

ANAIS DO  
VI SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES  
UNIVERSITARIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*.

# TRABALHO LIVRE E TRABALHO ESCRAVO.

VOLUME I

XLIII

Coleção da *Revista de História* sob a direção  
do Prof. Eurípedes Simões de Paula.



SÃO PAULO — BRASIL  
1973.

# A POSIÇÃO NORTE-AMERICANA NO PROLONGAMENTO DO TRÁFICO DE ESCRAVOS NO BRASIL.

(Contribuição ao estudo do trabalho escravo) (\*).

---

*ANTÔNIA FERNANDA DE ALMEIDA WRIGHT*  
do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Visa a presente comunicação alertar os estudiosos do assunto para um aspecto pouco explorado na questão do tráfico de escravos para o Brasil.

O tráfico mesmo, no dizer de seus perseguidores, era a  
“raiz da árvore frondosa que alimentava a escravidão”.

Logo a revelação de documentação manuscrita que esmiuçava o mecanismo pelo qual o tráfico, embora perseguido tenazmente pela esquadra britânica, conseguiu sobreviver durante o período crítico de 1840 a 1850, apresenta interesse para o estudo do trabalho escravo no Brasil.

Graças ao concurso do veloz navio a vela dos norte-americanos; ao seu conhecimento detalhado dos ventos e correntes do Atlântico africano e brasileiro; à imunidade de sua bandeira ao direito de busca exercido ostensivamente pela Grã-Bretanha, concorreram para ativar e alentar o fornecimento de braços escravos para o Brasil, motivados pelos lucros excepcionais que rendia então o *tráfico perseguido*.

Outros aspectos detalhados e bastante reveladores, mostram a importância do papel por eles desempenhada no prolongamento de uma atividade fadada a desaparecer quando, além de outros e im-

---

(\*) . — Comunicação apresentada na 6ª sessão de estudos, Equipe A, no dia 9 de setembro de 1971 (*Nota da Redação*).

portantes motivos, o navio a vapor fêz seu ingresso no cenário da perseguição britânica ao tráfico e os veleiros americanos encontraram outros fulcros de interêsse e de lucro.

A luta da Grã-Bretanha contra a escravidão e o tráfico de escravos teve, no famoso Ato passado pelo seu Parlamento em 1807, o marco fundamental de uma série de providências visando terminar esta prática, na qual os britânicos haviam se engajado com rara eficiência no passado.

Desde seu início, a cruzada destinada a estancar o tráfico nas colônias britânicas assumiu indisfarçável caráter internacional, pois os que a empreenderam, sem dúvida alguma, pretenderam imprimir-lhe o vigor necessário para transformá-la em decisão válida para o resto da humanidade.

Pensando-se nas ponderações de David B. Davis, ao lembrar que,

“quando o tráfico chegou a engajar seis principais nações européias no mesmo mister durante três séculos, assumiu um alto grau de continuidade institucional” (1) (\*\*),

é fácil compreender-se por que quem quizesse investir contra êle, seria normalmente orientado no sentido de agir em têrmos extra-nacionais.

Vários foram os meios pelos quais os britânicos agiram no sentido de emprestar a esta luta estofo ético e legal. Na prática, porém, ela escorou-se na sua onipresente Marinha Real, sem dúvida, a mais eficiente dentre as armas usadas para impedir o comércio fundamentado no transporte da mercadoria através do Oceano.

Não bastava, porém, à Grã-Bretanha, possuir uma volumosa esquadra, como também não lhe bastaria tão somente a convicção, no espírito dos componentes dessa esquadra, de que acabar com a escravidão era uma tarefa humanitária, filantrópica.

---

(1). — David Brion Davis — *Slavery*, in (C. Vann) Woodward (ed.). *The parative Approach to American History* — Basic Books Inc. New York, London, 1968, 122.

(\*\*). — ABREVIATURAS. — CLNA — Consular Letters, National Archives, Washington. — DDNA — Diplomatic Despatches, National Archives, Washington. — DINA — Diplomatic Instructions, National Archives, Washington. — F. O — Foreign Office, Great Britain. — GD — Gaveta de número, acompanha nº doc. S. R. O. — H. A. H. R. — Hispanic American Historical Review. — P. R. O. — Public Record Office, London. — R. I. H. G. B. — Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. — NA — National Archives, Washington.

Os próprios campeões da luta contra a escravidão sabiam disso, tanto que o aludido Ato de 1807 estabelecia oferta de prêmios em dinheiro, distribuído a quem resgatasse escravos traficados — decerto com o fito de motivar mais concretamente os nobres sentimentos de seus oficiais e marinheiros com as atraentes somas dêsses prêmios.

Até 1815 havia várias outras tarefas a cumprir na Marinha Real; não apenas patrióticas, mas também lucrativas, pois cabia aos vencedores dispor dos bens dos navios capturados na guerra contra Napoleão, como depois também na guerra contra os Estados Unidos. Portanto, até aquela data, o atrativo dos prêmios de captura de escravos não era o único chamariz para a marinha britânica.

Com o término das guerras, a atração dos prêmios de apressamento de navios negreiros tornou-se objeto de maior interesse, especialmente porque muitos oficiais e marujos britânicos, viram-se então, “desempregados” da noite para o dia.

Esse desemprego resultava do sistema de “Comissionamento para dever naval”, uma das formas de preenchimento dos escalões das forças navais britânicas, e através da qual a Marinha crescia durante períodos de guerra empregando novos oficiais e diminuía em tempos de paz, dispensando-os.

Os prêmios pela captura de escravos libertados de seus criminosos traficantes pareciam ser ainda mais polpudos e atraentes, principalmente para oficiais navais sem função permanente e a disputa para alcançar tais prêmios era considerável.

Para que se tenha idéia do que representavam, um escravo do sexo masculino, encontrado em um navio capturado era avaliado, para propósitos de prêmios, em 60 libras esterlinas, cada mulher, 30 libras e cada criança, 10 (2).

Esses prêmios eram divididos entre oficiais e marinheiros do navio ou navios de captura, em escala descendente, começando pelo Oficial em comando da nau Capitânea, *Flag Officer*, até atingir os demais membros da tripulação (3). É preciso, porém, esclarecer que teoricamente tais prêmios eram imensamente mais atraentes do que na prática, pois a soma finalmente recebida pelos captores, no fim, encolhia consideravelmente. E encolhia, segundo Lloyd

---

(2). — Michael Lewis — *The Navy in Transition (A Social History)*, 1814-1864, London, Edinburgh, 1965, 234. Este livro serve de base para as considerações tecidas.

(3). — Informações detalhadas em Christopher Lloyd — *The Navy and The Slave Trade*, Longmans, Londres, 1949, cit. Lewis, 235.

(4), por motivos que incluem desde o número de pessoas envolvidas no apressamento de um negreiro, a começar pelos informantes e participantes, indo até o custo de Agentes, nas mãos dos quais os oficiais depositavam costumeiramente essas demoradas petições. Normalmente, êsses agentes depenavam os oficiais. Também não era sem importância nesse conjunto de circunstâncias relativas aos prêmios, a demorada investigação oficial, como ainda os esforços obstruídos dos grupos de pressão dos escravocratas junto ao govêrno britânico; mais expressivos logo após a passagem do Ato de 1807, não desapareceram depois desta data.

O professor Lloyd faz uma ilustração dessa situação discutindo a contabilidade do Agente John Hinxman (5), onde o produto do negreiro *Petite Armée*, capturado pelo navio da Marinha Real *H.M.S. Mosquito*, deveria render, de acôrdo com o Ato de 1807, 5.820 libras esterlinas, mesmo depois da complicada aritmética feita pelo Parlamento. O Agente em questão, no entanto, em suas contas declarou estar à disposição do capitão do *Mosquito*, apenas a soma de 2.210 libras, quantia que foi paga ao capitão e posteriormente dividida com a tripulação.

Apesar dos embaraços, como os acima descritos, era considerável a soma despendida pelo govêrno no pagamento de prêmios de resgate de escravos.

Essa foi uma das razões pelas quais, em 1824, o Parlamento votou um "Ato de Consolidação", nivelando o prêmio de resgate em 10 libras *per capita* para qualquer categoria de escravo. O rei Guilherme IV, ao subir ao trono em 1830, reduziu novamente esta soma, baixando-a para 5 libras.

Vê-se, portanto, que o atrativo prêmio ia-se reduzindo gradualmente.

Vale a pena citar outro exemplo apresentado por Lewis (6), porque ilustra sobremaneira o possível impacto causado na queda dos prêmios pe'os novos regulamentos de 1824 e 1830. Ainda que se leve em consideração um pequeno reajustamento, que melhorou ligeiramente em 1838 os prêmios concedidos pe'o Parlamento, a soma de pouco mais de 5 libras, ainda era a compensação média por escravo apreendido.

Um brigue brasileiro capturado em Santa Helena em 1843, produziu prêmios de 2.000 libras esterlinas, das quais o capitão

---

(4). — *Ibidem* — Aspas nossas tentando deixar claro que de resto não significa só marujos, mas também outros elementos da tripulação, como o médico que não estava ainda nessa época, em nível de oficialato.

(5). — Lloyd apud Lewis — *The Navy*... 235.

(6). — Lewis — *The Navy*... 237.

recebeu apenas 252 e seu tenente, 119 libras, montando a parte dos marujos a pouco mais de 3 libras cada um. Mesmo sem fazer detalhados cálculos, para verificar o valor absoluto desses prêmios, pode-se perceber sua queda brutal de 1807 para 1843.

Foi somente em 1854, e paralelamente com a reorganização da própria Marinha Britânica, que foram votados no Parlamento os *Atos de Pagamento Naval e Pagamento de Prêmios*, englobando todos e quaisquer prêmios

“devido a pessoa que efetivamente os mereçam e os distribuindo mais corretamente” (7).

É curioso assinalar-se que a luta em prol destas duas reformas havia sido, desde 1814, objeto de discórdia entre o governo britânico e Sir Thomas Cochrane, futuro Conde de Dundonald. Aqui está um exemplo de como o impulso reformador do famoso homem do mar ganhou-lhe inimigos no governo, inimigos entre os quais se destacava o 1.º Lorde do Almirantado, Lorde Gambier, o mais ferrenho. As intrigas feitas por Gambier resultaram em tremenda hostilidade contra o herói das guerras napoleônicas e portador da “Ordem do Banho”. Thomas Cochrane acabou sendo prêso por fraude na Bolsa de Londres, depois de um julgamento muito controvertido (8).

