a enviar sua famosa mensagem ao Congresso de dezembro de 1823.

*

Fugir da Europa, evitando imiscuir-se em seus problemas, foi no entanto, o arcabouço de vários esquemas políticos norte-americanos e a espinha dorsal da sua tão prezada teoria da neutralidade. Essa teoria teve oportunidade de ser testada logo forma'mente após a Revolução de Independência. Nem bem estava finalizada esta guerra e já seguia para a Europa Benjamim Franklin, a fim de negociar um tratado de amizade e comércio com a França conterdo idéias peculiares à prática de comércio já anteriormente desenvolvida no período colonial, inclusive pelo mesmo Benjamim Franklin.

As arbitrariedades britânicas contra o comércio norte-americano, motivo frontal da guerra, vinham se arrastando desde 1806. Girando a discórdia em tórno do famoso direito dos "neutros" ao comércio, a atitude britânica prejudicava não apenas excessivamente os homens de negócios da Nova Inglaterra, como feria, frontalmente, uma política teimosamente defendida pelos Estados Unidos e que não era apenas comercial.

Crescia, porém, na rota do Cabo Horn, o embrião de um futuro atrito de origem comercial. Esta era rota de penetração clandestina, onde os americanos procuraram comerciar desde o século XVIII, a fim de obter a prata necessária para um ativo comércio com Cantão. Alongou-se, portanto, até o Oriente, a carreira comercial americana que começava nos seus portos do Atlântico, seguindo depois pela costa sulamericana, dobrando o Cabo Horn; tocando pôrtos do Pacífico sulamericano seguiam seus navios em busca de porcelana, chá e sêda de Cantão.

O estudo de W. E. Cheong revela que a dirupção do Império Colonial espanhol, influíu muito pouco nas ligações dos norte-americanos com as fontes de prata na rota do Cabo Horn, a julgar pela continuidade do fluxo dessa prata, que levaram para Cantão (5). Esclarece, ainda mais, que a partir de 1805 a "Companhia Ing'êsa" (6) cessou a importação de prata para Cantão em seus próprios navios, devido a pressões internas na Grã-Bretanha contra a evasão de metais (7). Com isso os britânicos perdiam ainda mais para os ame-

(5). — W. E. Cheong — "Trade and Finance in China: 1784-1834 (A Reappraisal)" *Business History*, vol. VIII, nº 1 jan. 1965, 279.

(6). — W. E. Cheong — *Ibid.* 283 (Por "Companhia Ing'êsa" deve ser tomada a "East India Company").

(7). — *Ibid.*

ricanos, que em 1805 estavam anualmente suprindo 2 a 3 milhões de dólares espanhóis para Cantão (8).

E continuaram a fazê-lo, mesmo depois do início dos movimentos de libertação das colônias espanholas na América, somente com interrupção entre 1812-1815, período da guerra entre os Estados Unidos e Grã-Bretanha.

Este conflito tido em geral como inútil, pouco lógico do lado da Grã-Bretanha, que estava então em guerra com Napoleão e, aparentemente, menos lógico ainda para os norte-americanos, que não estavam preparados para êle, só passa a ter sentido quando se imagina os Estados Unidos em 1812, em termos de potência mundial em potencial, mas com um potencial tão evidente, que não era difícil para os britânicos percebê-lo capaz de vir a ser contundente naquilo que lhes era tão caro: o comércio marítimo (9).

Em 1775, um têrço da tonelagem total dos navios britânicos, registrados no "British Shipping Register", saíam dos estaleiros norte-americanos (10). Os marinheiros da colônia já eram então numerosos, e as pescarias da Nova Inglaterra forneciam os homens do mar para tripular navios britânicos, enquanto o solo americano fornecia

- (8). — Os estudos do Sr. W. E. Cheong baseiam-se em pesquisas nos Arquivos de Londres, Madrid, Sevilha e nos livros dos mercadores chineses de Hong-Kong. Suas fontes diretas são: *India Office Library. Canton Consultations, Canton Diaries, Canton Court Letters, Reports for Bengal, Madras and Bombay. Parliamentary Papers (Egerton Series); Archivo de Indias, Sevilha: Sección de Filipinas. Escrita dos mercadores de Hong-Kong, 1760-1833 controladas pelos Hopos (Coletores Oficiais)*. Na versão de seu trabalho "Trade and Finance in China" para BUSINESS HISTORY, existe uma tabela onde se vê que a produção de prata da América Espanhola saída pelo Chile e Buenos Aires em direção a Cantão entre 1790 e 1829 são respectivamente.

Buenos Aires	=	27.182, 73 dólares de prata
Chile	=	1.822,924 dólares de prata
Total		29.005,617

Nessa tabela há também cifras da produção mexicana.

- W. E. Cheong — "Trade and Finance in China: 1784-1834 (A Reappraisal)" in *Business History*, vol. VII. nº 1, jan. 1965. Liverpool University Press, (32-56); 49. Trabalho originalmente publicado in *Les Grandes Voies Maritimes Dans le Monde. Rapports présentés au XIIe. Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Internationale d'Histoire Maritime à l'occasion du VIIe. colloque (Vienne 29 août — 5 septembre, 1965)*. Bibliothèque Générale de L'École de Hautes Études, VIe. section. Paris, 1965.
- (9). — Fato mencionado em Carta do Almirante Sir *Alexander Inglis Cochrane*, comandante da esquadra britânica das Índias Ocidentais em 1807, ao então 1º Lorde do Almirantado, seu conterrâneo escocês George Dundas, Lorde Melville. Esse documento refere-se ao "extensivo comércio marítimo dos norte-americanos com as Índias Ocidentais como parte do prejuízo causado pelos mesmos aos interesses britânicos": Coleção Melville Castle (2-239), S. R. O. (Edimburgo).
- (10). — Leonard F. Guttridge e S. D. Jay — *The Commodores*, Harper e Row, New York, Evanston e Londres, 1969; 5.

pixe, breu, madeira de construção naval, resinas e água raz, tôdas as matérias-primas essenciais para a construção e aparelhamento de navios.

Pitt achava que a Marinha Britânica havia sido a maior vítima da Independência Americana e lamentava, em 1777, terem sido perdidos recentemente,

“o ponto nevrálgico de nosso poder e a base do nosso poderio naval” (11).

No entanto, os Estados Unidos não sentiram necessidade de organizar sua Marinha de Guerra até 1793, quando as primeiras tentativas nesse sentido começaram.

E' útil lembrar que essa decisão foi tomada sem muito entusiasmo, de início e, sobretudo para proteger navios mercantes americanos ameaçados em portos distantes. Por isso mesmo, a guerra de 1812 surpreendeu os Estados Unidos com uma esquadra diminuta e com a marinha de guerra em seus primeiros passos, fator com o qual a Grã-Bretanha certamente contava. Navios mercantes americanos foram no entanto, rapidamente convertidos em irritantes inimigos, mesmo para a poderosa frota britânica.

Nada melhor para a Grã-Bretanha do que destruir êsses incômodos concorrentes de seu comércio e se algum proveito houve, ao fim dessa guerra, êsse canalizou-se para a economia britânica que se livrou da concorrência americana no comércio do transporte em geral, e no suprimento das colônias inglêsas, francesas e espanholas do Caribe em particular, ao menos durante 3 anos.

Ainda assim, a guerra de 1812 não pode ser explicada apenas pela concorrência no mercado de transporte, pois os americanos poderiam sempre retomá-lo depois com renovado zêlo. A necessidade de deter os americanos era, além do mais, uma séria questão de estratégia na política britânica do período de guerras.

E' plausível arquitetar uma argumentação britânica em favor da guerra “inútil” de 1812, como resultado da sua convicção de que a multiplicidade dos seus pontos de atrito com os norte-americanos, lhes era, até certo ponto uma vantagem, exatamente por não reivindicarem aquêles, em uníssono, as mesmas cousas.

