



Afro-Ásia

ISSN: 0002-0591

revista.afroasia@gmail.com

Universidade Federal da Bahia

Brasil

Graden, Dale T.

O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858

Afro-Ásia, núm. 35, 2007, pp. 9-35

Universidade Federal da Bahia

Bahía, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77003501>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica



Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto



## O ENVOLVIMENTO DOS ESTADOS UNIDOS NO COMÉRCIO TRANSATLÂNTICO DE ESCRAVOS PARA O BRASIL, 1840-1858\*

*Dale T. Graden*\*\*



**N**avios construídos nos Estados Unidos desempenharam um papel importante no comércio transatlântico de escravos da África para as Américas. Com o fim da Guerra de 1812 entre os Estados Unidos e a Inglaterra (1812-15), comerciantes e armadores norte-americanos procuraram novas oportunidades de negócios na economia atlântica em expansão. Uma delas foi o transporte de escravos para o trabalho em propriedades agrícolas no Caribe e no Brasil. Apesar da existência de uma lei federal nos Estados Unidos, de 1807, proibindo o comércio de escravos para aquele país e declarando a participação no comércio negreiro um crime federal a partir de 1 de janeiro de 1808, empresários norte-americanos investiram consideravelmente neste negócio ultramarino. O transporte de africanos para o Brasil e Cuba em navios dos Estados Unidos, do começo da década de 1830 até o final da década de 1860, se mostrou altamente lucrativo. Os principais centros desta rede de comércio negreiro nos Estados Unidos eram Baltimore, Nova Iorque, Boston, Salem, Massachusetts e Portland, Maine. Estes portos estavam estreitamente conectados com os de Salvador e Rio de Janeiro, no Brasil, e os de Havana e Matanzas, em Cuba.

\* Traduzido por Laura Guedes. Agradeço a leitura e os comentários de David Sheinin, Hendrik Kraay e Walter LaFaber.

\*\* Associate Professor, Universidade de Idaho, Moscow, Idaho.



Durante a década de 1840, houve um incremento nas importações de escravos africanos para o Brasil, que ocorreu devido a um aumento na quantidade de terra destinada ao cultivo de café e açúcar no Brasil, conseqüentemente, gerando aumento da demanda de mão-de-obra para a produção desses gêneros. Outro motivo para o aumento das importações negreiras para o Brasil se deve a eventos ocorridos em Cuba. Rebeliões de escravos em 1840 e 1843, uma conspiração de escravos em 1844 e muitos furacões provocaram uma queda acentuada na produção de café entre 1844 e 1850, na ilha.<sup>1</sup>

Empresários norte-americanos aproveitaram as oportunidades oferecidas pela demanda de escravos no Brasil. Tornaram-se conhecidos por venderem e alugarem navios a comerciantes de escravos brasileiros e portugueses nos portos de Salvador e Rio de Janeiro. Estes empresários mantinham estreito contato com seus aliados no litoral africano. Comerciantes norte-americanos, brasileiros e portugueses muitas vezes recrutavam tripulantes norte-americanos para os navios negreiros. As embarcações construídas nos Estados Unidos abasteciam os entrepostos escravistas na costa africana, forneciam decisivo apoio às expedições escravistas e transportavam milhares de africanos para a costa brasileira. Um cônsul dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, na década de 1840, avaliou entre 70 a 100 por cento a rentabilidade destas expedições negreiras entre a África e o Brasil, em navios negreiros construídos nos Estados Unidos.<sup>2</sup>

No final do século XVIII, a capacidade média das embarcações dos Estados Unidos, usadas no comércio negreiro, era de menos de 100 toneladas. Tais embarcações eram mais apropriadas para viagens ao longo da costa leste dos Estados Unidos e, de lá, para as cidades portuárias das ilhas caribenhas. Em meados do século XIX, a capacidade média de um navio negreiro norte-americano aumentou para mais de

<sup>1</sup> Louis A. Pérez, Jr., *Winds of Change: Hurricanes and the Transformation of Nineteenth Century Cuba*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2001; Robert L. Paquette, *Sugar is Made With Blood: The Conspiracy of La Escalera and the Conflict Between Empires Over Slavery in Cuba*, Middletown, Wesleyan University Press, 1990 (reimpressão).

<sup>2</sup> United States National Archives (doravante USNA), Record Group (doravante RG) 59, Consular Dispatches from Rio de Janeiro, T-172:11, *U.S. Consul George W. Gordon to Secretary of State James Buchanan*, Rio de Janeiro, 18/09/1845.



200 toneladas.<sup>3</sup> Este incremento foi um reflexo da determinação dos comerciantes e dos armadores norte-americanos de competirem com os europeus por lucros e supremacia. Os navios dos Estados Unidos, construídos após 1815, particularmente as escunas fabricadas próximo a Baltimore, em Maryland, ganharam fama por sua alta qualidade, baixo custo e velocidade.

Nem todos os navios norte-americanos que passavam pelos portos brasileiros estavam em condições de navegar, devido ao desgaste natural sofrido pela ação do tempo e à falta de manutenção. Além disto, os navios enfrentavam condições adversas, uma vez ancorados, e o severo calor tropical tornava difícil a sua manutenção. Comandantes e tripulações norte-americanos se queixavam da facilidade com que as minhocas no porto do Rio de Janeiro podiam destruir os cascos dos navios.<sup>4</sup> Apesar destes problemas, os navios norte-americanos encontraram no Brasil um mercado promissor durante a década de 1840. Um dos motivos se deve ao fato de os comerciantes de escravos terem acesso fácil, no porto, à mão-de-obra especializada. Os carpinteiros baianos no porto de Salvador eram conhecidos por sua habilidade em reparar navios de madeira e preparar embarcações para viagens escravistas (por exemplo, instalando deques temporários para receber os escravos).<sup>5</sup> Outro motivo era que o governo dos Estados Unidos não permitia (até 1862) que a esquadra britânica (em operação de 1808 a 1864) revistasse — como parte do seu esforço para acabar com o tráfico de escravos — uma embarcação navegando sob a bandeira daquele país, e os investidores se sentiram motivados a comprar navios norte-americanos como uma manobra para conseguir documentos oficiais dos Estados Unidos e, com isto, burlar as autoridades britânicas.

A aprovação da Lei Euzébio de Queiroz pela Assembléia Geral do Brasil, em novembro de 1850, proibindo o tráfico de escravos, provocou

<sup>3</sup> Jay Coughtry, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*, Philadelphia, Temple University Press, 1981.

<sup>4</sup> USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:27, *Maxwell Wright to U.S. Consul R.K. Meade*, Rio de Janeiro, 19/01/1859; idem, *Deposition of William Applegarth, merchant of city of Baltimore, before Notary Public H. Ballard Johnson*, Baltimore, Maryland, 25/04/1854.

<sup>5</sup> *An Exposition of the African Slave Trade, Published by the Direction of the Representatives of the Religious Society of Friends in Pennsylvania, New Jersey, and Delaware*, Philadelphia, J. Rakestraw Printer, 1851, pp. 37-47.



uma acentuada queda nas importações de escravos para o país. Os motivos que levaram à aprovação da Lei foram a apreensão britânica de navios negreiros no oceano Atlântico e ao longo da costa brasileira, o empenho de D. Pedro II e dos ministros do Império do Brasil para acabar com o tráfico, os protestos religiosos e de trabalhadores na Inglaterra, a propagação dos valores capitalistas, apoiados na ideologia do trabalho livre e a resistência escrava nos portos de Salvador e Rio de Janeiro.<sup>6</sup> Apesar da Lei e da vigilância ao longo da costa, diversos navios tiveram êxito em desembarcar escravos após 1851. Um deles foi o *Mary E. Smith*, de Boston, capturado na costa brasileira no início de 1856 e forçado a entrar no porto de Salvador, escoltado por um cruzeiro brasileiro.