Comparando as datas de pressão britânica sobre o tráfico, até sua extinção definitiva, com as datas da legislação e prática no pagamento de prêmios de resgate, será possível colocar melhor este aspecto do problema “escravidão” em devidas proporções. O âmbito do trabalho aqui apresentado exclui a necessidade de considerações mais demoradas quanto a esses dados, porém, é sempre interessante registrar a correlação acima apontada.

Destaca-se aqui o fator “prêmio” como parte do programa de repressão britânica ao tráfico e à escravidão porque, no Brasil, o tráfico de escravos foi motivo de atrito bastante significativo, entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos. Principalmente levando-se em consideração que a posição dos Estados Unidos nesta questão foi, no mínimo, extremamente útil aos elementos interessados em resistir à pressão britânica para o extermínio do tráfico no Brasil. Até mesmo os prêmios pagos aos oficiais britânicos que capturassem escravos foram objetos de fricção entre os dois países, conforme transparece no despacho de H. Wise a J. C. Calhoun, onde Wise

---

(7). — *Ibidem*.

(8). — Detalhes do julgamento em E. G. Twitchett — *Life of a Seaman, Thomas Cochrane 10th Earl of Dundonald*, Wishart & Company, London 1931; 141-144.

acusava os oficiais britânicos de atacarem afoitamente o brigue *Cyrus*, dos Estados Unidos, por ganância pelos prêmios (9). O envolvimento desse brigue no tráfico de escravos foi comprovado mais tarde, porém, naquela altura, Wise defendia seus súditos acusando os britânicos dessa maneira.

Não parece haver necessidade de se discutir, com maiores detalhes, a posição adotada pela Grã-Bretanha em relação ao tráfico no Brasil, já que esta é bastante conhecida (10). Seria bom lembrar que além de maior distância física, entre o escravo das colônias inglesas no Caribe, e seus senhores, de modo geral houve maior dureza no trato pessoal, do que no Brasil e nos Estados Unidos. Contudo, isso não implica na admissão de que fossem os mesmos, os motivos para tal circunstância repetir-se nos dois últimos; pois a distância física tem também seus graus e gêneros, e a semelhança de alguns detalhes não implica na semelhança do todo. Nesse complexo problema é deveras importante para a argumentação que se segue lembrar que para os britânicos, a imagem da instituição da escravidão, estando sujeita a calcar-se no modelo de suas colônias, tendia a ser mais desumana, se não estarrecedora.

Sumamente relevante é observar as várias nuances da posição americana face ao assunto escravidão, mostrando como ela evoluiu até o ponto de se transformar em mais um motivo de atrito com a Grã-Bretanha; e, sobretudo, assinalar o abrandamento deste atrito a partir da década de 1850.

Em primeiro lugar, a escravidão existiu nos Estados Unidos, como no Brasil, para o fim precípuo de prover braços, quer para o trabalho de desbravamento, quer para o cultivo dos solos de ambas as nações. Isso não seria razão para considera-se Brasil e Estados Unidos necessariamente aliados em caráter permanente, unidos pelos laços da escravidão, mesmo porque, estando em estágios econômicos e sociais diferentes, os problemas ligados a essa instituição evoluíram de maneira desigual nos dois países.

Tanto a defesa como o ataque do instituto da escravidão foram objeto de longas explanações, constituindo volumosa literatura, particularmente copiosa no Sul dos Estados Unidos (11).

---

(9). — H. Wise a J. C. Calhoun, 11 de outubro de 1844, DDNA.

(10). — Além da bibliografia brasileira mais antiga e da americana mais recente, detalhado exame do assunto é feito no recém-saído livro de Leslie Bethell — *The Abolition of the Brazilian Slave Trade, (Britain, Brazil and The Slave Trade Question: 1807-1869)*. University Press, Cambridge, Great Britain, 1970.

(11). — Nícia Vilela Luz — *A Amazônia para os Negros Americanos*, Rio de Janeiro, 1968, interpretação objetiva desta literatura, 49-52.

Esse tipo de literatura sulina, conquanto não destinada a examinar a escravidão no Brasil, pelo menos deve ter fornecido alguns argumentos preciosos para os seus defensores no país, mesmo porque, há evidência que seus argumentos foram sugeridos aos dirigentes brasileiros por diplomatas americanos (12).

Os relatos de viajantes, em regiões onde havia o instituto da escravidão (13) oferecem, decerto, interessantes pontos de referência para os estudiosos empenhados em demonstrar o que se pensava da escravidão ou como a viam seus contemporâneos, quer no Brasil, quer nos Estados Unidos. No entanto, novamente concordando com Brion Davis, todos êstes relatos sofreram o impacto dos preconceitos ou dos valores culturais do narrador, fato impossível de ser ignorado pelos interessados em achar subsídios para o estudo da escravidão nas informações de viajantes.

O mesmo poderá ser dito dos diplomatas e outros informantes americanos ao fazerem seus relatos, visando por o seu govêrno a par do que se passava com a escravidão no Brasil, ou tomando providências sôbre súditos de seu país implicados nela; ainda, finalmente, fornecendo aos brasileiros argumentos favoráveis à escravidão.

Aos valores culturais e morais de ordem geral, capazes de caracterizar os sentimentos nacionais e profissionais desses homens,

---

(12). — Instruções Diplomáticas com ordens específicas para dar argumentos ao govêrno brasileiro, em J. C. Calhoun a H. Wise, 20 de maio de 1844, DINA. (Série IV). Particularmente reveladora da coincidência entre a argumentação dos diplomatas norte-americanos e a dos defensores do regime escravocrata no Brasil, é a Instrução de Abel P. Upshur, Secretário de Estado por breve espaço de tempo, do Presidente John Tyler (Virgínia, 1841-1845). Num apanhado bastante objetivo da posição americana, Upshur recomenda a George H. Proffit, substituto do Ministro Hunter no Rio de Janeiro, lembrar que a "instituição da escravidão existe em 12 Estados da União Americana e que o maior poder marítimo do Mundo (Grã-Bretanha) está engajado em destruir tal instituição em uma parte do nosso continente. É difícil imaginar que motivos teria a Grã-Bretanha para uma tal campanha além do desejo de destruir competição dos produtos agrícolas baseados em trabalho escravo, com os de certas colônias suas, baseado no trabalho livre. Tão grande esforço da parte de tão grande nação não pode ser meramente atribuído à filantropia"... Abel P. Upshur a G. H. Proffit, 1º de agosto de 1843, DINA. (série IV).

(13). — Viajantes foram examinados no trabalho já aqui citado, *Da Senzala à Colônia* de E. Viotti da Costa, onde outros escritos contemporâneos são consultados ao mesmo tempo. Na Pesquisa bibliográfica feita por B. Stein, "Brazil Viewed from Selma, Alabama, 1867" ela estuda o relato de Joel E. Mathews, *Brazil, Reflections on the Character of the Soil, Climate, Inhabitants and Government*, Selma, Ala, 1867. Esse relato, e comparado com o de outros viajantes e neles sua autora procura ver a ligação entre a propaganda para atrair imigrantes do Sul dos Estados Unidos para o Brasil e o retrato feito da escravidão nas duas décadas de cinquenta e sessenta. Barbara Stein, "Brazil viewed from Selma, Alabama, 1867, a bibliography of the Survey", separata, *The Princeton University Library Chronicle*, vol. XXVII, n. 2: 65-82, Princeton 1966.

é preciso levar em conta, sobretudo no caso norte-americano, a variada gama de valores resultantes também de características políticas e regionais. Circunstâncias desta natureza foram, conforme o diplomata, produto das tendências localistas, que nos Estados Unidos carregavam grande pêsso, a ponto de se tornar difícil, a quem trabalha nesse assunto, deixar de sucumbir à tentação de ver nas peculiaridades dos missivistas o “abre-te sésamo” para a análise da posição tomada por êste ou aquêle diplomata, em diferentes épocas, ou mesmo, em certos casos, pela própria administração em Washington.

Documentação volumosa, em que pesem possíveis dificuldades de outra natureza, por vêzes representa um auxílio decisivo para a afeição da realidade ou falsidade da condição atrás descrita, como elemento capaz de influenciar na linha política do país.

Não é difícil diferenciar-se, pela comparação dos diversos *Despachos e Instruções Diplomáticas*, a providenciar ocasional e descontinuada devido às mudanças de govêrno ou às preferências do missivista, daquelas outras medidas, caracterizadoras de uma linha política. Isso continua a ter validade, ainda mesmo quando a aludida linha evolui ou se transforma de qualquer outra maneira.

Eis porque, no caso “tráfico-escravidão”, nas relações entre o Brasil e Estados Unidos, é possível apontar-se umas tantas realidades, arguir certas aparências de realidade, e, finalmente, chamar a atenção para determinados pontos que parecem significativos, como se fêz atrás com o caso dos “prêmios de captura”. Não parece essencial tirar conclusões maiores dos aludidos fatos, mesmo porque um estudo especial e mais aprofundado no assunto, levaria à deriva o tema central do presente trabalho, que impõe análise de outros aspectos mais patentes ao problema agora tratado ou seja: a *participação americana no tráfico* e o quase atrito anglo-americano no Brasil na década 1840/1850.

Sem desejar insinuar ordem de importância e mais a título de abrir o assunto, considerar-se-á, agora, a questão transporte, de vez que êste é um aspecto essencial do problema tráfico e, coincidentemente, aquêle no qual a participação americana se fêz presente.

Como o tráfico foi primariamente uma forma de comércio com fito de obtenção de lucro, o fato da mercadoria destinar-se a pontos distantes de sua fonte de suprimento, é que dá a característica de essencialidade ao problema transporte. Além dêsse requisito primordial de caráter permanente, com o desencadeamento da repressão ao tráfico, o problema transporte ganhou ainda maior significado devido às vicissitudes do negreiro precisar escapar dos

perseguidores. Quer o suposto negreiro perseguido estivesse ou não transportando escravos, situação que variou conforme o estágio das já aludidas medidas de repressão, êle precisava fugir; iludir a vigilância de seus captores.

Willian Hunter, escrevendo a John Forsyth, em 1837, refere-se ao fato de que

“os ingleses aborrecem esse país como aos demais, com suas exigências sobre a escravidão, ou seja, o tráfico. Mr. William Fox corou seus labores aqui com a negociação de um tratado reforçando o esquema britânico de considerar indícios de culpa pelo carregamento de certos produtos, como excesso de água ou arroz, etc... Aqui está um importante princípio nos tratados (internacionais) derrubado: a liberdade do trânsito de mercadorias. É evidente que isso afeta todo o nosso comércio, pois qualquer navio levando carga mista pode ser tomado, como preparado para a exportação de gêneros para a África...” (14).