Os homens da fronteira sudoeste queriam expandir-se em direção à Flórida e os britânicos estavam decididos a deter êsses americanos, para proteger as suas posições do Caribe, onde já se destacou as vantagens auferidas pelos comerciantes americanos. Os homens das Províncias Marítimas da Nova Inglaterra, como também os de Nova Iorque, possuíam navios velozes que concorriam no comércio

(11). — *Ibid.*

de Cantão, subtraindo lucros aos ingleses, além de perturbar, com sua presença na China, um tipo de comércio feito através de companhia monopolizadora britânica, onde os americanos se tornaram, destarte, numa espécie de agentes do anti-monopólio. Atitude, aliás, totalmente coerente com o espírito que presidira a Revo'ução da Independência, mas que no caso decorria das vicissitudes da situação da economia norte-americanas e das condições especiais da chinesa, em seu exclusivismo do "Sistema de Cantão".

Finalmente, os homens das fronteiras turbulentas do norte davam como fácil a vitória contra o Canadá, onde supunham ser ardente o desejo de trocar o regime de sujeição à Monarquia, pelo sistema Republicano, e, por isso, anteviam como certa a conquista de territórios ao norte, fiados nas dissensões raciais lá existentes (12), o que perturbava a Grã-Bretanha.

A agressividade do republicanismo americano, na realidade uniu temporariamente o Canadá, diante do perigo externo, e nesse aspecto favoreceu aos britânicos. O trabalho de agentes ingleses, junto aos índios e negros nos territórios do Sudoeste, tornou bem caro o preço da vitória americana. Por fim, a diplomacia desenvolvida pela Grã-Bretanha em relação aos Estados Unidos, ao término da guerra, adquire maior significação e encaminha o entendimento da contemplada "ação conjunta", dos dois países, em 1818, em relação à agitação das colônias espanholas em processo de liberação ou já liberadas. Se levados em conta os detalhes expostos até agora, fica-se com a impressão mais forte de que os britânicos, na verdade, visavam em primeiro lugar "ancorar" em território norte-americano, pelo maior tempo possível, navios de transporte dos Estados Unidos. Desejavam também a conservação de um *status quo* na região dos grandes lagos, o que conseguiram. Almejavam sobretudo, confinar os interesses americanos à América do Norte e não permitir-lhe expandir-se no Caribe e América do Sul, como era óbvio que vinham fazendo.

No entanto, apesar da pausa na expansão comercial americana, de 1815 em diante ela recomeçou. O comércio de Cantão é retomado; a ingerência dos Estados Unidos na América do Sul continuou também, e no Brasil — embora se deparassem frontalmente com uma Grã-Bretanha de mãos mais desatadas, a partir de 1815, devido ao fim das guerras — os norte-americanos não esmoreceram. A comunicação ora apresentada visa contribuir outrossim, para melhor esclarecer certos ângulos não explorados por A. P. Whitaker, possível razão para que o mesmo afirme:

(12). — A. G. Braddley — *Canadá* — The Home Univ. Library, New York, 1911, 90 e segts.

“em 1807, os Estados Unidos sabiam possuir grandes interesses e uma grande oportunidade na América-Latina. Porém, não sabiam ainda de que maneira agir para proteger a um e explorar a outro” (13).

Sabiam muito bem o que pretendiam em 1807, como em 1808 quando se apressaram a dar as boas vindas à Família Real transportada para o Brasil pelos ingleses. Sabiam, sobretudo, o que os ingleses pretendiam no Brasil e tinham idéia desde 1810 de como era necessário enfrentar os mesmos, sem unir a Europa contra os Estados Unidos, como se verá adiante.

Não é difícil, então, concluir porque, apesar de um abrandamento superficial entre 1818 e 1823, a divergência profunda, entre os Estados Unidos e a Grã-Bretanha a propósito da América Latina em realidade só se abrandou na aparência, sendo um expediente, e não uma linha política.

Vale a pena lembrar detalhes do episódio da ocupação conjunta, a ser feita durante 10 anos pelos Estados Unidos e Inglaterra em Astória, no atual Oregon, na costa pacífica atual dos Estados Unidos. Sem maior significação em sua aparência, esse episódio documenta e justifica o tipo de raciocínio exposto atrás. Permite, ademais, o levantamento de outras hipóteses cabíveis na explicação de um esquema que vê nas diferenças de comportamento de ingleses e americanos, demonstrada também na rota do Cabo Horn, sinais de um atrito de raízes muito mais longínquas, onde a disputa de mercados é um elo importante na cadeia de dissensões que praticamente individualizaram e diversificaram totalmente os objetivos e os interesses anglo-americanos no Continente, levando-os, portanto, a impossibilidade de reconciliação verdadeira durante muito tempo.

No Despacho de número 8 de Thomas Sumter para Mr. Adams, (14) enviado do Rio de Janeiro, datado de 23 de novembro de 1817, esse ministro americano faz referência aos seguintes fatos: Mr. Prévost a bordo da chalupa *Ontário* e em companhia de seu capitão, James Biddle, tocara no Rio, com despachos confidenciais. Despachos para êle Sumter, que deveriam ter sido trazidos por *Mr. Rodney* e *Mr. Graham*, agentes especiais aguardados no Rio, também em viagem para o Chile, via cabo Horn, não lhe chegaram às mãos. Por isso, o “Juiz” Prévost, durante sua estada, conversou com Sumter dizendo-lhe que deveria dali dirigir-se ao rio Colúmbia, no atual Oregon e também sobre a situação de *Rodney* e *Graham*. Sumter imagina ter sido a idéia do Departamento de Estado, dar a enten-

(13). — A. P. Whitaker, — *The United States and The Independence of Latin America, 1800-1830*, Baltimore, 1941.

(14). — Despacho nº 8. Thomas Sumter para John Quincy Adams, de 23 de novembro de 1817, DD. NA.

der que a missão Prévost era comercial e relacionada com a América do Sul apenas, escondendo o verdadeiro objetivo da mesma, aludida no documento de Sumter como *our interests in the Columbia River*. Sumter menciona também a partida do Comodoro britânico do Rio (15) dois ou três meses antes, em direção a Buenos Aires com destino ao Cabo Horn e ao Pacífico. Faz também menção a uma fragata russa, a *Kutsoff*, surta no pôrto do Rio de Janeiro e destinada ao Cabo Horn. Sumter desejava saber do Departamento se esta fragata estava indo com destino ao rio Colúmbia ou não, já que notícias neste sentido foram publicadas em jornais espanhóis e ingleses.

Faz ainda uma longa apreciação da posição dos Estados Unidos em relação às grandes Potências européias e suas possíveis ambições no Continente, o que é de grande importância, pois ai argumenta textualmente:

“Somos uma Nação ainda em crescimento e podemos aguardar por uma oportunidade de fazer o *nosso poderio ser sentido na Europa* não arriscando o perigo de termos de *enfrentar uma Europa unida contra nós*. Tenho pensado que as necessidades comerciais da Inglaterra terão, como conseqüência, alterações na sua posição em relação às colônias espanholas e quanto ao Brasil, nada há que os ingleses possam ganhar restabelecendo êsse trono em Portugal e restaurando aqui o sistema colonial”.

E prossegue:

“não é porém à Rússia, à Inglaterra ou à Espanha que devemos temer e sim a união da Europa para tentar reservar os frutos do Continente Americano para seu uso, preservando para isso o sistema colonial. Também devemos temer a desconfiança das Potências da Europa, quanto ao desenvolvimento do Republicanismo no Novo Mundo, que a nossa imprensa e os nossos oradores não cessam de apresentar como sendo o objetivo do nosso govêrno.

Nada temos a temer da Rússia que eu saiba (16) na América, exceto, talvez, se ela vier a interferir em nossos objetivos na Costa Noroeste e no Pacífico, se é que temos algum (17). Nada temos também contra a Independência das colônias espanholas se eventualmente a nossa política favorecer uma assistência a essas colônias.