Este ensaio descreve alguns episódios relevantes, onde navios dos Estados Unidos viabilizaram o comércio internacional de escravos para o Brasil ou transportaram escravos para o país. Dezenas de navios construídos nos Estados Unidos, inclusive as famosas escunas de Baltimore, foram vendidas ou arrendadas nos portos do Rio de Janeiro e de Salvador a conhecidos traficantes durante a década de 1840. Diversos diplomatas norte-americanos demonstraram um empenho genuíno na suspensão das importações de escravos para o Brasil em embarcações dos Estados Unidos. Outros, contudo, dado seu interesse financeiro no tráfico de escravos, demonstraram menos interesse.

## Um comércio com muitos tentáculos

Para efetuar a venda e o embarque de escravos africanos, centenas de indivíduos trabalhavam nos entrepostos escravistas ao longo do litoral da África e nas praias interioranas. Tais locais são considerados empre-

<sup>6</sup> Leslie Bethell, *The Abolition of the Brazilian Slave Trade; Britain, Brazil, and the Slave Trade Question, 1807-1869*, Cambridge, Cambridge University Press, 1970; Jeffrey D. Needell, "The Abolition of the Brazilian Slave Trade, in 1850: Historiography, Slave Agency, and Statesmanship", *Journal of Latin American Studies*, 33 (2001), pp. 681-711; Seymour Drescher, *Capitalism and Antislavery: British Mobilization in Comparative Perspective*, Nova Iorque, Oxford University Press, 1987; David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*, Nova Iorque, Oxford University Press, 1987; David Brion Davis, *Inhuman Bondage: The Rise and Fall of Slavery in the New World*, Nova Iorque, Oxford University Press, 2006; Dale Torston Graden, *From Slavery to Freedom in Brazil: Bahia, 1835-1900*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 2006.



sas escravistas pelo fato de terem “produzido” escravos para o tráfico internacional e serem administradas por agentes comerciais. Cidadãos dos Estados Unidos, do Brasil e de Portugal exerceram um papel importante nas empresas escravistas visitadas pelos navios negreiros norte-americanos durante o século XIX. Os proprietários das empresas construíam barracões para abrigar temporariamente os escravos, alojamento para os empregados e armazéns para guardar as mercadorias. Após serem capturados e forçados a caminhar até a costa, os africanos mantidos nesses entrepostos muitas vezes eram submetidos a condições insalubres e maus tratos. O historiador Eric Anderson descreveu tais entrepostos como “campos de prisioneiros de palha e bambu”.<sup>7</sup>

Comerciantes dos Estados Unidos vendiam diversos produtos nos entrepostos, tais como alimentos secos, louça, tabaco, tecidos de algodão, álcool, mosquetes, pólvora e ferro. Os agentes comerciais, por sua vez, além de mercadorias como ouro, cera, marfim, couro, azeite-de-dendê e especiarias, vendiam escravos africanos aos compradores que visitavam os entrepostos que, em alguns casos, abasteciam os navios negreiros com água potável e grilhões. Os agentes se comunicavam com os negreiros ancorados ao longo do litoral, para informá-los do momento mais propício para embarcar os escravos. Nas palavras de um membro da tripulação do navio negreiro norte-americano *Sea Eagle*, “era comum os negros irem aos navios negreiros para vender peixe e frutas, e era comum os negros trabalharem nos pequenos barcos que carregavam os escravos para os navios negreiros”.<sup>8</sup> Os entrepostos permitiam que o complexo e rotativo negócio do comércio escravista operasse com certa estabilidade.

Depoimentos de comandantes e marinheiros aos cônsules dos Estados Unidos em Salvador e no Rio de Janeiro oferecem valiosa descrição do trabalho realizado nestes entrepostos. Em um depoimento de 9 de maio de 1845, o comandante Gilbert Smith, do navio norte-americano *Sea Eagle*, narrou suas viagens ao longo da costa da África Ocidental

<sup>7</sup> Em inglês, “thatch and bamboo prison camps”: Eric Anderson, “Yankee Blackbirds: Northern Entrepreneurs and the Illegal International Slave Trade, 1815-1865”, (Dissertação de Mestrado, Universidade de Idaho, 1999), p. 176.

<sup>8</sup> USNA, RG 59, Consular Dispatches from Rio de Janeiro, T-172:8, *Deposition of Zebomar H. Small, Jr. [from Harwich Mass] before U.S. consul George W. Gordon*, Rio de Janeiro, 30/11/1844.



(atual República do Togo e Benin). Smith descreveu o modo como uma casa de comércio de propriedade de Robert Brookhouse, de Salem, Massachusetts, abastecia os entrepostos escravistas ao longo da costa da África com bens produzidos na Nova Inglaterra, como rum, pólvora e outros artigos. Os agentes comerciais compartilhavam informações com outros entrepostos ao longo da costa sobre a disponibilidade de escravos, sobre a presença de navios de abastecimento, de navios negreiros, ou da esquadra britânica. De acordo com o comandante Smith, “as partes têm que estar a par dos negócios umas das outras, assim como um fazendeiro da Nova Inglaterra sabe quantos acres de milho o seu vizinho tem plantado”.<sup>9</sup>

A comunicação entre os entrepostos era feita por corredores africanos, capazes de correr de cinquenta a sessenta milhas em um dia, numa média de cinco a sete milhas por hora. Estes homens ficavam estacionados em diferentes pontos do litoral africano. “À chegada de uma embarcação no rio Congo, os corredores partiam imediatamente para Cabinda, a cerca de 35 a 40 milhas distante, ou para Obama, a cerca de 50 milhas acima do mesmo rio, para comunicar o fato”.<sup>10</sup> O comandante Smith notou que um conhecido traficante do litoral, um francês de nome Don Alphonso, distraiu oficiais da esquadra britânica na sua empresa, enquanto se comunicava com um negreiro a doze milhas da costa, esperando para embarcar escravos.

Além de abastecer e fazer comércio com os entrepostos no litoral da África, as embarcações dos Estados Unidos transportaram milhares de escravos da África para o Brasil durante a década de 1840. Em um depoimento ao cônsul dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, em 11 de junho de 1851, William E. Anderson forneceu uma descrição detalhada de uma expedição negreira. Anderson, nascido e criado no estado de Maryland, tinha quarenta anos quando deu este depoimento.<sup>11</sup> Era casado, tinha um filho e vivia no Rio de Janeiro desde 1841.

<sup>9</sup> USNA, RG 59, Consular Dispatches from Rio de Janeiro, T-172:11, *Deposition of Gilbert Smith before U.S. Consul George William Gordon*, Rio de Janeiro, 9/05/1845.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:20, *Deposition of William E. Anderson before U.S. consul Edward Kent*, Rio de Janeiro, 11/06/1851.



Contou que, freqüentando as docas do Rio de Janeiro, conheceu dois contrerrôneos chamados Joshua M. Clapp e Frank Smith. Ambos tinham muita experiência no transporte e na venda de escravos africanos no litoral brasileiro. Anderson aceitou mastrear alguns navios supostamente de propriedade de Clapp. Em 1849, Clapp e Smith convidaram Anderson a tomar parte em uma viagem negreira à África no navio *Quinsey*, de Boston, um navio construído nos Estados Unidos. Dizendo-se proprietários do navio, Clapp e Smith ofereceram a Anderson cinquenta dólares por mês, além de garantia de um pagamento maior (a soma não foi revelada) se a viagem fosse bem sucedida. Anderson concordou com os termos do acordo e viajou como passageiro. O comandante era um cidadão norte-americano, chamado Thomas Myers.

William Anderson embarcou no *Quinsey* no dia 17 de março de 1849. Pensou que o destino do navio fosse Paranaguá, ao sul do Rio de Janeiro. Ao invés disto, o comandante seguiu para o norte, para o porto do Espírito Santo, onde o *Quinsey* aportou no dia 21 ou 22 de março. A tripulação pintou o navio, fez reparos e estocou grande quantidade de lenha. O navio partiu, então, para o Rio de Janeiro, onde chegou no dia 4 ou 5 de abril. Lá, a tripulação preparou o navio para transportar escravos, inclusive providenciando madeira para a construção de deques para os escravos, 300 pipas de água, grande quantidade de feijão, farinha, carne-seca, além de louças, dois baús de mercadorias, sessenta grilhões e barras de ferro. O *Quinsey* partiu para a África no dia 16 de abril. Durante a viagem, a tripulação construiu os deques para receber os escravos. Pesando 213 toneladas, o *Quinsey* teoricamente possuía capacidade para transportar 1.400 escravos da África para o Brasil.