Percebe-se claramente nesse documento, o argumento essencial da resistência norte-americana à atitude britânica. Essa “liberdade de trânsito” de seus navios, defendia sempre com unhas e dentes pelos Estados Unidos, era uma oportunidade óbvia demais para não ser aproveitada pelos negreiros portugueses e brasileiros.

Os que se aprofundaram no assunto *escravidão*, sem dúvida já atentaram demoradamente para a correlação entre o progresso na construção naval acompanhada de desenvolvimento no comércio de transporte, e a liderança e eficiência nos países que comandavam o tráfico de escravos.

No decorrer do século XIX, Portugal e os traficantes portugueses, insistiam em primeiro obter concessões dos britânicos, para depois, burlar as proibições britânicas contra o tráfico de escravos através do Atlântico para o Brasil; Portugal de há muito já não comandava o tráfico Atlântico, podendo-se dizer o mesmo do seu comércio de transporte.

O Ato de 1807, e, mais definitivamente, a série de convenções feitas após 1815 com outros países envolvidos no tráfico, resultaram na minguagem e depois no estanco, de importantes mercados consumidores de escravos. Resultou disso também, disponibilidade de certos elementos que faziam parte da trama anteriormente armada pelos países até então supridores de mercados consumidores de escravos, os quais se viam agora desamparados.

---

(14). — Carta Confidencial de W. Hunter a John Forsyth, 29 de agosto de 1837, DDNA.

Já é por demais conhecido o fato de Portugal envidar os mais fantásticos esforços para escapar à pressão britânica contra o tráfico, como também conhecido o atrito resultante dessa obstinação portuguesa, herdada depois pelo Brasil, junto com os liames que ataram a Independência brasileira à aquiescência portuguesa e britânica.

Como Portugal não havia acompanhado, no século XIX, o progresso científico, mecânico e marítimo, essenciais ao comando do tráfico, os portugueses precisavam buscar alhures o *navio do tráfico* e, mais importante ainda: o *navio do tráfico perseguido*. Pode-se afirmar que o tráfico perseguido foi, acima de tudo, americano.

Escrevendo recentemente sobre a abolição do tráfico no Brasil, Leslie Bethel (15) afirma que toda a história do Brasil é iluminada, se não explicada pelo vaivém da disputa entre o Brasil e Grã-Bretanha sobre a cessação da escravidão.

Essa dissidência fundamental entre as duas nações, foi, por sua vez, objeto de sério atrito com os fornecedores do navio usado para escapar à repressão britânica, especialmente a partir de 1842, quando a Grã-Bretanha apertou o cerco para cessar o tráfico.

Os norte-americanos, ao fornecerem navios para o tráfico, não não o faziam obviamente, ou em concerto com as autoridades americanas; mas pelo menos de 1840 em diante, elas fecharam os olhos a êsse detalhe, quiçá por estarem interessados em outros aspectos do problema, como seja o crescente anti-britanismo que a questão da escravidão causava no Brasil.

William Hunter comenta êsse fato em 1842 (16) dizendo:

“a razão óbvia, a mola propulsora da irritação do Brasil contra a Grã-Bretanha é a sua conduta contrária à escravidão e ao tráfico. Não se pode esperar que o Brasil adira ao esquema filantrópico da Grã-Bretanha para abolí-la... Mas êste esquema vem-lhe sendo imposto de maneira a dar a impressão de um poder estrangeiro estar regendo os problemas domésticos do Brasil, interferindo, de forma ostensiva, em assuntos puramente locais e até municipais”... “O tratado obtido por Mr. Fox, vem sendo causa de arrependimento dos brasileiros até hoje”... “Mesmo Ouseley, o sóbrio diplomata britânico que pessoalmente mostrava-se equilibrado, estava tão cego por esta idéia que antevia uma nova guerra entre os Estados Unidos e Inglaterra devido à escravidão” (17).

---

(15). — Leslie Bethel — *The Abolition of the Slave Trade in Brazil*.

(16). — Hunter a Daniel Webster, 25 de maio de 1842, DDNA.

(17). — *Ibidem*.

Não era, portanto, apenas a defesa da escravidão que animava os norte-americanos a oporem-se aos britânicos no Brasil, como se pode ver claramente. Era também a diferença de objetivos, de princípios, em matéria de direito internacional e comercial, entre outras razões.

Opondo-se ao direito dos ingleses de impedirem o trânsito de navios de bandeira americana, nem sempre significou que pretendessem favorecer à continuação do tráfico de escravos para o Brasil, mas, na verdade, o fizeram. A razão essencial de sua resistência ao impedimento do livre trânsito de mercadorias, e todos os outros ângulos dessa razão essencial, não alteram a fato fundamental de que os portugueses e brasileiros, engajados no tráfico, tiraram dela o maior proveito. Um Império colonial como o português, que tentava sobreviver a seu modo, possuía, no que ainda lhe restava da África depois das investidas de outros concorrentes europeus, e no Brasil, apesar da Independência, dois polos de um circuito de riquezas a alentar a sua debilitada estrutura política.

A pressão britânica contra o tráfico era de molde a atingir exatamente êste sustentáculo. Não é difícil imaginar que isso poderia ter levado a Grã-Bretanha a não exercer, desde o início, uma pressão decisiva contra o tráfico português, pelo menos até o final das guerras napoleônicas. Existiam outros motivos ponderáveis para isso, como já foi visto. Um deles constitui-se no fato conhecido do Império colonial português ser um império marítimo, todo êle constituído por “posições” preciosas para os britânicos. Liquidar economicamente êsse Império, seria, além do mais, qualquer coisa semelhante a matar “a galinha dos ovos de ouro”.

No entanto, o impacto da pressão britânica, depois de 1815, poderia ter sido capaz de liquidar até com o mais obstinado dos desejos de sobrevivência. Não o foi, não porque os britânicos deixassem de desejá-lo continuamente, mas também porque os meios usados pelos traficantes, como pelo govêrno do país que tanto dependia do braço escravo, foram suficientemente ardilosos e efetivos.

Atende-se, porém, para a própria situação do problema representado ao tráfico na política interna da Grã-Bretanha: depois de 1815 êle modificou-se, havendo fases mais e menos agudas, durante as quais o govêrno britânico reforçou, ou abrandou, a pressão sôbre o tráfico brasileiro supondo-o, por exemplo em 1824, em vias de extinção ou já extinto. Tôdas essas circunstâncias descontadas, não explicariam, mesmo assim, como, apesar dos diplomatas britânicos estarem vigiando constantemente o tráfico, seus oficiais navais (com maiores ou menores incentivos) pelo menos de maneira geral, perseguindo essa atividade, o govêrno britânico usando pressões políticas, tratados, ameaças, proselitismo, para suprimir; apesar de

tudo isso, extinguiu-se o tráfico no Brasil somente na década de 1850. Não acabou, devido a tratados ou leis que até então haviam permanecido “letra morta”, mas na realidade dos fatos que o levaram ao ponto final.

No exame dos fatores que até 1850 contribuíram para mantê-lo aceso, Bethel menciona rapidamente a participação norte-americana, oferecendo certos argumentos a esse respeito mencionados anteriormente, inclusive por L. Hill, em trabalhos publicados respectivamente em 1931-1932 e 1933 (18).

Se o esquema, pelo qual vem sendo tratado aqui este assunto, dispõe de validade suficiente para que seja pelo menos considerado uma boa possibilidade, a realidade da contribuição norte-americana para o tráfico brasileiro pode e deve ser abordada de maneira mais cuidadosa (19).

Os incidentes relativos a navios de bandeira norte-americana suspeitos de prática de tráfico, discutidos nos Despachos Diplomáticos, cujos manuscritos examinamos cuidadosamente, comprovam a necessidade de um estudo mais demorado da participação norte-americana no tráfico brasileiro.

Dentro deste vastíssimo tema, o presente estudo limita-se a substanciá-lo na medida necessária para elucidar esse ângulo essencial na caracterização da disputa por ele gerado entre Grã-Bretanha e Estados Unidos, no Brasil.

Parece de utilidade, no entanto, a elaboração de um pequeno apanhado de como e porque navios de bandeira norte-americana estavam em condições de entrarem, e entraram, no tráfico de escravos para o país. L. Bethel afirma que a bandeira norte-americana apareceu no tráfico estrangeiro em 1835, implicada no tráfico cubano e que de 1838 em diante surgem relatos da mesma natureza no tráfico brasileiro (20).

A aceitar-se a afirmação de A. P. Whitaker, que consultou documentos comerciais, relatório americanos e também os arquivos de Montevideo, o comércio de escravos africanos foi um fator importante para o desenvolvimento inicial das relações econômicas

---

(18). — L. Hill — *Diplomatic Relations Between the United States and Brazil*, North Carolina, 1932, e “The Abolition of the African Trade to Brazil” in *H. A. H. R.*, XI (1931), 169-97. Bethel refere-se ao fato à pág. 189, citando na nota 2, estudo mais detalhado de H. G. Soulsly, *The Right of Search and the Slave Trade in Anglo American Relations, 1814-62*, Baltimore 1933, que não tivemos oportunidade de consultar.

(19). — Este assunto foi lembrado por Nícia Vilela Luz, que considerou estudá-lo, quando pesquisava documentação diplomática americana, anos atrás.

(20). — L. Bethel — *The Abolition...*, 189.

dos Estados Unidos com Montevideo (21). Logo, os norte-americanos, entraram no comércio de escravos do Atlântico Sul muito antes de 1835-1838.

É o caso de perguntar-se: e o Brasil, sobretudo após 1808? Nessa longa rota, nenhuma parada para refrescamento, nenhuma arribada, nenhuma “carga” despachada pelos muitos negociantes portugueses de Baltimore? Negócios dessa natureza dificilmente são documentados, mas aqui vão alguns subsídios para êsse fim.

Em 10 de março de 1815, Thomas Sumter, desesperado com falta de instruções de Washington, escrevia uma espécie de circular ao

“Ministro Americano em Londres, ou Paris, ou qualquer outro Ministro Americano que negociava a paz de Ghent” (22).

A tônica principal nesse documento era, naturalmente, o perigo, da preponderância comercial britânica nos mercados brasileiros. O item seguinte é uma análise do quanto se fazia necessário ao Brasil e à América Espanhola, a preservação da escravidão e do tráfico, e o quanto do trabalho escravo dependeria a independência do continente. Vê-se, portanto, que o virginiano Sumter era favorável a esta instituição no ano em que o tráfico abaixo do Equador foi declarado ilegal.