- (15). — Comandante e depois Comodoro William Bowles, considerado por Sumter um dos homens mais bem informados do Rio.
- (16). — Ver-se-á adiante que Sumter ou estava mal informado ou escondia o que ouvira do Juiz Prévost a êsse respeito.
- (17). — Aquil definitivamente Sumter não está sendo preciso, pois, em fevereiro de 1815, recebeu de “Mr. Clapp, Adventurer to the Columbia River” um Relatório de atividades discutindo os interesses dos Estados Unidos na região do Rio Colúmbia em um retrospecto a partir de 1810. Clapp era um agente de negócios, fazendo espionagem comercial em favor da “Companhia de Mr. Astor” e relatando sobre as atividades da “North West Company” que mais tarde fundiu-se na “Cla. da Baía de Hudson”. Clapp menciona também o estabelecimento que “os russos tem agora em São Francisco” e alguns norte-americanos engajados no tráfico de escravos indígenas: “Mr. Clapp, *Adventurer to the Columbia River to Thomas Sumter*, Anexo 26 ao Desp. de 10 de março de 1815, vol. I A, DD. NA.

Quanto à missão Ontário — prossegue Sumter — é difícil guardar segredo sobre o que não pode ser escondido. Na imprensa britânica do dia 3 de outubro, apareceu tal notícia e o destino do barco foi dado como sendo o *Chile*, e sabemos que nenhum segredo é bem guardado nos Estados Unidos.

A parte referente ao Rio Colúmbia talvez possa ser mantida em segredo, sob a alegação de uma expedição de prospecção comercial “neutra”, para o Chile e o Peru, o que despertaria menos ciúmes no ministro inglês e no ministro Casaflores da Espanha...

... Talvez Casaflores tenha sido informado por seu predecessor, o cavaleiro Vilalva, do que eu lhe dei a entender, isto é, que eu *não era inimigo da Espanha, porém de Portugal e da Inglaterra*” (18).

Nesse longo despacho de Sumter, aparecem vários pontos pouco explorados quanto a posição dos Estados Unidos em relação à Europa e à América Latina.

Revela principalmente a visão de Sumter do problema Europa-América como um reflexo da administração Monroe-Adams em suas linhas gerais. Monroe, Presidente há mais de 7 meses quando êste despacho é escrito, através da política hábil de Adams, tentava exatamente o que Sumter sugere: evitar a união da Europa contra os Estados Unidos. Ir até mais além e aproveitar das vicissitudes de interesses comerciais da Grã-Bretanha, que no futuro a separaria da Europa (*palavras proféticas*). Acima de tudo, impedir que através da preservação do sistema colonial, a mesma continuasse usufruindo das riquezas do Novo Mundo.

Quanto a maneira de agir dos americanos em 1817, ela está mais do que delineada neste documento: trabalhar as potências européias no sentido de desfazer a impressão de que os arroubos de oratória e os excessos da imprensa americana, em favor da republicanização do Novo Mundo, refletissem, necessariamente a política do governo.

O problema do rio Colúmbia, que tem ligação com o término da guerra de 1812 e mesmo com aspectos menos conhecidos da elaboração da Doutrina Monroe, é deveras importante.

A descoberta do rio Colúmbia (19), motivou a demanda da região onde corria êsse rio pelos Estados Unidos e os exploradores *Me-*

(18). — Despacho Diplomático Th. Sumter a J. Q. Adams, 23 de novembro de 1817 DD. NA. Note-se a atitude dúbia de Sumter em relação à Espanha sob cujo regime colonial não havia sido prejudicada a obtenção de prata na América Espanhola.

(19). — Navegadores espanhóis localizaram a Costa do Oregon em 1543. Em 1775 Bruno Heceta e Juan Francisco Bodega y Quadra tomaram posse da região em nome da Espanha. O Capitão James Cook lá esteve em 1778-80. Um comércio limitado de peles de lontras, ali abundantes, passou então a ter lugar entre seus marujos e os índios ali estabelecidos, e êsse foi o início do comércio triangular entre esta costa, a China e a Inglaterra por volta de 1785. Os americanos lá residentes entraram nesse

riwether Lewis e *William Clark* (1804-1806) reforçaram a habilitação norte-americana para a posse da mesma.

Apesar da companhia canadense *North West* ter estabelecido postos de comércio nessas proximidades entre 1807-10, o primeiro posto comercial dentro da presente fronteira do Oregon foi construído pelos americanos, em 1811, quando os sócios de *John Jacob Astor* na *Pacific Fur Company* construíram o entreposto que daria origem a Astória, fundada em 1813.

Durante a guerra de 1812, os parceiros de Astor venderam seus interesses para a *Cia. Canadense North West*. Em seguida um navio de guerra britânico tomou posse de Astória. Esse fato é considerado como sendo o motivo pelo qual a região do Oregon entrou nas negociações da Paz de *Ghent*.

Astória foi restaurada para os americanos oficialmente em... 1818, concordando os ingleses e americanos em comerciarem em conjunto na região, independentemente das questões de limites entre as duas nações, questões que se arrastaram até 1846.

Em 1819, pelo tratado da Flórida, a Espanha desistiu de seus direitos à região do Oregon. No entanto, depois disso, as autoridades americanas abandonaram-na durante os seguintes trinta anos.

Em 1821 a "Cia. da Baía de Hudson" fez aliança com a *North West Company* e realizou a única ocupação efetiva, naquelas distantes paragens, dominando inteiramente o comércio de peles da região.

A imigração norte-americana com intuítos colonizadores foi iniciada em 1834, com a chegada de missionários metodistas. Crescendo a imigração e o número dos colonos vindos dos Estados Unidos, na década de 40, não havia, no entanto, estatuto que os submetesse diretamente ao governo norte-americano ou britânico, pois as leis que regulavam a vida da área, eram as da "Companhia da Baía de Hudson" e estas aplicavam-se somente aos britânicos.

O Oregon foi território até 1850 e viveu, até esta data, sem qualquer apóio do governo, apesar das muitas e famosas "petições do Oregon".

Quando começou a corrida do ouro na Califórnia, o Oregon tornou-se o mercado abastecedor de suprimentos agrícolas da região, e assim prosperou e em 1859 foi admitido como Estado na União.

Diante dos fatos atrás relatados, que não explicam a missão *Prévost*, tentou-se buscar outros subsídios para sua interpretação. Em um trabalho publicado no periódico da *Oregon Historical Society*,

comércio em 1789. Em sua segunda viagem a esta costa, em 1792, o Capitão Robert Gray, dos Estados Unidos, descobriu e entrou no Rio a que deu o nome Colúmbia, o mesmo de seu navio.

de n.º 4, datado de dezembro de 1918, cuja cópia “xerox” obtivemos na Biblioteca da *Washington State Historical Society*, (*) há um artigo assinado por T.C. Elliot, intitulado “A rendição em Astória em 1818” (20) que descreve vários detalhes dessa missão, alguns dignos de nota, para a apreciação da posição dos Estados Unidos, da Inglaterra e da Rússia em relação à discutida situação da fronteira Noroeste e à região do rio Colúmbia ponto que serviu de ensaio para um abrandamento das relações anglo-americanas.

Em agosto de 1818, o capitão *James Biddle*, da chalupa de guerra americana *Ontário* e figura importantíssima devido aos seus numerosos anos de serviço na rota da América do Sul, via cabo Horn, dirigiu-se, em missão especial, para a mesma zona do rio Colúmbia, onde proclamou publicamente a soberania dos Estados Unidos sobre aquela área (21).

Dois meses depois, Mr. *John Bartow Prévost*, o “Juiz” Prévost mencionado nos despachos de Sumter (22) chegava ao mesmo local a fim de executar sua missão, da qual tinham conhecimento os ingleses, apesar das dúvidas suscitadas pelo Ministro Sumter em seu relatório (23).

O local para onde se dirigiu Prévost era próximo ao entreposto construído em 1811 pela *Pacific Fur Company* e mais tarde reconstruído e aumentado pela companhia canadense *North West Company*.

Sua atividade principal era o comércio de peles de lontra para a China, e nesta atividade agiam aventureiros americanos, em conjunto com os aventureiros ingleses, eliminando a fronteira dos interesses políticos e juntando-se através dos mesmos intentos econômicos. Os britânicos não podiam, oficialmente, negociar com a China, a não ser através da *North West Company* em articulação com a *East India Company*, mas os americanos não estavam submetidos a esta restrição, daí o conluio dos *free lancers* americanos com os ingleses. Além disso as dificuldades dos ingleses para transportarem prata para Cantão, depois das restrições de 1805, facilitava o entendimento sub-reptício dos homens de negócios.