No dia 4 de junho, a tripulação enviou um sinal aos observadores de plantão próximos ao porto de Ambriz, na costa de Angola. Um homem abordou o navio e disse que os 1.400 escravos se encontravam a poucas milhas no interior, e que eles estariam prontos para serem embarcados dentro de poucos dias. Anderson notou que o comandante possuía documentos do cônsul norte-americano no Rio de Janeiro e estava navegando sob a bandeira dos Estados Unidos.

Às quatro da tarde do dia 8 de junho, a tripulação do *Quinsey* deu início ao embarque dos escravos. Depois de embarcar cerca de oitocen-





tos africanos, um vapor de guerra inglês apareceu, forçando-os a desembarcar imediatamente todos os africanos. Um oficial britânico visitou o navio na manhã seguinte, examinou os documentos dos Estados Unidos, apresentados pelo comandante, e foi embora. O *Quinsey* permaneceu próximo a Ambriz por alguns dias, esperando para receber os escravos a sessenta milhas ao sul, oito dias mais tarde. Navegando ao longo da costa, o *Quinsey* recebeu ainda a visita de um outro vapor britânico e de um cruzador francês, ambos querendo saber por que o *Quinsey* permaneceu ao longo da costa. De volta a Ambriz, o *Quinsey* foi abordado mais uma vez pelo oficial britânico, perguntando sobre sua viagem e seus documentos. Em nenhuma destas visitas o oficial britânico ou o francês requisitou uma inspeção do porão do *Quinsey*. Do final de junho até o quatro de julho, o *Quinsey* permaneceu ancorado próximo a Ambriz.

Finalmente, as condições se tornaram favoráveis para embarcar os escravos. Nas palavras de William Anderson,

durante todo o dia quatro [quatro de julho, dia da Independência dos Estados Unidos] nós decoramos o nosso navio para celebrar a data e disparamos uma saudação do *four pounder* [canhão] que tínhamos a bordo. Às quatro horas [da tarde] daquele dia nós recomeçamos o embarque da nossa carga e uma hora mais tarde tínhamos embarcado 746 negros, quando levantamos âncora e zarpamos.<sup>12</sup>

Neste intervalo de uma hora, os africanos foram transportados rapidamente da praia para o navio, em canoas. A tripulação abriu buracos nas laterais do navio, por onde lançaram escadas de corda para acelerar o carregamento dos escravos.

Os africanos eram de todas as idades, de um a trinta anos; do total, de 90 a 100 eram mulheres, cerca de 150 eram garotos pequenos e o resto eram homens ou rapazes. Do que eu pude

<sup>12</sup> Ibid. Em inglês, "During the entire day of the fourth we decorated our ship in honor of the day and fired a salute from a four pounder which we had on board. At four o'clock on this day we again commenced taking on our cargo and within an hour we took on board 746 negros, when we slipped our anchor and put to sea".



entender, na costa [africana] esta carga valia cerca de \$18.00 por cabeça. No seu destino final, foi vendida a \$480.00 por cabeça. Eles foram considerados um lote extrafino. Durante a viagem, os homens permaneceram embaixo e as mulheres e crianças foram autorizados a subir ao convés. Como nós embarcamos somente pouco mais da metade do que havíamos planejado [746 para uma capacidade de 1400], nós pudemos dar-lhes bastante água e por isso chegaram em muito boas condições.<sup>13</sup>

O *Quinsey* retornou ao Brasil e chegou a uma fazenda a cerca de quarenta milhas ao norte de Campos, em 1 de agosto de 1849, onde os africanos foram desembarcados. A tripulação se desfez de todo o equipamento no mesmo local, com exceção dos barris de água, para não serem pegos com evidência associada ao comércio negreiro.

Logo depois, Anderson voltou para sua família, no Rio de Janeiro. Incrivelmente, a história não termina aí.

Em novembro de 1849, Clapp e Smith convidaram Anderson a participar de outra viagem escravista, desta vez no navio *France*. Construído nos Estados Unidos, o *France* tinha feito recentemente uma viagem com êxito à África. A embarcação tinha saído do porto do Rio de Janeiro sob a bandeira dos Estados Unidos e retornado sob a bandeira do Brasil. Anderson aceitou a oferta e partiu do Rio de Janeiro em 17 de dezembro de 1849. A tripulação do *France* contava com diversos cidadãos norte-americanos. O comandante do navio possuía documentos assinados pelo cônsul dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, o qual, acredita Anderson, seria ou o recibo de compra da embarcação, quando foi vendida a um comprador brasileiro, ou o registro original, fornecido à embarcação antes de sua primeira viagem à costa da África.

O *France* se dirigiu a Quelimane, Moçambique, na costa sudeste da África, onde chegou no dia 29 de janeiro de 1850. Logo após sua chegada, o navio foi abordado por um cruzeiro britânico. O oficial britânico pediu para ver os documentos do navio. Na manhã do dia seguinte, o oficial voltou e pediu que as escotilhas do navio fossem abertas. Sendo evidente que o *France* estava “todo equipado para uma via-

<sup>13</sup> USNA, *Deposition of William E Anderson, op. cit.*



gem escravista”, os marinheiros britânicos apreenderam o navio. O depoente William Anderson imediatamente atirou ao mar todos os documentos oficiais fornecidos pelo consulado americano. Anderson acompanhou o *France* até o Cabo da Boa Esperança, onde foi acusado de cumplicidade no comércio negreiro diante da Corte para Supressão do Comércio Escravista. Declarado culpado, o navio foi destruído.

William Anderson voltou ao Rio de Janeiro no dia 17 de junho de 1850. Ali, ficou sabendo que Joshua Clapp havia permanecido na cidade e que Frank Smith havia ido para a Califórnia. Na época do depoimento, em junho de 1851, Anderson declarou que Clapp também havia voltado para os Estados Unidos.<sup>14</sup> O depoimento de Anderson é um entre as dezenas feitas a cônsules norte-americanos na década de 1840, descrevendo as viagens dos navios negreiros norte-americanos pelo litoral da África, as estratégias para embarcar escravos rapidamente e evitar os cruzadores britânicos, a travessia para o Brasil e o desembarque de africanos na costa brasileira.

Nem todos os comandantes norte-americanos tinham interesse em transportar grandes quantidades de africanos. Em alguns casos, os navios norte-americanos levavam de seis a dez escravos a bordo. Os africanos recebiam passaportes falsos na costa africana, que os identificavam como “homens livres” ou “passageiros”. Em duas situações, o cônsul dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, George Slacum, reuniu informações que o levaram a acreditar que os “passageiros” eram, de fato, escravos. Quando tentou comunicar-se com os africanos recém-desembarcados, Slacum descobriu que eles falavam somente seus dialetos africanos. Durante um depoimento, o comandante Ezra Foster, de Beverly, Massachusetts, informou a Slacum que compradores ávidos pagavam até cem dólares por cada africano trazido por ele ao Rio de Janeiro.<sup>15</sup>

Os navios e os comerciantes dos Estados Unidos abasteciam os entrepostos escravistas ao longo do litoral africano durante o século

<sup>14</sup> Ibid

<sup>15</sup> USNA, RG 59, Consular Dispatches from Rio de Janeiro, T-172:8, *US consul George Slacum to Secretary of State Daniel Webster*, Rio de Janeiro, 1/07/1843.



XIX. Cidadãos dos Estados Unidos vendiam e alugavam navios norte-americanos a partes interessadas nos portos de Salvador e Rio de Janeiro, tais como os famosos traficantes brasileiros Manuel Pinto da Fonseca e José Bernardino de Sá. Na avaliação de Eric Anderson, pelo menos 430 navios norte-americanos teriam feito 545 viagens escravistas às Américas, no período de 1815-1850 (a maioria para o Brasil e Cuba).<sup>16</sup> O ápice destas viagens se deu entre 1835 e 1850, com 276 viagens norte-americanas, ou uma média de 17.25 viagens anuais.<sup>17</sup> A construção de navios nos Estados Unidos, a venda e o aluguel das embarcações norte-americanas em Salvador e no Rio de Janeiro, a venda de bens produzidos nos Estados Unidos aos entrepostos escravistas localizados no litoral da África e cada expedição escravista bem sucedida representavam um grande retorno, às vezes enormes fortunas, aos muitos indivíduos nelas envolvidos.