Em 25 de fevereiro de 1815, em ofício dirigido ao Marquês de Aguiar, Sumter denunciava o fato de as fragatas britânicas *Niger* e *Laurel* haverem içado a bandeira americana, na tentativa de capturar um negreiro português em Pernambuco (23). É por demais sugestivo o que há detrás da ação desses marinheiros britânicos. Obviamente tentavam ganhar o seu prêmio e lançar a culpa nos Estados Unidos. Mas também poderiam ter usado a bandeira americana para não assustar a navio negreiro português e, assim, pegá-lo mais facilmente.

O mesmo Thomas Sumter, em 23 de novembro de 1817, escrevia a John Quincy Adamshi sobre a celeuma causada pela viagem

---

(21). — A. P. Whitaker — *Os Estados Unidos e a Independência*... 15, onde afirma que, em 1805, 22 cargueiros de inscrição americana entraram no porto de Montevideo e destes, 11 trouxeram carga de escravos da África. Em 1806, num total de 30 navios americanos, 20 eram negreiros. A maioria dos portos do Atlântico norte-americano, estava ligada a êsse tráfico, mas o principal era Baltimore.

(22). — Sumter aos Ministros americanos na Europa, 1º de março, 1815, DDNA.

(23). — Sumter ao Marquês d'Aguiar, 25 de fevereiro de 1815, DDNA.

do *Ontário* em 1817 e pela missão Bland-Graham — Rodney. Entre as desculpas sugeridas como despistamento a ser usado nos círculos políticos do Rio de Janeiro, Sumter espalhou a notícia de que o *Ontário* iria transportar escravos índios para as costas Sul americanas (24), não precisando para onde. Interessante esta sua idéia de espalhar um tal boato. Por mais imaginação que pudesse ter, o velho e experimentado Sumter, em toda sua correspondência revela uma lucidez impressionante e, resolvendo apelar para um tal argumento, deve, pelo menos, tê-lo imaginado uma cortina de fumaça plausível.

Sumter referiu-se, em sua correspondência diplomática, várias outras vezes, ao assunto escravidão no Brasil. Em 25 de março de 1818, escrevendo a Adams, revelava sua apreensão diante do comentário do Ministro inglês no Brasil, de que importantes decisões haviam sido feitas sobre a abolição do tráfico (25). Tratava-se evidentemente da convenção anglo-portuguesa sobre o tráfico, sendo a morosidade da correspondência responsável pela ignorância de Sumter, mas não por sua apreensão.

Em 1819, John Graham, já então nomeado para substituir Thomas Sumter no porto do Rio de Janeiro, escreve a J. Q. Adams de Baltimore, onde aguarda transporte para o Brasil. Nesse documento (26) é discutida a captura dos navios portugueses *Monte Alegre*, *Globo* e *Felix* que foram também trazidos aos portos americanos. Parte da carga de alguns desses navios era de escravos. A questão da armação ilegal de navios nos estaleiros americanos é longamente discutida, não ficando totalmente esclarecido principalmente se tais navios, usados para o tráfico, haviam sido construídos em estaleiros americanos, mas têm-se a impressão de que esse é um dos fatos não discutidos na missiva, porém suspeito, sobretudo por proceder de Baltimore (27).

Mais próximo da data admitida por Bethell como sendo a dos primeiros casos concretos de envolvimento da bandeira americana no tráfico brasileiro, em agosto de 1837, William Hunter escrevia ao Secretário John Forsyth sobre a opinião dos brasileiros quanto à política anti-escravista da Inglaterra.

---

(24). — Sumter a Adams, 23 de novembro de 1817, DDNA.

(25). — Sumter a Adams, 25 de março de 1818, DDNA.

(26). — John Graham a John Appleton, Encarregado de Negócios e Secretário da Legação nomeado, aguardando viagem para o Brasil, a John Quiney Adams, Baltimore, 20 de abril de 1819, DDNA.

(27). — *Ibidem*. John Graham não declara aí explicitamente que os 3 navios foram construídos nos Estados Unidos. Apenas discute o assunto construção de navios para o tráfico nos estaleiros americanos no mesmo documento e em seguida ao relato do caso dos navios em questão.

“É por fruto de motivos políticos, pensam os brasileiros, e contra os interesses agrícolas e comerciais do Brasil” (28).

Hunter, no entanto, ouvira dizer que o consultor dos traficantes era o próprio Montezuma, o Ministro da Justiça no Brasil.

“Agora Montezuma acaba de interferir na Alfândega, forçando o navio português *Especulador* (no original *Especulador*) procedente de Liverpool e em viagem para Montevidéu, a ser obrigado a pagar 1.642 por cento de taxas, embora o navio entrasse em franquia no Pôrto do Rio de Janeiro, declarando estar em trânsito. Fôra, no entanto, apontado como equipaddo com gêneros exportáveis para a África” (29).

O assunto desperta indignação de Hunter que repete a maledicência contra Montezuma e prevê sua queda (30). Bethell menciona a captura do *Especulador* em 1839, feita pelo navio de sua Majestade Britânica *Electra* (31). Mais de dez anos após a Convenção de 1824, pela qual os Estados Unidos se comprometem com a Grã-Bretanha a ajudar a reprimir o tráfico, continuava a haver não apenas reação contra o direito de busca da parte dos norte-americanos, mas surgiam vários outros aspectos do problema que resultavam, como já foi visto, em impedir a convenção de funcionar como arma contra o tráfico.

A denúncia de Lorde Aberdeen em carta ao Almirantado, alinhado entre os motivos essenciais da continuação do tráfico brasileiro em 1842 (32) a

“*Capitulação britânica diante dos Estados Unidos, quanto ao direito de busca*”

é, de fato, uma realidade insofismável (33).

(28). — William Hunter a John Forsyth, 29 de agosto de 1837, DDNA.

(29). — *Ibidem*.

(30). — William Hunter a John Forsyth, 29 de agosto de 1837, DDNA.

(31). — Detalhes em Leslie Bethel — *The Abolition...* 149.

(32). — *Ibidem*, 180-191.

(33). — O motivo pelo qual Lorde Aberdeen mencionava a palavra *capitulação* é simples. A convenção de 1824 com os Estados Unidos foi o resultado de um longo impasse que não ficou resolvido na Paz de Ghent (1815) ao encerrar-se a guerra de 1812. O direito de busca era totalmente recusado pelos americanos aos britânicos. Para perseguir o tráfico era necessário dar busca, pois o tráfico perseguido é uma atividade secreta, disfarçada. Em 1824, ficou convencionado entre os dois países que pessoas suspeitas de tráfico, sendo súditos americanos, seriam julgados pelos tribunais americanos. O mesmo acontecia com navios de bandeira americana. Estavam a salvo do policiamento britânico.

Naquele mesmo ano foi feito com os norte-americanos o tratado Webster-Ashburton, assinado em 9 de agosto de 1842, em Washington; nêle ficou assentado que os norte-americanos contribuiriam, com um esquadrão, para o policiamento das costas ocidentais africanas. Por êsse tratado ficava, porém, bem claro, que um navio usando a bandeira americana não poderia ser vistoriado.

Como o uso ilegítimo dessa bandeira era bem difícil de ser estabelecido, já que o navio não podia ser vistoriado, a venda ou aluguel do navio e de tripulação americana para o traficante português ou brasileiro era facilmente realizada, operação concretizada na África ou mesmo no Brasil.

O caso do Sr. Souto, negreiro notório, suspenso de funções de Vice-Cônsul americano logo após a chegada de Henry Wise ao Brasil, elucida bastante a perfeição a que chegaram os negreiros na sua articulação com os americanos, chegando a conseguir até uma nomeação como essa, a fim de melhor exercer seu negócio (34).

Ademais, o direito de levar a julgamento os crimes de tráfico envolvendo cidadãos e propriedade norte-americanos, em seus próprios tribunais, preservado no tratado Webster-Ashburton, torna a repressão efetiva um processo desesperadamente moroso e complicado. Além disso, era relativamente fácil escapar de um tal julgamento, custando as despesas legais, e mesmo outros acertos ilegais, quantias até razoavelmente baixas, em certos tribunais nos Estados Unidos, principalmente levando em conta os lucros fabulosos do negócio.

Um famoso traficante norte-americano de nome Driscoll, pegado em flagrante, perseguido na Bahia, inclusive pelos oficiais navais americanos, declarou, quando interrogado na Legação dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, que em Nova Iorque era fácil escapar ao julgamento, gastando apenas 1.000 dólares (35).

Sinais da prodigalidade com que os negreiros gastavam seu dinheiro surgem a todo instante na correspondência diplomática. É o caso do *Malk-Adèle*, cujo Capitão, um certo Nunez, espanhol naturalizado

---

(34). — H. Wise a J. C. Calhoun, 11 de outubro de 1844, DDNA. Nesse Despacho Wise recomenda a dispensa de Souto e esclarece que êsse cidadão era Vice-Cônsul americano em "Santa Catherine" desde 1827.

(35). — Driscoll é mencionado em *post scriptum* em 8 de maio de 1845, no Despacho de H. Wise a James Buchanan de 2 de mesmo mês e ano, DDNA. Em anexo ao mesmo Despacho, há uma carta de Wise ao Comandante Turner, da Marinha Americana, onde está o relato da afirmação de Driscoll sobre o preço pedido para escapar a uma acusação de tráfico nos Estados Unidos com uma chamada *straw bail* (suspensão temporária).

americano, ao ver-se perseguido pelo Capitão da Marinha dos Estados Unidos J. Goldsburgh, Capitão do *U.S. Enterprise*, na Bahia, convida o Presidente daquela província e outras autoridades para um lauto jantar à bordo do *Mallk-Adéle*. Depois disso, é impossível Goldsburgh arranjar permissão das autoridades baianas para prender Nunez, com o fito de levá-lo a julgamento nas côrtes americanas, ou apreender seu navio (36).

Esse caso foi muito espinhoso para William Hunter, pois quase houve um incidente sério, tendo Aureliano Ihe mandado uma noturíssima, quando ficou sabendo pormenores do caso que o fizeram mudar o teor das comunicações seguintes com o Ministro americano. No correr dessa correspondência fica-se a par de que Nunez era mais do que traficante, era pirata, segundo o depoimento do Capitão do *H.M.S. Alert*, S. Barr, que o encontrou em alto mar em seguida ao saque de um vaso espanhol, do qual tirou sete mil dólares de prata (pesos espanhóis). Nunez levava a bordo um inglês de nome Curry, residente na Bahia, cujo passaporte estava rasurado (37). Abordado pelo *Alert* com a desculpa de verificar o cronômetro, o *Adéle* resistiu a tiros e foi vencido. Trazido para a Bahia pelo Capitão inglês, o Cônsul Americano foi notificado e, tentando tomar depoimentos de Nunez, recebeu ordem de prisão e foi prêso pelas autoridades brasileiras na Bahia. O navio fôra comprado em Havana semanas antes. Carregava, porém, papéis aparentemente em ordem para ir a Palma de Maiorca e usava a bandeira americana, a mesma da nacionalidade de seu Capitão (38).