Na ocasião da missão Prévost, um desejo de acomodação entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos, no sentido de contornar as diferenças da fronteira Noroeste, torna-se aparente, pois o emissário

(*) . — Nossos agradecimentos ao *History Group*.

(20) . — T. C. Elliot — “The surrender at Astoria in 1818” in *The Quarterly of the Oregon Historical Society*, vol. XIX, nº 4, dezembro de 1918, pg. 271 a 282.

(21) . — O Capitão Biddle é agente diplomático, especial e secreto. Sua ação no Brasil será objeto de Capítulo de nossa tese em preparo: “Desafio Americano à Preponderância Britânica no Brasil.”

(22) . — Despacho nº 8, Sumter a J. Q. Adams, 23 de novembro de 1817, DD. NA.

(23) . — *Ibid.*

americano chegou a Astória em um navio britânico, como hóspede do oficial britânico nomeado para representar o seu govêrno nessa mesma questão.

A bandeira americana foi içada, solenemente, no estabelecimento então conhecido como Forte George, representando a ocupação da área pelos Estados Unidos.

Depois, devido à reorganização da *Cia. da Baía de Hudson* em 1821, absorvendo a *North West*, a única bandeira alí flutuando era a da *Companhia da Baía de Hudson*, embora o território continuasse a ser freqüentado por cidadãos dos Estados Unidos.

A escôlha de Prévost para a missão aqui descrita foi feita pelo presidente Monroe, durante a ausência de John Quincy Adams que viajara para Inglaterra, sendo substituído interinamente por *Richard Rush*. Instruções para Mr. Prévost foram, porém, deixadas por Quincy Adams, nas quais Prévost era descrito como “Agente para comércio e marinheiros” (24).

As instruções de Mr. Prévost eram para embarcar o mais breve possível no *Ontário* e, em companhia do Capitão Biddle, naquela ocasião em Nova Iorque, deveria parar no Rio de Janeiro e lá entregar despachos a Mr. Sumter. Feito isso, êle viajaria em direção ao Cabo Horn e daí ao rio Colúmbia, retornando ao Perú e ao Chile após cumprida sua missão no Oregon.

De Callao, a chalupa *Ontário* voltaria aos Estados Unidos e Prévost aguardaria, em Lima, a ocasião para executar a segunda parte de suas ordens. Essa segunda parte era justamente a missão de substituir *Joel R. Poinsett*, agente americano que em 1815 deixaria o Chile. Lá deveria Prévost coordenar os interêsses comerciais de seu país e corresponder-se com Thomas Sumter, no Brasil, o que fêz.

O memorando de instruções de Mr. Prévost prossegue, dizendo que era desêjo do Presidente e também de Mr. *Astor (John Jacob)* de Nova Iorque, que lhes fôsssem passadas, a ambos, informações relativas aos sucessos da missão do rio Colúmbia (25).

Mr. Prévost escreveu ao Departamento de Estado, primeiro de Nova Iorque, em 5 de outubro de 1817, dizendo que o Capitão Biddle havia recebido suas ordens e prosseguiu dando contas de seus passos ao Presidente daí em diante, em numerosas outras cartas, cujos rece-

(24). — State Department, Washington, *Bureau of Rolls & Library*, Mss. vol. not numbered on the back “Lettres of J. B. Prévost”, 1817, 1825 — citado por T. C. Elliot, nota de rodapé, 272.

Van Alstyne confirma a articulação decidida de Adams nessa política da Costa Noroeste, lembrando também a recepçãividade de Jefferson ao esquema já em 1783. Ver — Van Alstyne, *The Rising American Empire*, — New York, 1960; 92-99.

(25). — Mr. Astor, John Jacob — Fundador de Astória e amigo do presidente Monroe; armador de navios, rico comerciante.

bimentos foram mencionados no diário de *John Quincy Adams*, VI, 205. Biddle e Prévost não se deram muito bem e suas opiniões divergiram sobretudo quanto aos assuntos ligados às atividades de ambos na América do Sul (26).

Houve mesmo rumores, na ocasião, de que Prévost estaria esperando instruções da Inglaterra para agir, mas não há provas de tal fato, além da sua viagem com o capitão Hickey da Marinha Britânica, até Astória e de uma carta datada de Santiago do Chile, 8 de julho de 1818, em que Prévost declara que o capitão britânico lhe havia mostrado “certas ordens” de seu governo, com instruções para ir para à região do rio Colúmbia e

“entregá-la oficialmente a qualquer pessoa autorizada dos Estados Unidos, de acôrdo com o artigo 1º do tratado de *Ghent*” (27).

A escôlha do juiz Prévost para esta missão é bastante sugestiva porquanto êle era enteado de Aaron Burr e foi criado nessa família. Em 1804 Prévost foi nomeado juiz distrital dos Estados Unidos na Luisiânia e, possivelmente estava em Nova Orleans, durante o período da chamada “intriga Burr”.

Descendente de suíços, seu pai fôra oficial no exército britânico e morrera no Caribe em 1779. Sua mãe, Theodosia Bartow Prévost, figura de proeminência no período revolucionário, casou-se, em segundas núpcias, com o já mencionado Aaron Burr (28).

As tendências políticas do “juiz” Prévost devem, de alguma forma terem sido afetadas pela famosa “intriga Burr” (*).

Burr começara sua proeminência política derrotando no Senado o sôgro de Alexandre Hamilton, General Philip Shuyler, o que daí para a frente, fêz do poderoso Hamilton, seu inimigo implacável. Candidato a Vice-Presidente juntamente com Thomas Jefferson em 1800, apesar da oposição de Hamilton, Aaron Burr foi eleito. O famoso duelo entre Burr e Hamilton resultou na morte de Hamilton.

(26). — O Capitão James Biddle, em seus documentos particulares, nas cartas escritas ao seu irmão, faz alusão à importância que Prévost atribuía à segunda parte da missão Prévost, ou seja, a missão no Chile e Perú, motivo de discórdia entre ambos. N. Wainwright, *Commodore Biddle, and His Sketch Book*, Philadelphia, 1968; 15.

(27). — T. C. Elliot — “The Surrender at Astoria”, 274.

(28). — Aaron Burr entrou em contacto com a *The Mexican Association*, grupo acusado de ter-se inspirado nos projetos de Miranda que visaram em 1806 emancipar o México e o Perú. Segundo o juiz do Condado de Nova Orleans, James Workman, a “Association” contava com a promessa de ajuda do governo norte-americano (Trials, 181, c1). em E. De La Torre Vilar, — “Dos Proyectos para la Independencia de Hispanoamérica: James Workman y Aaron Burr”, in *Revista de História de América*, nº 49, México, junho de 1960, 1 — 83.

(*) . — O título de Juiz foi usado por Prévost pelo resto da vida, mesmo depois de deixar seu cargo de Juiz distrital da Luisiânia.

Procurado pela justiça, Burr obteve asilo em Filadélfia, na casa do General Wilkinson, americano aliado da Espanha que constitui exemplo de como era possível a cidadãos americanos comerciarem com a Espanha sem depender de tratados comerciais entre os dois países.

Burr e Wilkinson planejaram conquistar o México e fazer dêle um “estado independente” para o qual esperavam atrair populações do Oeste americano e fundar um império, segundo o modelo napoleônico, tendo Nova Orleans como capital.

A conjura de Burr foi descoberta, diz-se que por êle ter falado demais. Foi prêso e julgado. Foi porém abso'vido e depois seguiu para a França, a fim de tentar conseguir ajuda de Napoleão para conquistar a Flórida, no que falhou.

Depois de anos de penúria na Europa, regressou Burr à América em 1812, voltando a abrir o seu escritório de advocacia em Nova Iorque. Lá estava, portanto, quando seu enteado James Bartow Prévost, seguiu para a Missão do rio Colúmbia.