### **Os esforços dos cônsules norte-americanos para sufocar o tráfico.**

A contribuição dos diplomatas dos Estados Unidos ao fim do comércio transatlântico de escravos para o Brasil merece consideração. Diversos cônsules dos Estados Unidos no Rio de Janeiro e em Salvador, durante a década de 1840, tentaram acabar com o tráfico de escravos. Estes oficiais reconheceram a participação de comerciantes e navios norte-americanos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil. Nas palavras de Henry A. Wise, ministro norte-americano para o Brasil (1844-47),

Eu arriscaria afirmar [escrevendo em 1844] que nenhuma embarcação dos Estados Unidos é vendida no Brasil para ser destinada a um porto na África, sem que o comandante e a tripulação dos Estados Unidos, se não os proprietários e consignatários, de livre e espontânea vontade e em sã consciência viabilizem e contribuam para perpetuar o tráfico.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Anderson, "Yankee Blackbirds", pp. 49, 281.

<sup>17</sup> Ibid., p. 34.

<sup>18</sup> USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:15, *Henry Wise to Secretary of State George Calhoun*, Rio de Janeiro, 1/11/1844.



Cônsules dos Estados Unidos muitas vezes impediram que o comprador de um navio, o comandante ou um membro da tripulação recebesse documentos que confirmassem ser a embarcação de propriedade de um cidadão dos Estados Unidos. Tais documentos eram necessários para deixar o porto, evitar inspeção e apreensão pela esquadra britânica, em alto-mar, e para voltar ao porto. Infelizmente, em muitos casos, estes esforços foram em vão.

Os cônsules dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, durante a década de 1840, mantinham registros detalhados de partidas e chegadas dos navios. Nascido em Exeter, New Hampshire, George W. Gordon trabalhara em uma firma de importação em Boston e ocupara cargos públicos (1830-43) antes de ser apontado cônsul no Brasil (1843-46). Em setembro de 1845, Gordon notou que sessenta e quatro embarcações dos Estados Unidos haviam sido vendidas no porto do Rio de Janeiro desde janeiro de 1840, das quais trinta e quatro foram identificadas como negreiras.<sup>19</sup>

Ex-advogado para o Estado de Maine (1843-45), Gorham Parks conhecia bem a arquitetura dos negreiros construídos na Nova Inglaterra e as manobras usadas pelos comerciantes, comandantes e tripulantes para dissimular o envolvimento destes navios com o tráfico. Apontado cônsul dos Estados Unidos para o Rio de Janeiro (1845-49) durante o pique das importações de escravos para o Brasil, Parks condenou a participação de navios norte-americanos no tráfico de escravos. No final do documento abaixo, Parks escreveu: “Desses navios [um total de 93], todos, exceto cinco, foram vendidos ou despachados para as costas da África com a finalidade de trazer escravos e muitos deles foram capturados com escravos a bordo”.<sup>20</sup>

Com base nos cálculos de Gordon e Parks, pelo menos 110 navios dos Estados Unidos, que partiram do porto do Rio de Janeiro entre janeiro de 1840 e setembro de 1849, transportaram escravos africanos para o Brasil. Dezenas de outras embarcações norte-americanas parti-

<sup>19</sup> State Executive Committee of the National American Party, *The Record of George W. M. Gordon*, Boston, J.E. Farwell and Company, 1856, p. 5.

<sup>20</sup> USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:20, *Former US consul Gorham Parks to David Tod*, Rio de Janeiro, 29/01/1850.

**Tabela1: Lista das embarcações dos Estados Unidos  
despachadas do porto do Rio de Janeiro para a costa da África,  
de 1/07/1844 a 30/09/1849.**

<b>Datas</b>	<b>Tipo</b>	<b>Nome do navio</b>	<b>Comandante</b>	<b>Procedência</b>
17/11/1844	Brigue	<i>Sterling</i>	Gallop	Beverly, Massachusetts
21/11/1844	Brigue	<i>Susan &amp; Mary</i>	B. Connor	Baltimore
04/12/1844	Brigue	<i>Sea Eagle</i>	Smith	Boston
24/01/1845	Brigue	<i>Arctic</i>	Pascal	Baltimore
18/02/1845	Barca	<i>Herschell</i>	Adams	Nova Iorque
28/02/1845	Brigue	<i>Janet</i>	Burk	N.R.
22/03/1845	Barca	<i>Pons</i>	Graham	Filadelfia
19/04/1845	Barca	<i>Pilot</i>	Swift	Boston
17/05/1845	Barca	<i>Madeline</i>	Shanklaw	N.R.
19/07/1845	Barca	<i>Pons</i>	Graham	Filadélfia
04/08/1845	Navio	<i>Panther</i>	Clapp	Providence, Rhode Island
11/08/1845	Barca	<i>Pilot</i>	Swift	Boston
11/10/1845	Escuna	<i>Enterprise</i>	Nicholson	Boston
30/10/1845	Brigue	<i>Harriet</i>	Jarvis	Baltimore
?/11/1845	Barca	<i>L.D.</i>	Bascett	Boston
18/11/1845	Barca	<i>Cuba ?</i>	Blanchard	Boston
03/12/1845	Brigue	<i>Benlak</i>	Merrill	Portland, Maine
13/12/1845	Brigue	<i>Roaver</i>	Auchinslost	Nova Iorque
20/12/1845	Barca	<i>Lucy Penniman</i>	Reddell	Nova Iorque
31/12/1845	Barca	<i>Pilot</i>	Swift	Boston
13/02/1846	Barca	<i>Laida</i>	Chapman	Wiscasset, Massachusetts
07/03/1846	Brigue	<i>Vintago</i>	Flory	Salem, Mass.
11/03/1846	Brigue	<i>Francis Ann</i>	Tate	Nova Iorque
20/05/1846	Brigue	<i>Casket</i>	Woodberry	Beverly, Mass.
28/07/1846	Brigue	<i>Chipola</i>	Neuman ?	Baltimore
11/08/1846	Brigue	<i>Francis Ann</i>	Tate	Nova Iorque
24/08/1846	Brigue	<i>Benlak</i>	Merrill	Portland, Maine
29/08/1846	Brigue	<i>Vintage</i>	Edwards	Salem, Massachusetts
15/09/1846	Brigue	<i>Forest</i>	Altridge	Nova Iorque
30/09/1846	Escuna	<i>Dover</i>	Ilegível	Nova Iorque
26/11/1846	Brigue	<i>Francis Ann</i>	Tate	Nova Iorque
?/12/846	Brigue	<i>Sterling</i>	Gallop	Beverly, Mass.
19/12/1846	Brigue	<i>Frederica</i>	Ranier ?	Key West, Florida
31/12/1846	Brigue	<i>Senator</i>	Kelley	Boston
31/12/1846	Barca	<i>Fame</i>	Marks	New London, Connecticut