Ouseley, o representante britânico, envolveu-se com denodo neste assunto. O problema de extradição foi discutido e, após detenção no Rio de Janeiro, acusado de pirataria, finalmente, Nunez escapou. Levava uma carta de crédito da casa americana Maxwell, Wrigth e Co., carta de crédito para dólares espanhóis (39). Wrigth Jr. era o Cônsul americano no Rio.

Não era de admirar tanta audácia da parte do Capitão do *Mallk-Adéle*, quando o próprio Wise, cinco anos depois, em 1845, reconhecia que:

---

(36). — William Hunter a John Fosyth, outubro de 1840 (dia pouco legível no microfilme), DDNA.

(37). — Curry embarcou em N. York.

(38). — Nunez não falava inglês. Quando abordado pelo *Alert* usava bandeira mexicana.

(39). — Anexos ao mesmo despacho, 1 a 12 (depoimentos, notas a Aureliano Sousa Coutinho, Correspondência com Ouseley). Dep. Cap. Samuel Barr-cap. *H S. Alert*.

“no Brasil só há três meios de ganhar dinheiro que valha a pena: o tráfico, a escravidão ou a propriedade de uma casa comissária de café” (40).

Mais ainda, quando êsse mesmo diplomata argumentava a propósito do navio *Porpoise*, outro caso de tráfico, que de nada valia perseguir marinheiros americanos, pois os negreiros tinham “o governo no bo'so” sendo recebidos em casas de homens influentes (41). Nesse despacho, onde comenta o caso do *Porpoise*, coloca um *post-scriptum*:

“21 de Fevereiro: Tôrres deu um baile ontem. Manuel Pinto da Fonseca lá estava em grande estilo” (42).

Tôrres era José Carlos Pereira de Almeida Tôrres, Visconde de Macaé, Ministro da Justiça do 5º Gabinete do Império.

Wise andava então irritado, ansioso e decepcionado. As eleições de seu país, em 1844, trouxeram-lhe algumas surpresas, a começar com a nomeação do candidato democrático James K. Polk e sua vitória. Os *whigs* sulinos apeavam então do poder, em favor dêsse novo herói do Tennessee. Seu amigo J.C. Calhoun em breve deixaria o Departamento de Estado. James Buchanan, velho companheiro de Jackson, democrata como êste, seria o novo Secretário. Buchanan, embora reconhecesse os males da escravidão, achava os abolicionistas americanos perigosos. Favorecia, porém, a política de não intervenção nesta questão em outros países. A correspondência de Wise com Buchanan, mostra, principalmente, ação por demais zelosa do diplomata americano no Brasil, dado o envolvimento de seus compatriotas no tráfico brasileiro.

No documento que vinha sendo analisado e a propósito do qual achou-se importante fazer alguns esclarecimentos quanto à política interna dos Estados Unidos, Wise recomendava também um policiamento mais efetivo da marinha americana nas costas brasileiras, com vistas a solução do problema.

Os “palácios flutuantes”, como Wise denominava o esquadrão americano na África Ocidental, mofando dêles, eram demasiadamente grandes para perseguir os pequenos e rápidos navios que faziam o tráfico (43). Em 1845-1846, não faz mais blague. Sua atitude parece ter mudado bastante quanto ao tráfico.

---

(40). — Henry Wise a James Buchanan, 9 de dezembro de 1846, DDNA:

(41). — Wise a J. C. Calhoun (último despacho antes da saída de Calhoun), 18 de fevereiro de 1845, DD.NA.

(42). — *Ibidem. Post-Scriptum.*

(43). — Henry Wise a J. C. Calhoun, 11 de outubro de 1844, DDNA. (Expressão repetida inúmeras vezes nos despachos subseqüentes).

Este era mesmo feito em navios ligeiros, brigues americanos como o *Cyrus* e *Leonidas* (depois *D. Ana*), sumacas como a *Felicidade* e a *Sooy* que, por sinal, também mudou de nome, mas as letras grandes pintadas nas quatro velas ainda podiam ser lidas e foram citadas, naturalmente, como evidência pelos ingleses.

Além da questão do progresso americano na construção naval, a qual está diretamente ligada sua participação no tráfico, há ainda a considerar, nessa questão que era fonte de atrito entre os Estados Unidos e Grã-Bretanha no Brasil, o fato fundamental de que a escravidão pelo menos ainda dividia a opinião pública norte-americana até o fim de década de 1850, divisão comprovadamente irreconciliável, tanto que levou o país à secessão na década seguinte.

Durante o período aqui estudado, houve inegável predominância de elementos originários do Sul escravista na política norte-americana. Esse fato torna-se ainda mais significativo quando se considera o desejo expansionista, patente no Sul, como fenômeno bastante ligado aos interesses de uma política de defesa do instituto da escravidão nos próprios Estados Unidos.

Ainda quando suprimido e condenado como crime o tráfico de escravos no Estados Unidos, o fato da escravidão existir naquele país e ser defendida ardorosamente por uma grande parcela de seu povo, era suficiente para que a posição do problema escravidão naquele país fôsse olhada com interesse pelos partidários da escravidão no Brasil.

Desde março de 1807 a importação de escravos era ilegal nos Estados Unidos. Mas esta lei teve, simplesmente, que ser suplementada em 1819 e 1820, demonstração clara de haver infratores, que recalcitravam em observá-la; como também desejo da administração em dar-lhe maior vigor. Essa resistência americana e leis inspiradas em decisões tomadas pela Inglaterra, era um sentimento mais do que normal para aqueles que fizeram sua Independência contra leis, taxações e decisões que não haviam votado.

As Convenções anglo-americanas para repressão ao tráfico, em 1824 e 1842, refletem muito bem essa resistência à imposições inglesas, como ainda a inoperância destes acôrdos quanto à participação americana no tráfico estrangeiro. Tal inoperância é fruto de um complexo processo mental que fizera do "corso", e até da pirataria, atos de resistência ao "Velho Regime" britânico e não apenas e sempre um crime comum.

Ainda mais perto da realidade estava a motivação do lucro, demonstrada em casos como o revelado no relatório oficial, datado

de 1838-1839, sobre o Baltimore Clipper *Venus*, o qual com um investimento de 90 mil dólares, incluindo o custo do navio, vendeu 860 negros obtendo um lucro líquido de 210 mil dólares, pois arrecadou 300 mil dólares no total.

Animados pela sedução dos possíveis lucros, escudados ainda por tôda a série de outras circunstâncias aqui aduzidas, os norte-americanos participaram no tráfico brasileiro além do cubano (44). Esta participação contribuiu para marcar a posição norte-americana no Brasil, especialmente em uma das fases em que o anti-britanismo entre nós esteve bastante aceso, ou seja, a década de 1840. Paradoxalmente, o nosso sistema político na mesma época, era apontado como cópia do “cansado sistema inglês” pelo Ministro Americano, em pleno 1840 (45).

Enquanto isso, prosseguiram em conjunto, americanos, brasileiros e portugueses na faina lucrativa de continuar provendo braços para o sistema servil. Trabalho individual? Um relatório diplomático de Henry Wise, Despacho de 14 de agosto de 1844 (46), comenta a captura do brigue dos Estados Unidos *Cyrus* de Nova Orleans na Costa da África, feita por um brigue de guerra britânico. Explica no mesmo documento ao Secretário de Estado Americano:

“Se eu bem entendo, a nossa posição é tal que a bandeira norte-americana deva ser uma proteção positiva nos seus próprios navios” . . . “isto quer dizer, se o navio pertence aos Estados Unidos e está sob esta bandeira em quaisquer circunstâncias, *mesmo quando haja escravos encontrados a bordo*, é um caso passível de pedido de reparação” (47).

O próprio Wise admite a possibilidade, de

“no caso da Grã-Bretanha continuar a exercer arrogantemente o direito de busca”, o “orgulho e vigilância norte-americana em favor do livre comércio sem busca, acarretarão o *risco de virmos a acobertar o tráfico*” (48).

---

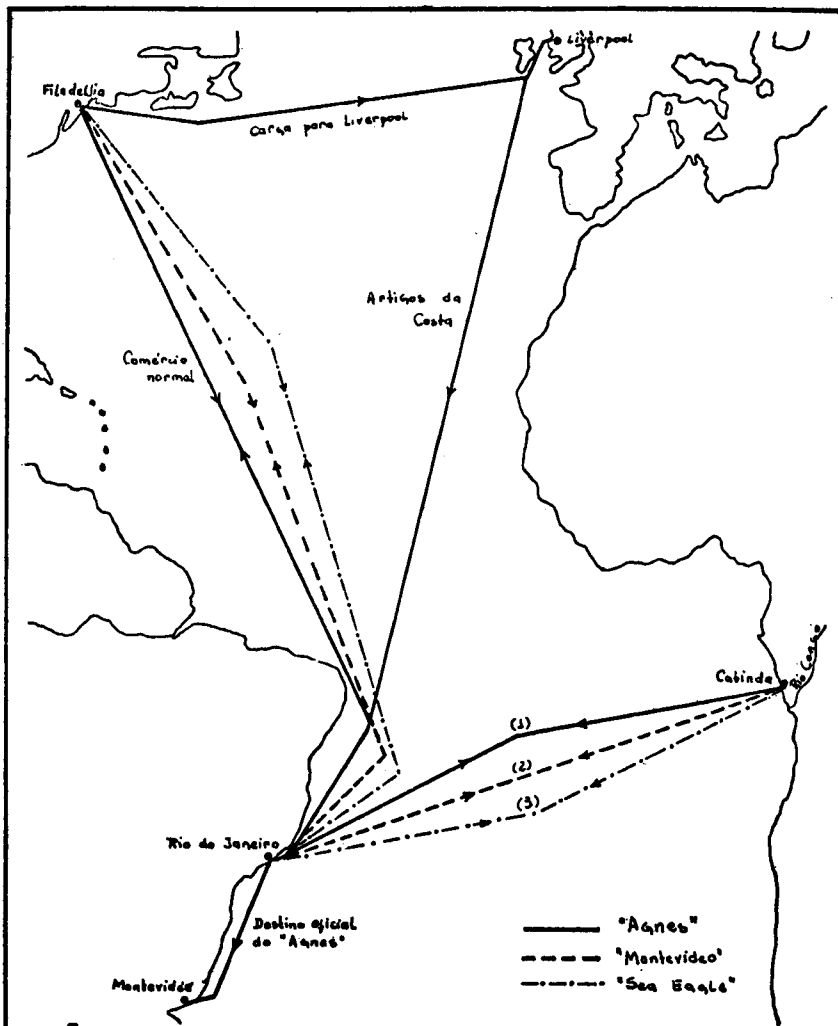
(44). — Temos notícia através de Nícia Vilela Luz, de estudos que comprovam a introdução de negros nos próprios Estados Unidos através da Flórida, após ser a escravidão ilegal. Não tivemos oportunidade de ver tais estudos.