A presença da fragata russa mencionada por Sumter no pôrto do Rio de Janeiro com destino ao Cabo Horn no Pacífico, também tinha ligação com os acontecimentos do rio Colúmbia, porquanto de acôrdo com o relatório formal de Prévost datado de Monterrey, novembro de 1818, dirigido a J. Quincy Adams, os russos estavam pensando ir abaixo do paralelo 58°11' e dar maior expressão ao que até então chamavam de “América Russa”.

No começo de 1816, de fato, dois novos estabelecimentos russos haviam sido localizados em uma das Ilhas *Sandwich*, de nome *Atooi* e outro, não muito distante de São Francisco, que era, então, a possessão mais setentrional dos espanhóis naquela área . . . Dois navios russos deixaram Valparaíso — ainda segundo o relatório — poucos dias antes da chegada de Prévost naquele local. Um dêles, levava a bordo mecânicos de todos os tipos, juntamente com implementos agrícolas. Percebeu Prévost, ao navegar depois nas proximidades do estabelecimento russo na Califórnia, que uma “estrada” havia sido recentemente aberta naquele local.

Finalmente Prévost sugere que todo interêsse russo havia sido excitado pelos louvores feitos por Humboldt que descrevia aquela região como riquíssima, tendo o sábio alemão tido o trabalho de contar até os fardos de peles levados para a costa e embarcados para a China, uma atividade na qual os americanos dominavam, segundo Humboldt, a maior parte (29).

(29). — Esse é o relatório final que não consta dos documentos citados por Elliot, nem nos escritos de J. Q. Adams. Encontra-se nas Atas da 17ª sessão do Congresso; “Register of Debates of Congress”, *Gales & Seaton*, vol. III.

E' muito provável que tôdas essas observações pudessem ter levado os americanos a crer que os russos estavam cogitando em exercer soberania sôbre tôda a Califórnia. Tais suspeitas devem ter sido aumentadas pela sugestão feita por Prévost de que os russos não eram navegadores tão intrépidos naquela época, a tal ponto de mandar navios cobrir uma distância tão grande sem objetivo exato. Também não teriam feito suprimentos tão vultosos em Lima, a não ser que cogitassem aumentar seu estabelecimento da Califórnia, nas vizinhanças de São Francisco usando os portos do Chile como base de abastecimento.

Subsídios para essa argumentação estão na documentação de nº 45, 17a sessão do Congresso, volume III, onde consta a Mensagem presidencial de James Monroe datada de 25 de janeiro de 1823, num total de 17 páginas, enviada ao Congresso (30).

O assunto da mensagem é precisamente referente a

“um relatório de Mr. J. B. Prévost datado de Monte Rey
(sic) de 11 de novembro”

e dirigido a John Quincy Adams.

Repete, a mesma, tôdas as descrições do artigo de T. Elliot (31), referente à chegada de Prévost à embocadura do rio Colúmbia na fragata britânica *Blossom* (*) e suas subseqüentes atividades anteriormente mencionadas. O importante e nôvo aspecto de todo o problema nesta mensagem, é a confirmação de que o relatório Prévost, constituía, ainda em janeiro de 1824, assunto de prioridade para o presidente dos Estados Unidos. Esta prioridade, de acôrdo com o breve histórico do Oregon e Astória já aqui elaborado, não se prendia à colonização ou à expansão dos estabelecimentos americanos em Astória, ou nas margens do rio Colúmbia, para onde os primeiros colonos só chegaram em 1834. A mensagem presidencial insistia, especificamente, na referência aos dois estabelecimentos russos, o de Atooi e o das proximidades de São Francisco descritos por Prévost.

Ora, os russos já haviam, em 1823, sido expulsos do seu estabelecimento em Atooi pelo rei de um dos quatro reinos das Ilhas Sandwich ou *Hawaii*, Kamehameha I, comumente descrito como sendo “a mais vibrante personalidade da história havaiana”.

Equipando-se melhor que seus rivais, com navios, armas e ajuda estrangeira, Kamehameha I conquistou a quase totalidade das

(30). — “Register of Debates of Congress” *Gales & Seaton*, vol. III, *Second Session, 17 th Congress*, nº 45, *Message on Columbia River by President Monroe* em 25 de janeiro, 1823, 17 pp.

(31). — T. C. Elliot, — “The surrender at Astoria in 1818” ...

(*) . — Nossos agradecimentos à sra. Ethel Page que copiou o documento em Washington.

ilhas, tornando-se senhor absoluto de quase tôdas elas. Consolidando e organizando seu govêrno, investiu contra os russos e contra piratas espanhóis em 1818. O comércio de sândalo ajudou-o economicamente, e seu reinado foi próspero. Sucedeu-o em 1819 Kamehameha II, sob cujo reinado, em 1820, chegaram às Ilhas os primeiros missionários americanos procedentes da Nova Inglaterra. Em 1822, os missionários americanos, então já em número considerável, haviam ensinado suficiente inglês aos nativos para que as primeiras leis do país fôsem então impressas naquela língua. Em 1850, por sua vez, o *Book of Mormons* era impresso na língua nativa. A história do Hawaii, depois disto, escapa ao propósito dêste trabalho onde nesta altura, apenas importa mostrar como terminou a ocupação russa em *Atooi*. E' de notar-se, também, a pronta ação dos missionários e a "ajuda" americana, na mesma direção tomada nos círculos oficiais de Washington em relação à Rússia e outras potências da Europa, especialmente no "Rio da Prata" (32).

Rumores da ocupação russa também alarmavam os espanhóis e êstes tentaram estabelecer-se com decisão na alta Califórnia. Para tanto, Gaspar de Portolá fez uma expedição partindo de San Diego em 1769. A expedição passou pela baía de Monterey sem reconhecê-la, até que três anos mais tarde, outra expedição finalmente a localizou. Pouco depois uma colônia permanente, São Francisco, ali surgia, tendo sido iniciada com um presídio e u'a missão (a missão Dolores) e mais tarde, seis missões garantiram a posse espanho'a daquele local. Durante anos a fio, aquêles postos avançados viveram uma vida isolada, até que em 1806 a Rússia ampliou seu comércio de peles em tôda a área. Sem sucesso em São Francisco, a Rússia teve porém maior êxito depois de 1812 no Forte Ross, cêrca de setenta e cinco milhas ao Norte de São Francisco. Esta aventura russa declinou somente em 1841, apesar de continuarem, mesmo depois desta data, as visitas de negociantes, baleeiros e caçadores russos, à alta Califórnia.

(32). — Deve ter causado impacto e apreensão a notícia da viagem russa do *Vostok* e do *Mirny* à volta do Horn, em 1819. Essa viagem era tão distante e tão canhestra para os russos, que somente uma decisão óbvia, de exploração em direção à América, poderia justificá-la. Isso e mais a famosa intriga russo-francesa divulgada em 1819, devem ter sido fatores de influência nos acontecimentos seguintes. A divulgação da intriga de que a França, com o apôlo da Rússia e à revelia da Inglaterra, apoiava D. João VI num projeto seu de colocar um príncipe da Casa Bourbon à testa do Govêrno das províncias do Rio da Prata em 1820, transparece da Carta Confidencial do Visconde de Castlereagh a Edward Thorton, datada de 13 de Julho de 1820. F. O. 63/227 apud C. K. Webster, *Gran Bretaña y la Independencia de la America Latina, 1812-1830*. Tomo I. Ed. G. Craft Buenos Aires, 1944; 275 a 277.

Em 1835, já os Estados Unidos haviam tentado comprar ao México a baía de São Francisco. Com a Guerra Mexicana de 1846, finalmente esta baía foi incorporada ao Território da União Americana.

Não era pouco plausível, portanto, que em 1823, na sua mensagem do princípio do ano ao Senado, o Presidente revivesse o relatório Prévost de 1818, referente aos estabelecimentos russos e ao rio Colúmbia. O “segredo” da missão Prévost é transformado em política mais coerente, quando se pensa na correlação entre esta mensagem e a outra, muito mais famosa — porém, na verdade, como se vê, ainda aberta a reinterpretações — e que data de 2 de dezembro do mesmo ano de 1823, constituindo a base da conhecida “Doutrina Monroe”.