continua

Continuação tabela 1

Datas	Tipo	Nome do navio	Comandante	Procedência
27/02/1847	Barca	<i>Josephine</i>	Jones	Nova Iorque
23/03/1847	Brigue	<i>Casket</i>	Woodberry	Beverly, Mass.
27/03/1847	Brigue	<i>Forest</i>	Altridge	Nova Iorque
24/04/1847	Brigue	<i>Malaga</i>	Lovett	N.R.
10/07/1847	Brigue	<i>Don Juan</i>	Maris	N.R.
16/07/1847	Brigue	Ilegível	Russell	Providence, R.I.
04/08/1847	Brigue	<i>Casket</i>	Woodberry	Beverly, Mass.
30/09/1847	Brigue	<i>Malaga</i>	Lovett	N.R.
28/10/1847	Escuna	<i>Alicia</i>	Jones	N.R.
06/11/1847	Barca	<i>Canes</i>	Harvis	N.R.
08/11/1847	Barca	<i>Camilla</i>	N.R.	N.R.
29/12/1847	Brigue	<i>W. Huntington</i>	Ilegível	N.R.
05/01/1848	Brigue	<i>Whig</i>	Brand	N.R.
21/01/1848	Brigue	<i>Brasil ?</i>	Bevans	N.R.
03/03/1848	Barca	<i>California</i>	Pednick	N.R.
18/03/1848	Brigue	<i>Caracas</i>	Littlefield	N.R.
18/03/1848	Escuna	<i>Morris</i>	Curvier	N.R.
23/03/1848	Escuna	<i>M.L. Smith</i>	Smith	N.R.
01/04/1848	Brigue	<i>Frederica</i>	Faulkner	N.R.
12/04/1848	Brigue	<i>C.K. Rogers</i>	Rauch	N.R.
06/05/1848	Navio	<i>Herald ?</i>	Barken	N.R.
23/05/1848	Brigue	<i>Gregory</i>	Ayres	N.R.
27/5/1848	Barca	<i>Louisa</i>	Sonder	N.R.
08/06/1848	Escuna	<i>Juliet</i>	Gordon, Jr.	N.R.
15/07/1848	Escuna	<i>Morris</i>	Jones	N.R.
17/07/1848	Escuna	<i>Lenovia</i>	Belton	N.R.
16/08/1848	Brigue	<i>J.W. Huntington</i>	Roberts	N.R.
28/08/1848	Barca	<i>Globe</i>	Bevans	N.R.
15/09/1848	Escuna	<i>Mary Catherine</i>	W.Griffin	Baltimore
25/09/1848	Escuna	<i>Marion</i>	W.J. Rogers	Sag Harbor, Nova Iorque
26/09/1848	Brigue	<i>Venus ?</i>	Adams	Gloucester, Mass.
31/10/1848	Escuna	<i>Henrietta</i>	Otis Rinco ?	N.R.
04/11/1848	Barca	<i>Camilla</i>	Forsyth	N.R.
08/11/1848	Brigue	<i>Caracas</i>	Shavis ?	N.R.
10/11/1848	Brigue	<i>Albertina</i>	Montgomery	Nova Iorque

continua



Continuação tabela 1

Datas	Tipo	Nome do navio	Comandante	Procedência
14/11/1848	Escuna	<i>Morris</i>	Jones	N.R.
14/11/1848	Barca	Ilegível	Appleton	Salem, Mass.
18/11/1848	Navio	<i>France</i>	Corning	N.R.
28/11/1848	Brigue	<i>Snow</i>	Washburn	N.R.
30/11/1848	Barca	<i>Louisa</i>	Rauch	N.R.
11/12/1848	Barca	<i>A.D. Richardson</i>	Stoner	N.R.
13/12/1848	Brigue	<i>Independence</i>	Burns	N.R.
19/12/1848	Brigue	<i>Flora</i>	Clapp	N.R.
16/01/1849	Escuna	<i>Lenovia</i>	Belton	N.R.
07/02/1849	Brigue	Ilegível	Nickols	Filadélfia
12/02/1849	Brigue	<i>Whig</i>	Wrippy	Nova Iorque
27/02/1849	Brigue	<i>Depolet ?</i>	Clark	Boston
?/03/1849	Barca	<i>Quincy</i>	Myers	Boston
24/03/1849	Escuna	<i>Morris</i>	Jones	N.R.
11/06/1849	Brigue	<i>Rowena ?</i>	N.R.	N.R.
30/06/1849	Brigue	<i>W. Thomas</i>	N.R.	N.R.
07/07/1849	Brigue	<i>Caracas</i>	N.R.	N.R.
03/08/1849	Brigue	<i>Ras Laras ?</i>	N.R.	N.R.
06/08/1849	Navio	Ilegível	Belton	N.R.
25/08/1849	Barca	<i>Christie ?</i>	Nickols	N.R.
01/09/1849	Brigue	<i>Snow</i>	Washburn	N.R.
30/09/1849	Brigue	<i>Casco</i>	Kinney	N.R.
30/09/1849	Brigue	<i>Swan</i>	Walford	N.R.

N.R. = Não registrado.

? = Há dúvida sobre o nome ou data.

Fonte: USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:20, *Former U.S. consul Gorham Parks to David Tod*, Rio de Janeiro, 29/01/1850.

ram do Rio de Janeiro durante este período como navios de apoio ou navios auxiliares (*'tender' ships*). Supostamente empregados no comércio legal na costa africana sob registro dos Estados Unidos, estes navios auxiliares, de fato, forneciam apoio aos navios que transportavam escravos. Era prática comum para os navios de apoio transportarem de volta ao Brasil tripulantes norte-americanos desembarcados de negreiros em costas da África.

Gordon foi um dos mais tenazes e eficientes cônsules americanos no mundo Atlântico. Durante sua estada no Rio de Janeiro, conseguiu a





prisão de quatro comandantes de navios norte-americanos, junto com outras trinta pessoas (oficiais e tripulantes), acusando-os de envolvimento no comércio negreiro. Dois dos comandantes, J.S. Pendleton e Cyrus Libby, dos brigues norte-americanos *Montevideo* e *Porpoise*, respectivamente, foram levados às cortes nos Estados Unidos, mas escaparam da condenação. A atitude de Gordon provocou a ira de indivíduos poderosos na cidade do Rio de Janeiro ligados ao comércio negreiro. Acreditando que sua correspondência estivesse sendo violada, Gordon escreveu que

[...] os maiores esforços estão sendo feitos pelas partes comprometidas, tentando me expulsar das minhas funções; quaisquer que sejam os interesses que eles representam, são pessoas ligadas às embarcações norte-americanas envolvidas no tráfico de escravos africanos, e estão descontentes com a maneira como eu tenho desempenhado minha função com relação ao tráfico”.<sup>21</sup>

Outro sincero crítico norte-americano do envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos foi o ministro dos Estados Unidos para o Brasil, Henry A. Wise. Nascido em Accomack County, na Virgínia, foi três vezes eleito para a Casa dos Representantes dos Estados Unidos como delegado de Virgínia (1833-44). Defensor dos direitos do Estado e da escravidão, apoiou a secessão do sul e foi apontado General do Exército Confederado do Sul durante a Guerra Civil dos Estados Unidos (1861-65).

A correspondência diplomática de Wise fornece uma fonte relevante para a análise dos obstáculos à supressão do comércio negreiro para o Brasil. Ele não tinha muita confiança na esquadra britânica, dizendo que os escravos apreendidos nos navios negreiros interceptados eram enviados às ilhas caribenhas britânicas como “aprendizes” (deixando transparecer que estes africanos eram, em verdade, escravos). Visitou navios suspeitos de serem negreiros, interrogou comandantes e tripulantes, examinou meticulosamente os livros e os documentos dos navios e investigou comerciantes norte-americanos que acreditava terem investido ou, de alguma maneira, viabilizado as expedições

<sup>21</sup> USNA, RG 59, Consular Dispatches from Rio de Janeiro, T-172:10, *George Gordon to Secretary of State John Calhoun* [James Buchanan], Rio de Janeiro, 22/04/1845.

negreiras. Wise exigiu que o governo imperial do Brasil autorizasse a extradição de cidadãos norte-americanos para serem julgados nos Estados Unidos por atividades ilegais associadas com o comércio negreiro. Em fins de 1844, queixou-se ao Secretário de Estado John Calhoun:

O Congresso tem que mudar as leis norte-americanas para a supressão do comércio negreiro, para [não permitir] a aberração de punir ignorantes oficiais e tripulantes de navios de comércio de má conduta ou delitos, quando os donos dos navios nos Estados Unidos e seus consignatários, agentes comerciais e representantes norte-americanos pelo mundo são deixados impunes das acusações de enviar os marinheiros em viagens com o propósito notório de traficar escravos.<sup>22</sup>

O que teria motivado estes três diplomatas norte-americanos no Rio de Janeiro? No caso de Gordon e Parks, parece que seus antecedentes na Nova Inglaterra influíram muito em suas perspectivas de mundo. Gordon testemunhou a turbulenta década de 1830 em Boston, anos em que aferrados abolicionistas, como William Lloyd Garrison, apareceram em cena, condenando a escravidão como uma maldição sobre a humanidade, que precisava acabar imediatamente.<sup>23</sup> Gordon também passou um ano no final da década de 1820 em Virgínia e nas Carolinas, recuperando-se de problemas de saúde. Provavelmente, esta experiência o levou a refletir sobre a imoralidade da escravidão. Gorham Parks teve menos contato com abolicionistas devido à localização do Maine e sua baixa população de afro-americanos. Apesar disto, sua formação jurídica e suas observações o tornaram alerta à reputação negativa que o comércio negreiro infligia a centenas de concidadãos em seu estado natal.