(45). — William Hunter a John Forsyth, 31 de julho de 1840, DDNA.

(46). — Henry Wise ao Hon. J. C. Calhoun, Secretário de Estado, Rio de Janeiro, 14 de agosto de 1844, DDNA. — nosso grifo.

(47). — *Ibidem*.

(48). — *Ibidem*.



**Fig. 10: Viagens do "Agnes", "Montevideo" e "Sea Eagle" 1843 - 1845**

- Notas:
- (1) "Agnes" - bandeira americana, artigos da costa na ida; sem bandeira - tripulação brasileira, 500 escravos na volta ao Brasil.
  - (2) "Montevideo" - bandeira americana; carga legítima - tripulação brasileira para "Agnes" na ida; sem bandeira, tripulação brasileira - 800 escravos na volta.
  - (3) "Sea Eagle" - bandeira americana, carga legítima - tripulação brasileira na para Montevideo na ida; bandeira americana, tripulação original do "Agnes" e "Montevideo" - na volta, apreensão em Espinho Santo.

Fonte: Wise a Hamilton-Hamilton, anexo I ao Despacho Diplomático de nº. 8000.4/70 J.C. Calhoun, 14 de dezembro de 1844, DDNA.

Note-se sua oposição aos *métodos*, se não aos objetivos britânicos.

Mais tarde, em despacho do mesmo ano Wise descreve escabrosas peripécias ligadas ao mesmo problema. Continua qualificando de “verdadeira inutilidade” os “palácios flutuantes” com que os Estados Unidos concorriam para o policiamento das águas africanas de 1839 e 1847. Acusa, porém, de *cínica* e também *desonesta*, a atitude dos oficiais britânicos, engajados no policiamento dos mares contra o tráfico e do próprio governo inglês.

“Deixam passar as pequenas embarcações destinadas ao tráfico”, diz êle, “quando estas regressam com sua carga infame, caem-lhe em cima os ingleses, primeiro porque há um substancial prêmio em esterlínos do governo para os navios oficiais que apressam negreiros, segundo porque, muitas vezes, não libertam os negros ou os devolvem à África, porém, os transferem à colônia inglesa de *Demerara* como trabalhadores cativos, por dez anos, depois dobrados. Doutras vezes, reportam os negros como mortos, mudam-lhes os nomes ou as marcas e os engajam em “contratos” sucessivos de trabalho cativo...” (49).

---

(49). — Despacho de Henry Wise a J. C. Calhoun de 14 de dezembro de 1844, DDNA., onde aparece ainda relato do desembarque de navio sob as côres americanas, de 800 escravos de Cabinda, em “Cape Frio”. Em anexo de nº 4 ao mesmo Despacho, segue um panfleto do Dr. José Alexandre de Mello Moraes intitulado: *A Inglaterra e seus Tratados, Memória*. O subtítulo, gigantesco, é: Na qual previamente se demonstra que a Inglaterra não tem sido Leal até o presente, no cumprimento de seus Tratados com as Nações com quem tem se relacionado; e o Brasil, com a experiência própria, não deve assinar jamais tratado de comércio algum com a Inglaterra, ou ratificar o mesmo que teve, embora com vantagens aparentes, por não convir à seus interesses. Porém se a isto fôr obrigado, o que não cremos, seja de modo que o comércio se liberte dos grilhões da Inglaterra por meio de leis protectoras e lembrando-se sempre que aquella só o que exige em tratados, é a firma da Nação, para a seu salvo, tirar proveito em seu favor. Oferecida aos Senhores Deputados Geraes da Fuctura Secção Legislativa de 1845. Tipografia do Correio Mercantil de Vianna & C<sup>o</sup>, Bahia, 1844.

A diatribe contra a Inglaterra é fundamentada com argumentos que principiam no tempo de Cromwell e vão desfiando mazela sôbre mazela da pérfida Albion, até chegar na questão da renovação do tratado de 1827. O importante para nosso trabalho são as seguintes passagens: “Clamam diàriamente os jornais americanos contra a Inglaterra e seus tratados, fazendo ver que êste leão da fábula, de tudo deseja tirar partido e que a América de nada precisa da antiga Albion, porque seus campos, sempre bem roteados, suas fábricas em contínuo moto, as ciências e as artes florescendo e tudo garantido por sábias leis e *governo protetor* (grifo do autor) lastimam a sorte do Brasil que, estando em posição mais independente que os mesmos Estados Unidos e mais rico nos produtos de gêneros coloniais, vive oprimido por seu próprio gosto... “é hoje bem

Será tentada agora a análise de um fator muito importante para a avaliação da posição americana no Brasil durante a década de 1840, fator ligado a todos os outros até aqui examinados.

Trata-se da atitude oficial, partindo de Washington, onde há empenho em aproveitar dos atritos causados pelo combate ao tráfico, nas relações entre Brasil e Grã-Bretanha, como em dar mais ênfase aos pontos de contacto entre Brasil e Estados Unidos.

John C. Calhoun, da Carolina do Sul, foi Secretário de Estado de 1º de abril de 1844 a 10 de março de 1845. Uma das suas primeiras preocupações foi verificar e enviar, para o Ministro americano no Rio de Janeiro, cópia de tôda correspondência diplomática recente trocada com o Brasil, já que, além dos interesses políticos, também desejava dar destaque à atuação diplomática de Wise, de quem era amigo pessoal.

Suas instruções à aquêle diplomata (50), incluem referências a cópias do tratado com o Texas, contemplado pelos Estados Unidos, e a mensagem presidencial recomendando a aprovação do mesmo pelo Senado americano. Essas instruções são categóricas e há argumentação, apontando ao Ministro a necessidade de explicar a questão do Texas ao govêrno brasileiro.

Calhoun não deixa a explicação por conta de seu amigo Wise e esclarece também como esta deve ser feita:

“É importante destacar ao govêrno brasileiro que tais acontecimentos (do Texas) não se originaram de sentimentos hostis ao México. Para tanto, é essencial explicar-lhe a posição britânica na questão, especialmente no que concerne à abolição da escravidão no Texas e, conseqüentemente, esclarecer o govêrno Imperial como a *imposição* britânica nos obrigou a agir como o fizemos no Texas” ... “É preciso usar a primeira oportunidade favorável para convencer aos brasileiros de que desejamos cultivar relações amistosas com os demais países, e com o Brasil acima de qualquer dêles. Cumpre assegurar-lhes nosso desejo de vê-los, a todos, consolidados em suas formas de govêrno e engajados em desenvolver seus grandes recursos, população, civilização e prosperidade...” (51).

---

notório ser o tráfico ilícito da escravidão um meio seguro de ganância com o qual pirateiam nas águas do Atlântico” ... “tomam os escravos aos traficantes com o título de contrabando e com o propósito de os levarem a Serra Leôa, onde é o depósito, os preparam e dali são conduzidos para as Colônias das Antilhas a fim de serem empregados na lavoura, com o título de aprendizado”.

(50). — Instructions to U. S. Ministers, série IV — J. C. Calhoun a Henry Wise, 20 de maio de 1844, DDNA.

(51). — *Ibidem*.

“... Nossa política é não interferir em questões internas de outras nações e não permitir também que outras nações o façam conosco. É do mais profundo interesse para o Brasil, adotar essa mesma fórmula política, especialmente quanto às importantes relações entre as raças européias e africanas, situação existente no Brasil bem como na porção meridional de nossa União”.

“... De nenhuma outra maneira, podem, as duas aludidas raças viver em paz e prosperidade, tanto no Brasil como nos Estados Unidos.

“... A política da Grã-Bretanha, é, reconhecidamente, destruir estas relações nos dois países e no mundo inteiro. Se ela fôr consumada, não só destruirá a paz e a prosperidade, como ainda resultará na transferência da produção de café, arroz, algodão, tabaco e açúcar dos Estados Unidos e do Brasil, para as possessões inglesas acima do Cabo da Boa Esperança”.

“Destruir a escravidão, em qualquer das duas nações, facilitaria a destruição (do mesmo instituto) na outra”.

“Eis o porque do nosso interesse mútuo em resistir à interferência britânica em quaisquer dos dois países, e eis também porque é importante que tanto o Brasil como os Estados Unidos se oponham firmemente a qualquer tentativa britânica para perturbar as relações raciais em nossos respectivos países” (52).

Mais adiante, em sua longa missiva, Calhoun recomenda a Wise que congratule o govêrno por não aceitar a abolição da escravidão como condição para a Grã-Bretanha comprar o açúcar brasileiro. Faz ainda a importante recomendação para que o Ministro mantenha o Departamento de Estado informado dos movimentos dos agentes e comissários britânicos e brasileiros encarregados de tratar do assunto.

Em despacho de 11 de outubro de 1844, Henry Wise esclarece que o ministro brasileiro das Relações Exteriores, Ferreira França, aprovara totalmente o teor da carta que seria enviada ao govêrno imperial explicando o tratado do Texas (53).

Há muito pouco a se acrescentar aos comentários e recomendações de Calhoun, para insinuar que a escravidão era um elo nas relações entre Brasil e Estados Unidos. Eles falam por si, e mostram como o govêrno de Washington, em determinadas ocasiões, soube explorar êsse fato, na ânsia de subtrair o Brasil à influência européia, a britânica em particular.

---

(52). — Instruções a Ministros, Calhoun a Wise, 20 de maio de 1844, DINA., série IV.

(53). — Wise a J. C. Calhoun, 11 de outubro de 1844, DDNA.

Convém lembrar porém, que a mudança de Secretários de Estado, bem como a mudança de administrações nos Estados Unidos, comandou a veemência com que o argumento escravidão foi usado pelos americanos contra os britânicos no Brasil.