John Quincy Adams, numa reunião de Gabinete de 13 de maio do mesmo ano 1818, registrada em suas “Memórias” (33), declarou suspeitar totalmente das intenções da Grã-Bretanha em relação a uma “ação conjunta” das duas nações, nas colônias européias da América. Isso poderia parecer paradoxal, quando no ano anterior, a missão Prévost estava preparando nada menos do que o caminho para uma “ocupação conjunta anglo-americana” na tão bem encenada e tão mal disfarçada “rendição” de Astória, realizada pela missão Prévost. Essa missão “misteriosa” ilustra bem a posição das duas nações, tanto em relação às posições ao longo da rota do Horn, como no quadro político internacional.

Não é descabida, porém, a suposição de que todo o alarme, como também os rumores sobre os propósitos da Rússia na Califórnia, não se tivessem atido apenas aos espanhóis e norte-americanos. Deve ter preocupado também aos britânicos. Esses, entre contornar as diferenças com os americanos e impedir outras pretensões européias na América, sobretudo russas e francesas, devem ter optado pela primeira alternativa.

Temperley afirma que a atuação diplomática de Canning junto ao Príncipe Polignac — e conseqüentemente divulgação do memorando Polignac com o qual Canning contava “neutralizar” o perigo francês na América — também alentou sobremaneira o governo norte-americano na solução de enviar ao Congresso a mensagem Monroe. O que os britânicos parecem não terem esperado, foi a decisão de proclamá-la em separado, da parte dos norte-americanos (34).

(33) . — Charles F. Adams — ed. *Memoirs of John Quincy Adams*, Philadelphia, 1875, vol. IV, 92.

(34) . — H. Temperley — *The Foreign Policy of Canning, 1822-1827*, London, 1925; 118-119.

Ainda ao tempo de Castlereagh, já havia pouca harmonia entre o Tsar russo e a Grã-Bretanha; a França, mal saída da derrota, não estava em situação de impor condições aos vitoriosos de Waterloo, mas podia conspirar contra os britânicos, visando eliminar sua ascendência na política da Europa Continental, já que ainda não podia concorrer com os mesmos nos mares.

Exeperiente diplomata e homem bastante versado em assuntos de política européia, Sumter antevia também, e com razão, a possibilidade dos interesses comerciais da Inglaterra forçarem-na, futuramente, a abandonar de moto-próprio a aliança européia, posição mais do que aparente ao Ministro Americano na cõrte portugueza, já em 1817. Na realidade, começara muito antes, em 1808, uma “tendência” na política inglesa e norte-americana, claramente influenciada por acontecimentos econômicos, ligados ao Atlântico Sul e nesse Atlântico à posição da Grã-Bretanha no Brasil. Em essência, essa era uma situação de oposição econômica, também comandada pela corrida das outras nações européias, após 1815, para a partilha colonial, partilha no Atlântico, no Pacífico, no Nõvo Mundo, onde fõsse possível, contrõe de posições, de rotas comerciais, enfim: a volta às velhas pretensões anteriores ao período de guerras. Na prática essa situação traduziu-se em desafio norte-americano ao regime colonial perfeitamente caracterizado na preponderância exercida pelos britânicos no Brasil de onde era possível coordenar atividades políticas e econômicas à volta de tõda a América do Sul.

O mesmo Thomas Sumter, escrevendo ao Agente Joel Roberts Poinsett, então no Chile (35), faz uma análise profética na situação das duas nações, Grã-Bretanha e Estados Unidos em 1812, logo após declarada a guerra entre ambas:

“Uma cousa é certa: quem possuir Montevidéu é dono de um poderoso engenho, poderoso para influenciar tõda a região ... estendendo essa influência até o Chile e o Perú. Os ingleses tentaram arruinar nosso comércio; isso, de forma alguma desgostará Napoleão”. E mais ad’ante, nesta longa carta de 25 páginas, Sumter indaga: “Há alguma ligação política entre os partidos rebeldes do Chile com Lima e Caracas?”

Finalmente vem a expressão dos sentimentos de Sumter quanto ao comércio na rota do Horn:

“Se os Estados Unidos não puderem manter seu comércio no Atlântico, devem estabelecer-se firmemente no Pacífico noroeste, comércio com o Japão, com a China, México... pois os produtos dos Estados Unidos podem ser vendidos a troco de *prata e ouro*, e prata e ouro é o que a Inglaterra deseja do Continente america-

(35). — Thomas Sumter a Mr. Poinsett, U.S. Agent, Rio, 24 de setembro a 20 de novembro de 1812, DD. NA.

no" ... "Se os Estados Un'idos não tomarem Montevidéu, êste, breve, estará nas mãos dos portuguezes ou dos ingleses — o que na realidade é a mesma cousa" (36).

Essa idéia dos interesses comerciais portuguezes e ingleses redundarem na "mesma cousa", está expressa também na opinião de D. Pedro I que declarou a Henry Chamberlain, o representante britânico no Rio:

"Sim, compreendo muito bem, seu govêrno sente ma'or amizade por Portugal do que pelo Brasil. E' muito natural...". Também estão combinados seus interesses com ela (Grã-Bretanha) pois desfrutam de quase todo o comércio dêste país"....

A "combinação de interesses" a que D. Pedro aludia, não se limitava a Portugal ou a Grã-Bretanha. Restabelecida a paz na Europa, esta voltou-se com avidez para o comércio marítimo e os desejos de recolonização da Europa monárquica foram alvo da maior apreensão no Nôvo Mundo.

Comerciantes americanos nada fizeram, individualmente, para desencorajar tais apreensões. Ao contrário, ao propor suas transações, o faziam em têrmos de nações americanas comercializando com suas co-irmãs, livrando-se, destarte, do odioso monopólio europeu.

Embora a Grã-Bretanha se afastasse da Europa, mais óbvia-mente depois de negar-se a participar do Congresso de Verona, a opinião formada, no Nôvo Mundo, de que ela era Agente dos interesses europeus, deu excelentes oportunidades aos norte-americanos para insinuar seu comércio através do "slogan" acima apontado. Quizessem ou não, eram apontados como anti-monopolistas, anti-europeus. Eram um símbolo e até que o mito se desfizesse, assim seriam julgados.

Discutindo-se no Congresso Americano a conveniência de mandar delegados dos Estados Unidos ao Congresso do Panamá, em 1826, o discurso de Edward Livingston repercutiu especia'mente na "Casa dos Representantes", quando o representante da Luisiânia ponderou:

"Não há motivo para temer-se que êsse Congresso (do Panamá) seja dirigido, como uma coalisão (dos países americanos) contra a coalisão dos Monarcas da Santa Aliança, ou para destruir o govêrno Imperial do Brasil, eliminando todo e qualquer traço do regime monárquico do solo americano" (37).

(36). — Informação sucinta de uma entrevista com o Imperador D. Pedro, ocorrida na quarta-feira, na noite de 20 de outubro de 1824, no Palácio de São Cristovão. Anexo nº 1 de Henry Chamberlain a Canning, nº 121, 2 de novembro de 1824, F. O. 63/279, C. K. Webster — *Gran Bretaña y la Independencia de la America Latina, 1812-1830*, 2 vols. Buenos Aires, 1844.

(37). — "Register of Debates, *Gales and Seaton*, sessão 30 de janeiro de 1826, vol. II, part. 1, 1825/6; pags. 1208-9.

Na realidade, embora o Presidente Adams e sua administração, fossem acusados nos acalorados debates das duas Casas do Congresso, de “correrem um risco dando a impressão de violação de neutralidade”, os Estados Unidos designaram seus representantes junto ao Congresso do Panamá, um fracasso, porém um marco histórico de inegável importância.

No Brasil, na mesma ocasião, Condly Raguet criava sérios problemas por ser suspeito, como agente do republicanismo e ao mesmo tempo Raguet denunciava o Brasil, em seus relatos a Henry Clay, Secretário de Estado, como sendo a *ronda da Monarquia na América* (38).

O mesmo Condly Raguet tudo fez para destacar a necessidade da Marinha Americana proteger interesses de sua frota mercante na rota do Horn, onde a política brasileira no Prata, também na mesma data, perturbava o livre movimento dos navios americanos, apresando-os, sob pretexto de um bloqueio não justificável em relação ao comércio dos neutros.