Henry Wise é uma figura um pouco mais complexa do que seus dois colegas. Por que um sulista pró-escravidão estaria tão empenhado na supressão das importações de escravos em navios norte-americanos

<sup>22</sup> USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:15, *Henry Wise to John Calhoun*, Rio de Janeiro, 14/12/1844. Sublinhado no original. Ver também Craig M. Simpson, *A Good Southerner: The Life of Henry A. Wise of Virginia*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1985, pp. 61-69.

<sup>23</sup> William E. Cain (org.), *William Lloyd Garrison and the Fight Against Slavery: Selections from "The Liberator"*, Boston, St. Martin's Press, 1995.



para o Rio de Janeiro? Uma das hipóteses teria a ver com sua experiência com o movimento abolicionista nos Estados Unidos. Como representante do estado de Virgínia, Wise não gostava das atitudes agressivas e das críticas abertas dos abolicionistas do norte. Logo depois da sua chegada ao Rio de Janeiro, percebeu que a maioria dos navios negreiros eram procedentes do norte dos Estados Unidos. Dizia que os *quakers* de Delaware e os abolicionistas do Maine eram proprietários de navios negreiros.

Esses são alguns exemplos de dezenas e vintenas de casos mostrando que o interesse do Norte na navegação está fazendo no Brasil o mesmo que fez na Virgínia e em outros estados do sul da América do Norte — transportando cargas de escravos da África sob a proteção da bandeira dos Estados Unidos.<sup>24</sup>

Outra hipótese é a de que Wise não queria ver a “africanização” de nenhuma região das Américas. Para ele, a chegada de mais africanos significava a continuação da resistência escrava e a reação violenta por parte dos proprietários, como ele testemunhou em seu estado natal, Virgínia. Uma terceira hipótese tem a ver com ex-escravos nos Estados Unidos. Desde a década de 1820, políticos e intelectuais norte-americanos discutiam para onde enviar os libertos. Libéria, na África ocidental, era um dos destinos. Em meados do século XIX, o Brasil foi apontado como outra possibilidade.<sup>25</sup>

Wise causou agitação em Salvador. Acusou o cônsul norte-americano na Bahia, Alexander H. Tyler (1840-48), de não cumprimento de suas responsabilidades, falhando em investigar navios construídos nos Estados Unidos envolvidos no tráfico de escravos. Em setembro de 1843, o brigue norte-americano *Sooy* foi conduzido ao porto do Rio de Janeiro pelo navio britânico *Racer*. Henry Wise imediatamente investigou e apurou evidências de que o *Sooy* havia transportado escravos africanos para o Brasil. Posteriormente, recebeu informação de que havia sido vendido em Salvador, em maio prévio, e desembarcado 580 escravos

<sup>24</sup> Simpson, *A Good Southerner*, p. 66.

<sup>25</sup> Ver USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:29, *J. Watson Webb to Secretary of State William Seward*, Petropolis, 5/04/1862.



nas proximidades de Salvador poucos dias antes de sua captura. Wise criticou Tyler por desconhecer a venda do barco, os propósitos da viagem e o desembarque dos africanos.<sup>26</sup>

Em resposta às críticas de Wise, Tyler investigou a procedência e a viagem do *Sooy*. A casa mercantil de nome Ganthois e Pailhet, em Salvador, comprou o barco de Nicholas Troy, de Burlington County, e de N. T. Thompson, de Atlantic County, ambos em Nova Jérsei. Na avaliação de Tyler, cerca de vinte a cinquenta pessoas teriam investido na viagem do *Sooy*, inclusive mulheres. Ele apurou que o barco transportou 630 africanos, dos quais vinte morreram durante a viagem. Diversos tripulantes conseguiram escapar da prisão um pouco antes da captura do *Sooy* pelo barco britânico *Racer*.<sup>27</sup>

Apesar de toda a evidência, Tyler duvidava que navios e tripulantes norte-americanos em Salvador exercessem um papel importante no comércio negreiro. Em resposta à acusação feita pelo cônsul norte-americano no Rio de Janeiro, de que o cidadão norte-americano Mark H. Leeds, da Bahia, era o comandante do *Sooy*, Tyler defendeu o acusado, dizendo que Leeds era uma figura muito conhecida em Salvador como professor de religião e membro devoto da igreja metodista. Tal pessoa, na opinião de Tyler, “nunca em sã consciência participaria do comércio negreiro”.<sup>28</sup>

Nos meses que se seguiram, Alexander Tyler acompanhou mais de perto as atividades no porto de Salvador. Imediatamente percebeu as ligações de comerciantes, navios e tripulação norte-americanos no comércio de escravos africanos.

No dia 4 de maio de 1845, uma correspondência diplomática, enviada pelo cônsul norte-americano no Rio de Janeiro, chegou a Salvador a bordo do vapor *Imperatriz*. O documento dirigido a Tyler acusava os cidadãos norte-americanos Jacob Woodbury e Thomas Duling de serem os comandantes dos navios *Albert*, de Boston, e *Washington's Barge*, da Filadélfia, em uma viagem à África para buscar escravos. O

<sup>26</sup> USNA, *Henry Wise to John Calhoun, op. cit.*

<sup>27</sup> USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:15, *Alexander Tyler to George Gordon*, Salvador, 11/12/1844.

<sup>28</sup> Ibid



*Washington's Barge* teria sido vendido na costa africana, e Duling e a tripulação do navio retornado a Salvador a bordo do *Albert*. O plano era que o *Washington's Barge* transportasse centenas de escravos de volta à Bahia. Com base nestas informações, Tyler pediu a prisão de Woodbury e Duling.<sup>29</sup>

No dia seguinte, Duling embarcou no *Imperatriz*. Planejava viajar a Recife, Pernambuco, onde tomaria outro navio que o levaria à Filadélfia. Momentos antes da partida, a polícia baiana abordou o navio e obrigou Duling a desembarcar.

Eles [o] conduziram como prisioneiro pela cidade; primeiro para a residência do cônsul, que estava ausente, depois para a casa do oficial que o prendeu, e então para a polícia, onde ele foi informado de que não estava preso, mas somente impedido de deixar a Bahia, a pedido pessoal do cônsul norte-americano [Alexander Tyler].<sup>30</sup>

Logo depois, o comandante Woodbury também foi detido, assim como toda a tripulação do *Albert*. Nas palavras de John Gilmer, um empresário norte-americano residente em Salvador,

Dessa maneira humilhante foram dois respeitáveis cidadãos norte-americanos, ao arbítrio e capricho do Sr. Tyler, conduzidos pelas ruas mais movimentadas desta cidade em pleno dia, e na presença de grande número de espectadores, nativos e estrangeiros, à prisão comum cerca do porto, para onde normalmente só os vagabundos são enviados.<sup>31</sup>

Não demorou muito para que os dois comandantes norte-americanos e a tripulação do *Albert* deixassem a cadeia. No dia 7 de maio, o chefe de polícia, João Joaquim da Silva, ordenou a liberação do grupo. Duling deixou Salvador no dia 11 de maio, enquanto, ao que parece,

<sup>29</sup> USNA, RG 59, Consular Dispatches from Rio de Janeiro, T-172:11, *George Gordon to Secretary of State Buchanan*, Rio de Janeiro, 27/08/1845.

<sup>30</sup> USNA, RG 59, Consular Dispatches from São Salvador, T-432:4, *John Gilmer to Secretary of State James Buchanan*, Salvador, 10/05/1845.