A mudança da administração Tyler para a administração Polk não teve tanta repercussão nesta questão, como a nomeação de James Buchanan para Secretário de Estado. Enquanto secretários anteriores, como Abel Upshur, John Nelson e William S. Derrick, não fizeram diligências visivelmente interessadas com vistas à extinção da participação norte-americana no tráfico brasileiro, ao tempo de James Buchanan a situação foi mais profundamente revolvida. O próprio Wise, sempre mais interessado em mostrar que os ingleses tinham tanta culpa do mal como os americanos, e até mais, acabou por ser mais incisivo na repressão aos americanos envolvidos no tráfico. Até chegar a esse ponto Wise entrou a fundo no assunto e procurou esclarecer seus meandros, deixando precioso depoimento sobre como era feita a “manobra”.

Em 1º de dezembro de 1844, em extenso memorial dirigido a Mr. Halmilton-Hamilton, seu colega Ministro britânico no Rio de Janeiro — a quem por sinal, detestava — expôs ao arrogante “representante da decadente nobreza britânica”, “algumas verdades” sobre o tráfico. Enviou cópia desse memorial ao seu governo, e desta cópia são tirados os fatos adiante expostos (54).

O memorial começa dizendo a Hamilton que

“incidentes com várias pessoas envolvidas no tráfico brasileiro e, por isso mesmo acusadas de desafiar as leis americanas, levaram-no à conclusão de que, enquanto navios dos Estados Unidos eram, de fato, usados para esse tráfico, negociantes *britânicos* eram os *agentes diretos* dos negreiros no Brasil, negociando as vendas das cartas de propriedade dos aludidos navios, além de, ao mesmo tempo, agenciar a venda de artigos de origem britânica, os quais produziam os fundos necessários para as transações realizadas na Costa da África”.

“Capitais e créditos britânicos, acusa Wise, são também usados para garantir, no Brasil, os pagamentos necessários ao negócio do tráfico”.

Estes, como todos os outros fatos então expostos a Hamilton, esclarece Wise, são o resultado de testemunhos dados sob juramen-

---

(54). — Henry Wise a J. Calhoun, apenso I ao Despacho de 14 de dezembro de 1844, DDNA.

to, obtidos pelo próprio Ministro americano. Este ilustra suas acusações com casos concretos, e expõe, minuciosamente, como agiram os navios americanos *Agnes*, *Montevideo* e *Sea Eagle*; todos êles envolvidos no tráfico africano. As peripécias desses três navios demonstram claramente o mecanismo do tráfico implicando não apenas americanos, portugueses e brasileiros, como também firmas e negociantes ingleses no Brasil. Eis em suma o que relata Wise:

O *Agnes* foi construído em Filadélfia. Chegou ao Rio de Janeiro com cartas dos proprietários americanos autorizando seu capitão a procurar nessa cidade agenciadores para a sua venda. A firma inglesa "H. Wietman" através de seu dirigente Mr. Wietman, ofereceu-se para negociar a venda desse navio. Essa venda foi transacionada com Manuel Pinto Fonseca, um indivíduo cuja ocupação de traficante de escravos africanos é *notoriamente conhecida*. O *Agnes* deveria dirigir-se a Liverpool e carregar lá produtos ingleses. De Liverpool, via Rio de Janeiro, tinha ordens de rumar para a Costa d'África. Saiu em 30 de outubro de 1843 dos Estados Unidos com destino a Liverpool, lá permaneceu vários meses atracado e sendo pago mensalmente enquanto aguardava o momento de ir para a África.

O agente britânico do navio, no Brasil, recebeu sua comissão no negócio, e os representantes americanos também a receberam, para garantir o pagamento mensal estipulado no trato, e remetê-lo aos Estados Unidos (55).

Por volta de 5 de dezembro de 1843, o *Agnes* chegou a Liverpool. Carregou pólvora, mosquetes, pixe e outros artigos conhecidos na Inglaterra como "artigos da Costa". As cartas capturadas no *Sooy*, que foi outro navio acusado de fazer tráfico de negros, mostram claramente a natureza e o destino destes artigos. Em 3 de janeiro de 1844, o *Agnes* zarpu para o Rio de Janeiro, consignado a negociantes americanos nesta praça. Chegou aqui "em franquia" e não descarregou, mas, nesse pôrto, recebeu ordens de seu novo senhorio, o traficante Fonseca. Tendo se demorado apenas 2 ou 3 dias no Rio de Janeiro, zarpu em seguida o *Agnes*

---

(55). — Vários documentos revelam que as transações eram feitas em pesos espanhóis de prata, porém a carta de contrato da barca *Pons* feita no Rio de Janeiro em 5 de julho de 1845, reza explicitamente na cláusula 10: "qualquer dos contratantes deixando de cumprir este contrato, pagará ao outro a soma de seis mil dólares espanhóis". Esse contrato é assinado por John Graham, Capitão da barca *Pons* e pelo comerciante João Antônio de Miranda, associado de Manoel Pinto da Fonseca. Anexo marcado "A", ao despacho de H. Wise a James Buchanan, 6 de março de 1846, DDNA.

para Montevidéo e de lá, para Cabinda, África, despachado a um tal Sr. Cunha, conhecido como preposto de Fonseca.

Em Cabinda, o *Agnes* descarregou uma parte da sua carga, e dali velejou para o Rio Congo, e aí sim, descarregou completamente.

O navio permaneceu um total de seis meses na Costa d'África, fazendo mais duas viagens entre Cabinda e o Congo. Seu capitão, então *Eugene Godet*, faleceu na África e o imediato assumiu seu comando. Entrementes, outro navio envolvido na mesma transação, o brigue americano *Montevidéo*, aportava ao Rio de Janeiro consignado à outra firma americana diferente da que negociara o *Agnes*. O Capitão do *Montevidéo* trazia instruções para usá-lo para o tráfico africano, vendendo seu brigue no Rio de Janeiro para ser igualmente entregue na África ao representante do comprador.

A firma americana (56) envolvida nesta segunda transação, também usou o mesmo agente britânico Mr. Wietman, que por sua vez negociou o *Montevidéo* com Fonseca, no Rio de Janeiro.

Ficou acertado que o navio carregaria mercadorias não suspeitas para a África, ao preço de 900 dólares mensais (57), e que levaria a bordo certos passageiros embarcados no Brasil, cujas despesas seriam pagas por Fonseca. Esses "passageiros" embarcaram em Vitória.

Em fevereiro de 1844 o *Montevidéo* alçou velas no pôrto do Rio de Janeiro, mas com carga apropriada para o tráfico, levando a bordo portugueses e brasileiros, zarpando direto para Cabinda, onde a carga foi entregue ao mesmo Sr. Cunha. Em junho ou julho de 1844 esse retornava a Vitória, Espírito Santo.

O terceiro navio americano, o *Sea Eagle* também estava envolvido nessa transação. Chegou ao Rio de Janeiro mais ou menos na mesma época, consignado da mesma maneira, através de Wietman, a Manuel Pinto Fonseca para "transporte legítimo de mercadorias" ao mesmo preço e condições dos precedentes e também para ser entregue na África ao mesmo Cunha.

---

(56). — Em despacho de 2 de maio de 1845, Wise anexa vários documentos referentes aos navios aqui mencionados. A leitura desses anexos revela que as firmas americanas envolvidas nas transações são *James Birckhead e Cia.* no caso do *Montevidéo* e *Maxwell e Wright* no caso do *Agnes*. Nessas duas firmas, os sócios principais foram os *Cônsules Americanos* James Birckhead e William Wright e seu filho Robert C. Wright, também Cônsul americano mais tarde. Anexos ao Despacho de Wise a James Buchanan, 2 de maio de 1845, DDNA. As duas firmas eram do Rio de Janeiro, com matrises nos EE.UU.

(57). — Dólares espanhóis, isto é, *pesos de prata*.

Levou como tripulantes, embora Wise não estivesse muito certo brasileiros ou portugueses, além do Capitão Gray, cidadão americano, agente dos proprietários, ou proprietário do navio *Agnes*, no qual anteriormente aportara ao Rio de Janeiro como Capitão, lá ficando a espera de novas ordens.

Quando o *Sea Eagle* chegou a Cabinda, lá encontrou o *Agnes* que fôra vendido a Fonseca antes de partir e (òbviamente) lhe estava sendo entregue na África.

Quando a entrega do navio foi efetuada na África, os passageiros que viajavam do Brasil no *Sea Eagle* transferiram-se para o *Agnes*, no qual os escravos foram amontoados em esteiras, sem ocuparem as costumeiras repartições a êles destinadas.

A bandeira americana foi então retirada, o nome do navio raspado e a tripulação americana foi transferida para o *Sea Eagle*, permanecendo em Cabinda, à espera do brigue *Montevidéo*, que deveria chegar do Brasil. O *Agnes* fez vela a 9 de setembro de 1844 com o nome raspado e com 500 escravos a bordo que foram desembarcados próximo a Cabo Frio.

O *Montevidéo*, finalmente, chegou a Cabinda com a carga usual destinada ao tráfico, agenciado pelo mesmo inglês Wietman, assegurado por firma americana e entregue a Cunha, tendo igualmente sido pago por Fonseca no Brasil.

A tripulação brasileira, embarcada em Vitória, tomou posse do *Montevidéo* e o mesmo procedimento repetiu-se quanto a bandeira dos Estados Unidos, papéis e nome, sendo sua tripulação americana também transferida para o *Sea Eagle*, que nesta altura estava super-tripulado de americanos. O Ex-*Montevidéo* zarpou para Cabo Frio e lá desembarcou 800 escravos.

O *Sea Eagle* foi então despachado para Vitória, Espírito Santo, com as tripulações americanas do *Agnes* e do *Montevidéo*. No entanto, em Vitória, o Cônsul Souto havia sido destituído de suas funções e por isso o *Sea Eagle* ao chegar, não pôde desembarcar as tripulações dos outros navios em Vitória, que era seu pôrto de destino (58).

O *Sea Eagle* foi obrigado, por isso, a seguir viagem para o Rio de Janeiro, onde Souto foi prêso e os marinheiros americanos,

---

(58). — O brasileiro José Souto era Vice-Cônsul americano em Vitória, tendo sido nomeado em 1827. Henry Wise anulou sua nomeação em 1844 e dá notícia dêsse fato em seu relatório de 11 de outubro de 1844, Henry Wise a J. C. Calhoun, DDNA. Pelas datas é possível perceber-se porque os tripulantes do *Sea Eagle* foram surpreendidos com sua ausência em Vitória. Seu afastamento era recente em dezembro de 1844.

envolvidos na tramóia, enviados aos Estados Unidos, depois de prestarem seus depoimentos, sob juramento, na Legação americana.