Percebe-se claramente que o móvel político, tanto real como imaginário, ligou-se ao comercial e ao econômico. Tal realidade é comprovada por um dos poucos relatos de “viagem de negócios” à volta do Cabo Horn, realizada antes da abertura dos portos do Brasil, tendo tocado num deles e narrada pelos seus protagonistas.

No Diário de *William Shaler* (o mesmo que se tornaria Agente Especial na América do Sul) estão subsídios informativos de que em 1802, ele e *Richard Cleveland*, viajaram de Boston a Hamburgo para comprar produtos vendáveis na América do Sul. De Hamburgo voltaram, parando nas Canárias e no Rio de Janeiro, e, daqui, foram até Valparaíso onde já haviam estado em 1799 (39).

Em Valparaíso, tiveram embaraços com as autoridades, pois cartas de Hamburgo os denunciaram. Sanaram este imprevisto, durante os dois meses que lá estiveram, conseguindo conversar e convencer as autoridades locais, das vantagens oferecidas pelo comércio sem monopólios. Convenientemente, traziam à mão, exemplares da *Constituição Norte-americana traduzidos para o espanhol* e ofereceram-nos aos “creolos”. Desembaraçados, prosseguiram sua viagem, parando em *San Blás* e seguindo dali, sem distúrbios, até Cantão, seu porto de destino (40).

A declaração Monroe, em 1823, enfeixara a idéia de responder com uma forte negativa às pretensões da Europa na América,

(38) . — Condly Raguet a Henry Clay, 25 de outubro de 1825, DD. NA.

(39) . — Richard Cleveland — “Narrative of Voyages and Commercial enterprise” in A. R. Whitaker, *Early Commercial Relations of The United States and Spanish America*; in Humphreys and Linch, *The Origins* 91-92.

(40) . — *Ibid.*

atitude coerente, ensaiada desde o momento em que se ergueram como a primeira nação livre da América (41).

Era, afinal, a sùmula de um conjunto de ações americanas, vindas de longe, de um passado quando se antepuseram, por primeiro, aos desígnios europeus na América.

Não traduziu, portanto, isolacionismo e sim uma punjante aver-são pela “contaminação” que a Europa pudesse continuar a exercer na América.

A contribuição trazida aqui, é destacar a política de Jeferson, Adams e Monroe; bem assim, como a atividade comercial americana num mesmo contexto e num mesmo desêjo de inserir a América Latina em um verdadeiro círculo imune a essa “contaminação”. Seu traçado é quase o mesmo da carreira comercial do Cabo Horn. Rota, onde mercadorias e idéias, foram agressivamente oferecidas pelos Estados Unidos.

Motivos como os até aqui expostos, autorizam a crer-se que na sua missão diplomática como Ministro em Londres, Richard Rush haja argumentado com os informes confidenciais da missão Prévost cujos detalhes presidira, a fim de tentar o necessário apôio da Grã-Bretanha face a uma tomada de posição norte-americana mais contundente nas pretensões coloniais da Rússia.

Êste foi um fato de grande relevância, conectado com tôda a arquitetura da Doutrina Monroe e resultado do primeiro passo para o abrandamento da tensão anglo-americana dado pela missão Prévost. Derruba, como conseqüência, as possibilidades de admitir-se o desêjo isolacionista norte-americano como base essencial dessa doutrina, e autoriza a plausível suposição de que ela apoiou-se mais na política de “dividir para reinar”. Imiscuiu-se a diplomacia americana assim profundamente — apesar dos protestos em contrário de seus homens públicos — na intrincada política européia com o intuito primordial de alijar sua influência em todo o Continente Americano (42).

A elaboração de um esquema desta natureza antecedendo a “Declaração de Monroe” como a repercussão dêste sôbre as demais nações são capítulos de uma diplomacia bastante sofisticada para um país como os Estados Unidos, então apenas iniciando a sua vida nacional.

(41) . — Esse caráter de negativa à Europa na Doutrina Monroe, é apontado por Van Alstyne para caracterizar o nascimento do *Leviathan norte-americano*. R. W. Van Alstyne — *The Rising American Empire*, Oxford University Press. N. York, 1960, 98-99.

(42) . — Cf. Cresson (W. P.), *The Holy Alliance. The European Background of the Monroe Doctrine*. New York, 1922, esp. 81-82.

A manutenção de diplomatas do mais alto gabarito em postos-chaves da América Latina no decorrer da primeira metade do século XIX, bem demonstra que a rota do Cabo Horn possuía para os Estados Unidos incomensurável importância política antes de vir a ter, muito mais tarde, considerável importância econômica.

Fatos como este colaboram para que se venha a pensar menos casualmente na presença de tomada de posição norte-americana, em vários pontos da América Latina, antes da segunda metade do século XIX, com objetivos que não se cifraram a planos de penetração econômica que teriam, forçosamente, de ser contemplados a longo prazo.

*
* * *

INTERVENÇÕES.

Do Prof. *Deusdâ Magalhães Mota* (FFCL-USP).

Pergunta se a Missão Prévost pôs fim à tensão Inglaterra-Estados Unidos? Afirma que essa tensão prosseguiu até à Guerra de Secessão, quando a Inglaterra auxiliou os Confederados, principalmente fornecendo-lhes barcos, e fazendo incursões nos portos do Brasil: Maranhão, Fernando de Noronha, Salvador, baía de Santos, etc. Essas incursões tiveram por finalidade o estabelecimento de uma penetração clandestina de escravos.

*

Do Prof. *Ricardo Mário Gonçalves* (FFCL-USP).

Declarou que, como interessado nos problemas do relacionamento Oriente-Occidente, gostaria de tecer algumas considerações em torno do trabalho apresentado.

Em primeiro lugar, ressaltou o fato do trabalho realçar muito bem os primórdios da rivalidade russo-americana no Pacífico. Desejaria fornecer uma modesta contribuição, informando que a partir do início do século XIX tanto russos como americanos desejariam obter acesso aos portos japoneses até então fechados aos europeus, com exceção dos holandeses, para obter mantimentos, água e combustível e, eventualmente, desenvolver o comércio e instalar bases de valor estratégico. Já nos fins do século XVIII houve a tentativa do navegador russo Krusenstern no sentido de franquear os portos japoneses. Os americanos fizeram numerosas tentativas durante a primeira metade do século XIX, até lograrem seus obje-

tivos através da Missão do Comodoro Perry. Os russos, em sua expansão em direção ao Pacífico, no início do século XIX, já ameaçavam as fronteiras setentrionais do Japão. Daí os esforços dos japoneses no sentido de explorarem as regiões de Hokkaido (Ezo, Sakalina (Karafuto) e as ilhas Kurilas (Chirishima) e de iniciar a colonização das mesmas regiões. Destacou as explorações do navegador japonês Rinzo Mamyu que descobriu para os nipônicos o braço de mar que separava Sakalina do continente, já conhecido pelos ocidentais desde a expedição francesa do comandante La Pérouse, em fins do século XVIII. Com a guerra russo-japonesa o Japão concretizará a posse dessas regiões e iniciará sua expansão na Ásia Oriental e no Pacífico. Daí em diante, paralelamente à rivalidade russo-americana, poderemos falar numa rivalidade nipo-americana que, unida a outros fatores, culminará na Guerra do Pacífico.

Em segundo lugar, afirmou que queria se congratular com a Autora do trabalho pelos seus esclarecimentos sobre a História do Arquipélago do Hawaii, muito importante para nós, por constituir, na era contemporânea, um importante ponto de contacto e fusão entre as culturas oriental e ocidental. Declara que viu nesse trabalho os primórdios dos interesses americanos no Arquipélago nos tempos de Kamahamehat I, provavelmente o mesmo chefe já citado na relação de James Cook, descobridor das ilhas Sandwich.

*

Da Profa. *Victória N. El Murr* (FFCL-USP).