<sup>31</sup> Ibid.



Woodbury permaneceu na cidade, sem medo de ser preso. Gilmer e seus amigos (cidadãos norte-americanos George Carey, W.T. Harris, George Dunham e Joseph Ray) queixaram-se de Tyler a oficiais superiores em Washington, D.C. Gilmer escreveu (em nome do grupo)

[...] ao fazer essas observações [críticas a Tyler] nós pedimos observar que as consideramos devido ao caráter de nossos concidadãos e não pelo desejo de defender a continuação do comércio negreiro, o que sinceramente abominamos e lamentamos que poderes mais amplos não sejam garantidos pelas leis de nosso governo para a sua efetiva supressão, tanto quanto diz respeito à honra de nossa bandeira.<sup>32</sup>

Homem com passado obscuro, Gilmer manteve estreitas ligações com conhecidos traficantes de Salvador e com casas comerciais no Rio de Janeiro ligadas ao tráfico negreiro, tais como Maxwell Wright e Companhia. De acordo com o depoimento do marinheiro norte-americano Charles Bigelow, feito no final de 1844, no consulado dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, John Gilmer vendeu o brigue norte-americano *Gloria* em Salvador, sabendo que seria usado no comércio negreiro. Henry Wise reportou o depoimento de Bigelow ao Secretário de Estado dos Estados Unidos. Para surpresa de Gilmer, o *Boston Daily Atlas* publicou as acusações em um artigo de 20 de abril de 1845. Em resposta, Gilmer criticou os representantes norte-americanos no Rio de Janeiro, negando quaisquer ligações com atividades ilegais. Na última metade da década de 1840, parece que Gilmer continuou a apoiar o comércio negreiro para Salvador, ao mesmo tempo em que negava seu envolvimento nele. As manobras de Gilmer sem dúvida contribuíram para a destituição de Alexander Tyler da função de cônsul em Salvador, em 1848. Dois anos mais tarde, John S. Gilmer foi apontado cônsul norte-americano em Salvador, cargo que ocupou até o começo de 1862.

Num episódio exemplar, em 1852, Gilmer se viu envolvido em uma controvérsia relacionada à herança deixada por um falecido cidadão norte-americano. W. J. Harris atuara no comércio negreiro por “muitos anos”.

---

<sup>32</sup> Ibid.



Suas atividades lhe permitiram juntar uma fortuna de sessenta mil dólares. Gilmer esperava ser o administrador desta fortuna, mas oficiais da Bahia tomaram controle dos bens de Harris. Numa tentativa de impedir qualquer interferência, Gilmer colocou um selo do consulado dos Estados Unidos em diversos itens. A polícia ordenou que ele removesse os selos, o que fez sob protesto. Os bens de Harris foram vendidos, nas palavras de um oficial norte-americano, “num tipo de leilão de fachada, com um sacrifício vergonhoso. De fato, toda a transação foi uma completa farsa”. Gilmer tentou desesperadamente manter uma jovem escrava que havia pertencido a Harris, mas os oficiais de polícia a levaram e a incluíram no leilão. Os herdeiros da fortuna de Harris, residentes na cidade de Nova Iorque, não receberam nada. Gilmer protestou junto ao consulado no Rio de Janeiro e ao Departamento de Estado em Washington, D.C. de ter sido tratado injustamente. Parece que nenhum oficial respondeu a suas cartas e o assunto foi esquecido.<sup>33</sup> O comportamento de Gilmer contrasta visivelmente com o de Alexander Tyler e o dos três cônsules norte-americanos no Rio de Janeiro.



### **“Um jeito estranho de fazer justiça”: a captura do *Mary E. Smith***



Diversos navios norte-americanos transportaram escravos africanos para o Brasil após a aprovação da Lei Euzébio de Queiroz, em novembro de 1850. Um deles foi o *Camargo*, comandado por Nathaniel Gordon, do Maine. Partindo do Rio de Janeiro em abril de 1852, o navio seguiu para a costa leste da África, onde foram embarcados cerca de 500 africanos. Perseguido por um cruzeiro britânico, a tripulação desembarcou os africanos às pressas a cerca de duzentas milhas ao sul do Rio de Janeiro e queimou o navio. As autoridades brasileiras recolheram os africanos e capturaram diversos marinheiros do *Camargo*.<sup>34</sup>

O último navio norte-americano conhecido a transportar africanos para o Brasil foi a escuna *Mary E. Smith*. Antes da sua partida de

<sup>33</sup> USNA, RG 59, Consular Dispatches from Bahia, T-331:2, *Consul Thomas Wilson to Secretary of State William Seward*, Salvador, 14/07/1862.

<sup>34</sup> USNA, RG 59, Consular Dispatches from Rio de Janeiro, T-172:15, *Edward Kent to Secretary of State Edward Everett*, Rio de Janeiro, 22/01/1853. Ver também Ron Soodalter, *Hanging Captain Gordon: The Life and Trial of an American Slave Trader*, Nova Iorque, Atria Publishers, 2006.





Boston, no dia 25 de agosto de 1855, o navio levantou suspeitas das autoridades norte-americanas e britânicas por causa dos tipos de materiais levados a bordo, sabido serem usados em negreiros (por exemplo, madeira para a construção de deques, grilhões, grande quantidade de barris de água). Em vias de ser apreendido por um oficial dos Estados Unidos e seus subordinados, os quais abordaram o *Mary E. Smith* quando era conduzido do porto de Boston por um rebocador, o comandante Vincent D. Cranotick expulsou os intrusos do navio e se dirigiu para o leste, com destino à África.<sup>35</sup>

Após a viagem à região do Congo, na África, onde foram embarcados aproximadamente 400 a 450 africanos de idades variando entre quinze e vinte anos, o *Mary E. Smith* chegou a São Mateus (costa norte da província do Espírito Santo) em janeiro de 1856. Informado sobre a possibilidade de desembarque de escravos africanos na costa, o vapor brasileiro *Olinda* alcançou o *Mary E. Smith* e o escoltou a Salvador. Autoridades portuárias da cidade avaliaram em pelo menos setenta e um o número de africanos mortos de doença contraída a bordo do navio entre o momento da interceptação na costa brasileira, em 20 de janeiro, e a chegada a Salvador, em 31 de janeiro.

Os oficiais baianos condenaram o *Mary E. Smith* e desembarcaram os africanos sobreviventes. Esta atitude “causou terror entre a população da cidade”, tomada pela crença de que a presença de africanos doentes fosse agravar a epidemia de cólera que devastava a Bahia desde agosto prévio. Médicos e agentes de saúde baianos forneceram cuidados médicos e alimentos aos africanos, o que supostamente melhorou sua saúde. Apesar de tais medidas, outros cem africanos que chegaram no navio morreram nas duas semanas seguintes. No dia 14 de fevereiro, dos duzentos e treze africanos que sobreviveram, oitenta e oito permaneciam gravemente enfermos, sofrendo de várias doenças, inclusive cólera. Os casos de contaminação aumentaram consideravelmente na cidade, em fevereiro. Os seus habitantes atribuíram a proliferação da cólera naquele mês aos africanos do *Mary E. Smith* e à decisão de desembarcá-los.

<sup>35</sup> Warren S. Howard, *American Slavers and the Federal Law, 1837-1862*, Los Angeles, University of California Press, 1963, pp. 124-26; USNA, RG 59, Consular Dispatches from Bahia, T-331:1, *Gilmer to Secretary of State William Marcy*, Salvador, 1/02/1856.





Acusados de tráfico ilegal de escravos, com base nas leis brasileiras de 1831 e 1850, dez tripulantes do *Mary E. Smith* foram julgados em 30 de junho de 1856 (o comandante morreu logo depois da chegada do navio a Salvador). Dos dez, cinco eram cidadãos norte-americanos. Seus esforços para provar sua inocência foram em vão. “Nós não temos ninguém para nos defender. A Polícia concluiu que sabíamos de tudo e não queríamos dizer”. Nathaniel Stanton, Joseph Sisson e William Blake (nascido na Inglaterra) foram sentenciados a três anos de prisão, além de ter que pagar a exorbitante multa de duzentos mil-réis (U.S. \$112.00) por cada africano trazido ao Brasil. O juiz também ordenou que pagassem as despesas da reexportação dos africanos. Por alguma razão, Dumblemont Eugene (nascido na França) e William Bussley receberam penas de prisão reduzidas, dois anos, além das mesmas multas.