Wise, depois de relatar todos êstes detalhes, segue argumentando a Hamilton-Hamilton:

“Os produtos e o crédito dos negociantes e industriais britânicos são estendidos liberalmente aos mercados portugueses e brasileiros a prazo longo”. . . . “As mercadorias britânicas a que me refiro, são embarcadas em um ou mais navios, e destinadas a um certo número de pequenos negociantes do retalho, cêrca de 20 ou 30 por vez”.

É voz corrente que se tais navios fôrem capturados ou destruidos, os comerciantes britânicos sofrerão, sendo essa a razão dos cruzadores britânicos também deixá-los passar, e o govêrno britânico nada fazer para deter o embarque de escravos na África; pois deseja, na realidade, monopolizar o comércio africano e excluir os Estados Unidos dêsse comércio. . . .”.

Face a tantos detalhes fornecidos pelo próprio documento, não há muito mais o que comentar sôbre a parte desempenhada pelos americanos no mecanismo do tráfico brasileiro recalcitrante.

Interessa apenas, para completar a linha de raciocínio inicial, lembrar o detalhe de que os negreiros brasileiros e portugueses iam à perfeição de possuírem firmas nos Estados Unidos, caso de *Figueira and Company* de Fortunato Figueira e outros cidadãos americanos naturalizados, com sede em Nova Iorque (59).

No Despacho de 12 de agôsto de 1839, William Hunter dá conta do caso do pedido de reparação da barca *Mystic*, cujo capitão era Benjamin Clarke, e que foi detida na Bahia durante a revolução de 1837 (60). Entre os anexos ao despacho de Hunter, deve ter figurado originalmente cópia da carta de naturalização de Fortunato Figueira, cidadão português que comprou a barca americana *Mystic* em leilão, na Flórida, mandando-a reparar depois em Nova Iorque (61).

Esse último detalhe é mencionado no texto do relato diplomático, enquanto as outras explicações estão nos documentos anexos. Em Nova Iorque, a *Mystic* foi preparada para o tráfico e, posteriormente, essa mesma embarcação foi acusada como suspeita de estar engajada nesta atividade no Brasil.

---

(59). — W. Hunter a John Forsyth — 12 de agôsto de 1839. DDNA.

(60). — *Ibidem* e anexos.

(61). — A carta de naturalização é mencionada como anexo, mas não acompanha o despacho.

Já foi esclarecido que o fato dos marinheiros envolvidos no tráfico serem despachados para julgamento aos tribunais dos Estados Unidos, não significava que fôsem, necessariamente, condenados por aquêles tribunais.

Da mesma forma não foram tomadas, quer pelo govêrno de Washington, quer pelo seu representante no Brasil, medidas realmente enérgicas contra firmas como *John S. Gilmore e Cia.* de Salvador, Bahia, *Marwell e Wright* e *James Birkhead e Cia.* do Rio de Janeiro, tôdas firmas americanas implicadas no tráfico e na qual trabalhavam como sócios ou empregados, cónsules americanos. Alexander Tyler, nomeado cónsul na Bahia em 1840, em correspondência trocada com Henry Wise, tôda ela despachada em cópia ao Departamento de Estado, revela como principal consignatária de navios negreiros na Bahia, exatamente a *John S. Gilmore e Cia* (62). Um particular interessante é o fato do jovem Joseph Ray também ser sócio desta firma. Como Joseph Ray pai, faleceu em 1849, a pessoa mencionada no documento como “o jovem Ray” (63), deve ser o filho do Cónsul pernambucano que fôra acusado de envolvimento nas revoluções de 1817 e 1824.

O Cónsul Alexander Tyler foi levado a se demitir de *John S. Gilmore e Cia.*, em 1845. Vários casos de navios suspeitos de tráfico, tais como o brigue *Sooy* e a barca *Washington* e o brigue *Albert of Boston* exibiram de tal forma o escandaloso comportamento da firma *Gilmore* que o Ministro americano compeliu seu Cónsu' em Salvador a explicar-se e finalmente demitir-se da firma em questão.

A situação dessa firma era, porém, muito complexa e o envolvimento de cónsules americanos não se limitou a êsse caso específico do Cónsul Tyler.

Em 1838, quando o velho Cónsul geral americano da Bahia, Woodbridge Odlin, faleceu, G. R. Forster, anteriormente Cónsul em Pernambuco, assumiu aquêlo pôsto consular. Forster era também sócio de John S. Gilman na firma *John S. Gilmore e Cia* da Bahia (64).

No ano seguinte, no Rio de Janeiro, o Cónsul português João Batista Moreira foi demitido sob acusação de ser o agiota dos negreiros (65). Um novo cónsul de nome Manoel Figueira foi nomeado para o pôsto. Medidas como estas não representavam, po-

---

(62). — Henry Wise a James Buchanan, 12 de maio de 1845, DDNA.

(63). — *Ibidem.*

(64). — Hunter a Forsyth, 27 de agosto de 1838, DDNA.

(65). — Hunter a Forsyth, 29 de abril de 1839, DDNA:

rém, garantia de que o tráfico deixasse de contar com o apoio de negociantes muito bem postos em funções diplomáticas.

No entender de Wise, eram extremamente versáteis aquêles que dominavam o tráfico. Suprimentos enterrados na areia, compartimentos para escravos desmontáveis, e uma série de outras estratégias, eram usados para que o lucrativo comércio continuasse a atrair novos adeptos. Além do mais, argumentava o Ministro americano, para que punir pobres e ignorantes marinheiros quando os comerciantes britânicos exportam mosquetes e pólvoras para a África, onde a guerra entre tribos produz escravos postos à venda, e comerciantes britânicos no Brasil financiam sua compra? (66).

Todos os detalhes aqui apresentados revelam fatos a propósito da participação americana no tráfico, que apontam para duas realidades indiscutíveis. Uma delas é que o tráfico brasileiro atraiu individualmente tanto americanos como comerciantes ingleses, por um motivo fundamental: ele era exequível e lucrativo. Nunca é demais lembrar que tais circunstâncias foram propiciadas pela resistência americana às imposições britânicas.

Já que essa resistência permitia aos negreiros safarem-se da perseguição ao tráfico, resolvendo, ao mesmo tempo problema fundamental do seu ramo de negócio — o transporte — o uso do navio norte-americano e a participação norte-americana no tráfico brasileiro, são assuntos extremamente elucidativos na apreciação do desafio que os americanos opuseram à preponderância britânica no Brasil até 1850.

Aliava-se, por meio do navio americano, o avanço da técnica naval dos Estados Unidos ao comando do tráfico pelos portugueses nessa época, preenchendo, exatamente, a lacuna que teria dificultado sua procrastinação, dado o arrôjo da repressão britânica, precisamente na década de 1840 (67).

É difícil encontrar ângulo mais expressivo na diversidade de ação entre a Grã-Bretanha e os Estados Unidos no Brasil, durante a primeira metade do século XIX, do que o resultado da posição norte-americana no tráfico brasileiro, posição que foi adquirindo maior proeminência com o avançar da década de quarenta.

---

(66). — Wise a Hamilton-Hamilton, anexo Despacho 14 de dezembro de 1844, Wise a Calhoun, DDNA.

(67). — A carta confidencial de Wise a Calhoun, datada de 12 de janeiro de 1845, revela intromissão dos britânicos até no problema da escravidão dentro dos Estados Unidos através de Documento que surrupiou dos britânicos. Trata-se das Instruções de Lorde Aberdeen a seus cônsules nos Estados Unidos para fazerem um levantamento completo da situação da escravidão, Estado por Estado. Wise a Calhoun, Confidencial, 12 de janeiro de 1845, DDNA.

Em 1849, essa proeminência elangueceu, precisamente na data em que começava o *rush* do ouro na Califórnia, e de 1850 em diante, com seqüelas esporádicas, vai desaparecendo a participação norte-americana, juntamente com o próprio tráfico brasileiro, que então praticamente estancou.

\*  
\*   \*  
\*

### INTERVENÇÕES.

Da Prof.<sup>a</sup> *Ignez Garbuio Peralta* (FFLCH/USP. São Paulo).

Diz que a atividade anti-escravista inglêsa, como a Autora afirma na pág. 2 da sua Comunicação, além de levar em conta a volumosa esquadra britânica, contava com a convicção dos componentes dessa mesma esquadra para acabar com a escravidão, considerando-a uma tarefa humanitária e filantrópica.

Pergunta, pois: as autoridades britânicas tinham mesmo essa convicção? Caso a resposta seja afirmativa, como se explica o caso da colônia de Demerara?

Indaga ainda: qual a atuação dos diplomatas britânicos em relação à escravidão no Brasil? Parece-lhe que no Brasil o humanitarismo e a filantropia eram colocados em segundo plano.

\*

Do Prof. *Miguel Archângelo Nogueira dos Santos* (FFCL/UCGo. Goiânia. Goiás).

Afirma que gostaria de saber se o patrocínio americano sobre o tráfico clandestino brasileiro significava apenas um interesse comercial imediato ou se haveria já intenções imperialistas de manter a estrutura escravocrata favorável ao sub-desenvolvimento brasileiro?

\*  
\*   \*  
\*

### RESPOSTAS DA PHOFESSORA ANTÔNIA FERNANDA DE ALMEIDA WRIGHT.

À Prof.<sup>a</sup> *Ignez Garbuio Peralta*.

Agradece a pergunta da Prof.<sup>a</sup> *Ignez Garbuio Peralta* que veio muito a calhar, portanto oferece a oportunidade de uma ex-

planação mais objetiva dos interesses britânicos na repressão ao tráfico brasileiro.

Na questão da convicção das autoridades britânicas é fácil lembrar o exemplo de Palmerston cujo empêno contra o tráfico brasileiro atendia muito mais à interesse políticos de natureza interna na Grã-Bretanha do que ao sentimento humanitarista. Esse mesmo político, como é sabido, tolerou o tráfico inglês de ópio para a China, conhecendo os malefícios por êle trazidos.

Quanto à colônia britânica de Demerara está bastante explícito na comunicação o fato de haver lá interesses ponderáveis de plantadores adeptos do sistema escravista. Os contratos sucessivos de trabalho realizado por negros libertos redundavam em virtual escravidão.

Humanitarismo e filantropia são valores ponderáveis na repressão ao tráfico de escravos, porém, é evidente que não foram as únicas molas propulsoras do fenômeno.

\*

Ao Prof. *Miguel Archângelo Nogueira*.

Diz que as intenções imperialistas norte-americanas relativas ao Brasil naquele período não implicaram necessariamente, em tentar manter estruturas favoráveis ao subdesenvolvimento brasileiro. Isso continuou a ser verdade durante longo período de nossa história. Convém lembrar que o uso de documentação diplomática não leva necessariamente ao descortínio de intenções secretas mesmo quando elas possam existir.