Declara que gostaria de saber se a Autora teve contacto com a documentação russa relativa ao episódio da tentativa do estabelecimento de sua colonização nos Estados Unidos a que se referiu em sua exposição. Em caso afirmativo, qual?

*

Do Prof. *Manuel Nunes Dias* (FFCL-USP).

Inicialmente cumprimentou a Autora pelo conteúdo e pela forma da apresentação do trabalho. Em seguida, abordou diversos tópicos que consubstanciou nos seguintes quesitos:

- 1). — A América encontrando na América.
- 2). — Os Estados Unidos *discordantes* com a política colonial da Inglaterra.
- 3). — Os Estados Unidos *concordantes* com a política ultramarina dos últimos Georges.

4). — O papel desempenhado pelos portos brasileiros no embate da partilha política e da partilha econômica do Atlântico e do Pacífico americanos.

5). — A entrada da Rússia na política *concordante* anglo-americana.

6). — O Monroísmo como salvaguarda na obra da Independência política dos Estados Unidos.

*

Do Prof. *Raul de Andrada e Silva* (FFCL-USP).

Afirma que os Estados Unidos, em discórdia com a Inglaterra, sustentavam o direito dos neutros à navegação, por motivos que não eram apenas comerciais (pág. 5 da comunicação). O conceito é exato, mas denota que também havia motivos comerciais. Perguntou, pois: até que ponto a participação de navios de bandeira norte-americana no tráfico mundial influiu na discórdia com a Inglaterra? Até que ponto essa participação consultava, além dos interesses própria-mente norte-americanos, os interesses do comércio mundial?

*

* *

RESPOSTAS DA PROFESSORA ANTÔNIA FERNANDA DE ALMEIDA WRIGHT.

Ao Prof. *Deusdã Magalhães Mota*.

Diz que o próprio título da comunicação apresentada responde em parte a pergunta formulada. Tratou no seu trabalho de um momento que revela *abrandamento* da tensão anglo-americana, do qual a Missão Prévost constituiu um importante indício. Assim é fácil deduzir-se que ela não pôs fim à aludida tensão.

Quanto à Guerra de Secessão, afirma que não se pode falar em *auxílio* britânico aos Confederados, mas sim em jôgo de interesses de certos elementos da indústria britânica, agindo como grupos de pressão junto ao govêrno a favor do Sul (Confederado), de onde lhes vinha a matéria-prima.

O fornecimento de navios não era um ato oficial do govêrno, e sim uma transação comercial para a qual o govêrno britânico fechou os olhos.

Quanto ao problema do abrigo de navios confederados nos portos brasileiros, acha perigoso ligá-los ao tráfico de escravos dentro do esquema sugerido pelo Prof. Deusdâ Magalhães Mota.

Diz que basta lembrar a *posição britânica*, esta sim, de caráter governamental em todo o decorrer do século XIX exatamente *contra* a escravidão.

Continuando, afirma que não foi objetivo de sua comunicação discutir de maneira superficial um assunto de tamanha complexidade e, portanto, não se sente obrigada a fazê-lo, principalmente dentro do limite de tempo concedido para debates pelo regulamento do Simpósio, maximé quando trabalhos especializados sôbre êsse assunto vêm sendo elaborados de forma bastante séria por historiadores nacionais e estrangeiros.

*

Ao Prof. *Ricardo Mário Gonçalves*.

Inicialmente afirma que a intervenção do Prof. Ricardo Mário Gonçalves é um exemplo da contribuição que Simpósios, como o presente, podem trazer para o desenvolvimento da pesquisa histórica em nosso país. Suma “modesta contribuição”, na realidade, mostra o lado japonês do problema que ela própria não indicou, pois foi levada a pensar em consideração mais ampla sôbre a futura rivalidade nipo-americana.

Quanto à segunda parte da intervenção, agradece as elogiosas referências e esclarece que não sabe se o capitão James Cook, descobridor das Ilhas, entrou em contacto com o futuro Kamehamehat I. Sabe que, voltando ao Hawaii, o capitão foi morto na baía de Kealakekua em 1779, no local onde hoje existe um monumento a êle ergido. Como o intuito da comunicação foi o de demonstrar os contactos iniciais com os Estados Unidos, deixou claro que o comércio de sândalo, no qual os americanos se envolveram, foi o veículo dêsse contacto. Para maiores esclarecimentos sugere a leitura do trabalho de Nicholas B. Wainwright, *Comodore James Biddle and his Sketch Book*, publicado pela *The Historical Society of Pennsylvania*, Philadelphia, em 1966. Nesse pequeno volume, que está à disposição do Prof. Ricardo Mário Gonçalves, conta-se como James Biddle, investido de poderes de agente especial, sondou a acessibilidade dos portos do Japão em 1854 por ordem do govêrno americano. Nesse momento já estava perfeitamente caracterizado o interêsse dêsse govêrno nas Ilhas que ficavam a meio caminho de seu objetivo de expansão no Pacífico, em direção aos portos do Japão.

*

À Profa. *Victória N. El Murr.*

A resposta à pergunta feita é negativa. Quer, no entanto, solicitar à Profa. Victória, caso tenha conhecimento de tais documentos, que lhe indique os meios para que possa obtê-los. Estaria, de fato, interessada em consultá-los, embora não tenha tratado na sua comunicação da tentativa do estabelecimento de colonos russos na América. Estudou sim o fato de que os norte-americanos foram informados a respeito dessa tentativa pelo seu agente James B. Prévost e de como reagiram diante de tais informações. Apesar de tudo isso, disse estar vivamente interessada em maiores pormenores sôbre os documentos russos, para o que solicita a colaboração da Profa. Victória N. El Murr.

*

Ao Prof. *Manuel Nunes Dias.*

Diz que quanto ao primeiro quesito não há dúvida de que a presente comunicação pode ser considerada como um aspecto do tema: “A América encontrando-se na América”.

Quanto à *discordância* norte-americana em relação à política inglesa colonial, diz tratar dela em termos de rivalidade, mesmo porque êsse correlacionamento está em sua comunicação. A “composição” que foi abordada resultou em abrandamento da tensão entre os dois países durante o período de 1818-1823, até que o Presidente Monroe sentiu a situação suficientemente consolidada para fazer a sua famosa Declaração de 1823.

O terceiro está respondido com a explicação dada ao segundo.

O quarto quesito pode ser dividido em duas partes, sendo necessário especificar que os portos brasileiros do Norte e do Nordeste tiveram importância fundamental na disputa anglo-americana na área do Caribe. Os demais portos brasileiros, na rota dos navios americanos que, partindo de Norfolk tocavam na Bahia, no Rio de Janeiro, no Prata, dobravam o Cabo Horn e se dirigiam para Valparaíso, possuíam na aparência uma função de escala. Porém, eram vias de penetração comercial e política, tanto dos Estados Unidos como da Grã-Bretanha no comércio do Prata e da Costa do Pacífico da América.

A Autora afirmou ainda que sua comunicação mostra exatamente o momento em que para os norte-americanos a rota do Cabo Horn se alonga para o Oriente. Mostra também que o “perigo russo” havia sido então praticamente extinto na América e, a não ser pela posse incômoda do Alasca, era uma ameaça comum tanto para

os Estados Unidos como para o Canadá britânico. Eis porque pensa que em uma política anglo-americana, nesse início do século XIX, menos discordante no Pacífico norte-americano e bastante discordante no Pacífico e Atlântico sul-americanos, pode ser qualificada como rivalidade.

Quanto ao último quesito a Autora afirma que endossa a afirmação do Prof. Manuel Nunes Dias.

*

Ao Prof. *Raul de Andrada e Silva*.

Diz que a participação de navios norte-americanos, principalmente no chamado “comércio de transporte” com navios cada vez mais velozes e tènicamente passando à frente dos inglêses, não só influiu, como decidiu a Grã-Bretanha a impedir a agressividade americana, sendo êsse, inclusive, um dos motivos principais da guerra de 1812.

Quanto à segunda questão diz que não há dúvida de que a atitude norte-americana consultava outros interêses do comércio mundial. Porém, acima de tudo, ela abria o caminho para as aspirações das nações que viviam ainda seu *status* colonial de direito ou de fato.