Quase dois anos depois de entrarem na prisão, no Forte de Santo Antônio, em Salvador, os cinco norte-americanos escreveram ao cônsul dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, Richard K. Meade. Lamentaram terem sido presos, afirmando desconhecer, quando partiram de Boston, que o comandante do *Mary E. Smith* planejava buscar um carregamento de escravos no litoral da África. Uma vez no mar, indivíduos desconhecidos teriam abordado o navio, homens que “nos ameaçaram e que acreditamos sabiam de tudo [do plano para pegar escravos africanos] desde que saímos de Boston”. Uma vez no litoral da África, avaliaram que em duas horas 526 africanos foram embarcados no *Mary E. Smith*. O comandante Cranotick sugeriu que os cinco deixassem o navio e permanecessem em terra, uma oferta que eles recusaram. “A viagem de volta ao Brasil foi cheia de sofrimento e miséria para nós e de horrível crueldade para com os escravos”.

Várias pessoas visitaram os cinco norte-americanos na prisão. Um capelão britânico, chamado Sr. Edge, e um comerciante britânico, chamado Sr. Hogg, foram oferecer consolo. Sabendo da situação dos prisioneiros pelo cônsul norte-americano John Gilmer, o presidente da província da Bahia (o equivalente a governador) João Lins Vieira Cansação de Sinimbu havia visitado os prisioneiros um ano antes, na primavera de 1857. Capaz de conversar com os prisioneiros em inglês, o presidente lhes assegurara que seriam perdoados. Contudo, nada mu-



dou entre o tempo da sua visita e a redação da carta. Os cinco descreveram seus aprisionamentos e tratamento como um “*jeito estranho de fazer justiça*”.<sup>36</sup>

Depois de diversas cartas do cônsul dos Estados Unidos em nome dos cinco norte-americanos ao Ministro de Negócios Estrangeiros do Brasil, além de um encontro pessoal com D. Pedro II, o mais velho deles, Nathaniel Stanton, recebeu um perdão oficial em 29 de setembro de 1858.<sup>37</sup> Isto abreviou a pena de Stanton em nove meses. Para decepção deles, o outro norte-americano não conseguiu perdão semelhante. Por esta época, no final de setembro, Eugene e Bussley já haviam permanecido na prisão três meses além da sentença de dois anos, enquanto Sisson e Blake esperavam ser soltos nove meses mais tarde, em junho de 1859. Na verdade a situação dos quatro permaneceu indefinida. Os documentos não dizem quando nem se eles foram libertados da prisão de Santo Antônio.

### Uma reflexão final

O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos no século XIX é um bom exemplo de economia que beneficia a muitos (*trickle down economics*). Milhares de cidadãos norte-americanos enriqueceram com o comércio negreiro. Empresários bem-sucedidos obtiveram enorme rentabilidade nos seus investimentos, entre os quais Charles Drake, de Baltimore, John Clark, de Boston, Nathaniel Frye, de Nova Iorque, Putnam Farnham, de Salem, e a família DeWolf, de Providence, Rhode Island. Casas comerciais empregaram centenas de cidadãos norte-americanos para o transporte de escravos da África para o Brasil e Cuba. Apesar do risco de rebeliões de escravos e de doenças, os comandantes e suas tripulações muitas vezes tiraram grandes lucros destas expedições negreiras.

<sup>36</sup> USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:27, *William Blake et. al. to U.S. Consul R. K. Meade*, Salvador, 27/05/1858. Ênfase do autor. Em inglês, “A queer way of doing justice”.

<sup>37</sup> USNA, RG 59, Diplomatic Dispatches from Brazil, M-121:27, *Richard Meade to Minister of Foreign Affairs Viscount de Maranguape*, Rio de Janeiro, 14/06/1858; idem, *Meade to Maranguape*, Rio de Janeiro, 30/09/1858.



A construção de navios ao longo da costa leste dos Estados Unidos foi um negócio importante no século XIX. Contruir um navio podia durar meses ou anos. Uma planta de sua construção empregava muitos trabalhadores, tais como carpinteiros, artífices e mastreadores. Lenhadores derrubavam enormes árvores. Vários homens transportavam os troncos para serem cortados em pranchas nas serrarias próximas ao local de fabricação dos navios. Destilarias de rum, companhias produtoras de pólvora e plantadores de tabaco vendiam suas mercadorias a empresários que as enviavam de navio para os entrepostos na costa da África. Traficantes mantinham contatos por todo o Atlântico. Foi um negócio multinacional de primeira ordem.

Leis aprovadas nos Estados Unidos em 1794, 1800, 1808, 1819 e 1820 pouco serviram para desestimular o comércio transatlântico de escravos ao longo de sua costa leste. Empresários bem sucedidos assim como pessoas comuns participaram do comércio negreiro com interesse. Como em outros momentos na história dos Estados Unidos, eles tiraram vantagens das oportunidades econômicas pouco importando seus custos sociais. O tráfico negreiro também proporcionou aos comerciantes uma oportunidade de competir com os europeus pela supremacia no Caribe e na América do Sul. Quando, finalmente, as importações de escravos para o Brasil e Cuba cessaram, em 1856 e 1870 respectivamente, todo o conhecimento adquirido com o “comércio ilícito” de escravos foi aproveitado no “comércio legítimo”. Os navios, a tecnologia, os contatos, os conhecimentos de geografia e comércio e um profundo senso de superioridade dos brancos sobre os negros alimentaram a atuação imperial dos Estados Unidos na segunda metade do século XIX no Atlântico.<sup>38</sup>

<sup>38</sup> Ver Walter Lafeber, *The New Empire: An Interpretation of American Expansion, 1860-1898*, Ithaca, Cornell University Press, 1998 [1963].



### Resumo

Navios construídos nos Estados Unidos desempenharam um papel importante no comércio transatlântico de escravos da África para o Brasil. Com o fim da Guerra de 1812 entre os Estados Unidos e a Inglaterra (1812-15), comerciantes e armadores norte-americanos buscaram novas oportunidades de negócios na economia atlântica em expansão. Uma destas oportunidades de negócios foi a importação de escravos para as grandes propriedades agrícolas no Brasil. Durante um ápice nas importações escravistas na década de 1840, navios norte-americanos transportaram milhares de escravos africanos para Salvador e Rio de Janeiro. Os cônsules norte-americanos lotados nestas duas cidades participaram do esforço para supressão do tráfico negreiro. Depoimentos fornecidos por comandantes de navios e por membros da tripulação aos cônsules dos Estados Unidos oferecem uma fonte relevante para a análise do comércio transatlântico de escravos para o Brasil entre 1840 e 1858. americanos na Bahia e no Rio de Janeiro.

**Palavras-chave:** Comercio Transatlântico de Escravos – Política de Supressão do Comercio Transatlântico de Escravos – Cônsules Norte-americanos na Bahia e no Rio de Janeiro.

### *United States Involvement in the Transatlantic Slave Trade to Brazil, 1840-1858*

#### **Abstract**

*Ships built in the United States played an important role in the transatlantic slave trade from Africa to Brazil. After the War of 1812 between the United States and England (1812-15), United States merchants and ship builders looked for new trading opportunities in an expanding Atlantic economy. One such opportunity was the transport of African slaves to work on agricultural estates in Brazil. During a peak in slave importations during the 1840s, United States ships transported thousands of African slaves to Salvador and Rio de Janeiro. United States consuls stationed in those two cities aided in efforts to suppress the slave traffic. Depositions by ship captains and crew members to U.S. consuls provide a rich source for analyzing the transatlantic slave trade to Brazil in the years between 1840 and 1858.*

**Keywords:** Transatlantic Slave Trade – Politics of Suppression of the Transatlantic Slave Trade – United States Consuls at Bahia and Rio de Janeiro.