



## OS ESTADOS UNIDOS NO TRÁFICO ILEGAL DE ESCRAVOS PARA O BRASIL

Leonardo Marques<sup>1</sup>

### 1.

Em 1896, W.E.B. Du Bois já chamava a atenção para as relações existentes entre Brasil e Estados Unidos durante a era do tráfico ilegal. Notando as referências constantes à presença de navios norte-americanos no tráfico brasileiro e cubano em meados do XIX, o sociólogo concluiu que “o tráfico de escravos americano finalmente passou a ser conduzido principalmente por capital dos Estados Unidos, em navios dos Estados Unidos, comandados por cidadãos dos Estados Unidos e sob a bandeira dos Estados Unidos”. Apesar de estudos importantes como os de Warren Howard e Don Fehrenbacher terem colocado em questão parte das interpretações de Du Bois, alguns problemas persistem na historiografia dedicada ao tema. O hiperdimensionamento da contribuição norte-americana direta para o tráfico brasileiro reaparece, por exemplo, no recente trabalho de Gerald Horne, *O Sul Mais Distante*. De acordo com o autor, “americanos desempenharam papel de liderança no fomento ao comércio ilícito de escravos e, conseqüentemente, transformaram o Brasil para sempre”.<sup>2</sup>

Um segundo problema, também presente originalmente em Du Bois e que perpassa parte significativa dos trabalhos sobre a participação norte-americana no tráfico de escravos, é o tratamento da legislação anti-tráfico como “letra morta”. Em tal leitura, a história do tráfico norte-

---

<sup>1</sup> Doutorando pela Emory University. Contato: [leosantosmarques@gmail.com](mailto:leosantosmarques@gmail.com). Parte da pesquisa aqui apresentada está relacionada ao projeto financiado pela NEH para o aumento e transferência da base de dados sobre o tráfico transatlântico de escravos da plataforma em CD [Eltis, Behrendt, Klein, Richardson, *The Transatlantic Slave Trade: A Database* (Cambridge, 1999)] para a internet no endereço [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org) em 2008. Durante 2012 eu adicionei informações para aproximadamente 400 viagens – em especial os locais de construção de embarcações – que aparecerão quando a próxima versão for publicada em 2013. Todas as estimativas utilizadas na presente comunicação são baseadas nos dados de *Slave Voyages*. Números entre parênteses após o nome de navios citados no texto indicam o número de identificação da viagem na base de dados.

<sup>2</sup> HORNE, Gerald. *O Sul Mais Distante: o Brasil, Os Estados Unidos e o Tráfico De Escravos Africanos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010, 53; DU BOIS, W. E. B. *The Suppression of the African Slave-trade to the United States of America, 1638-1870*. New York: Longmans, Green and co, 1896, 164; HOWARD, Warren S, *American Slavers and the Federal Law, 1837-1862* Berkeley: University of California Press, 1963; FEHRENBACHER, Don Edward. *The Slaveholding Republic: An Account of the United States Government's Relations to Slavery*. Oxford: Oxford University Press, 2001; Steven Topik e Michele McCraig, por exemplo, argumentam na mesma direção ao observarem que “comerciantes norte-americanos foram responsáveis por algumas das maiores importações anuais de escravos que o Brasil já viu – até o tráfico atlântico de escravos ser terminado pela marinha britânica em 1850”. MCDONALD, Michelle Craig; TOPIK, Steven. “Americanizing Coffee: The Refashioning of a Consumer Culture”, In NÜTZENADEL, Alexander; TRENTMANN, Franck (org.). *Food and globalization: consumption, markets and politics in the modern world*. New York: Berg, 2008.



americano seria marcada pela negligência do governo dos Estados Unidos em relação às leis abolindo o tráfico de escravos, um produto direto do racismo que juntava norte e sul do país e/ou da infiltração de interesses escravocratas sulistas no governo federal. A ênfase dada à continuidade nessas interpretações, contudo, ignora as profundas transformações nas formas de participação no tráfico por parte de cidadãos dos EUA ao longo do século. A participação de norte-americanos no tráfico para o Brasil e Cuba em meados dos oitocentos era de uma natureza radicalmente distinta do tráfico conduzido por famílias de Rhode Island na primeira década do século. Essa transformação esteve ligada ao impacto das diversas leis anti-tráfico passadas nas duas primeiras décadas do XIX.<sup>3</sup>

Finalmente, alguns estudos recentes que comentam a conexão entre Estados Unidos e Brasil durante a era do contrabando negreiro tendem a reproduzir a afirmação do diplomata norte-americano no Rio de Janeiro, David Tod, de que metade de todos os africanos desembarcados ilegalmente no país eram “introduzidos através de recursos oferecidos direta ou indiretamente pela bandeira americana”. Seymour Drescher, por exemplo, em seu recente trabalho sobre a abolição da escravidão no mundo conclui que “mais escravos africanos foram transferidos do Velho para o Novo Mundo sob a bandeira norte-americana (...) do que foram transferidos do antigo sul exportador ao sul importador dentro dos Estados Unidos”.<sup>4</sup> Tal perspectiva, contudo, mistura formas radicalmente distintas de participação norte-americana no tráfico, da venda legal de navios à participação direta de capitães no embarque de escravos na costa africana.

A presente comunicação explora os números e formas da participação norte-americana no tráfico para o Brasil bem como as redes que possibilitaram a utilização da bandeira dos Estados Unidos. Apesar do papel fundamental de alguns cidadãos norte-americanos na adoção de tal estratégia, demonstro como o tráfico permaneceu sob o controle de traficantes portugueses e brasileiros durante todo o período de sua ilegalidade. Essa história é apresentada sob o contexto das tensões geradas pela atuação de autoridades britânicas e norte-americanas, que tiveram algum impacto nas formas de acesso aos navios e à bandeira dos Estados Unidos.

---

<sup>3</sup> Sobre a legislação anti-tráfico nos EUA e seu impacto, ver FINKELMAN, Paul, “Regulating the African Slave Trade”, *Civil War History*, 54 (2008), 379–405. Além do já citado trabalho de Horne, alguns estudos enfatizando a ineficiência da legislação são CONRAD, Robert Edgar. *World of Sorrow: The African Slave Trade to Brazil*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1986.; GRADEN, Dale Torston, “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858.”, *Afro-Ásia*, 39 (2007), 9–35, OBADELE-STARKS, Ernest, *Freebooters and Smugglers: The Foreign Slave Trade in the United States After 1808*. Fayetteville: University of Arkansas Press, 2007.

<sup>4</sup> DRESCHER, Seymour. *Abolição: Uma história da escravidão e do antiescravismo*. São Paulo: Editora Unesp, 2011, 449.



## 2.

Um dos principais vínculos entre Brasil e Estados Unidos era o café. O principal consumidor da maior parte da produção cafeeira brasileira em meados do XIX foram os Estados Unidos, cujo consumo da bebida expandiu vertiginosamente durante o século. Saint Domingue, Jamaica, Cuba e Java cobriram essa demanda em diferentes momentos entre fins do século XVIII e princípios do XIX, mas, em torno da década de 1830, o Brasil havia ultrapassado todas essas regiões como principal exportador mundial do produto. Uma das principais consequências foi a transformação radical do Vale do Paraíba que, de região periférica em princípios dos oitocentos, se tornou o coração da economia escravista brasileira. Nos vinte anos após 1831, o sudeste brasileiro recebeu ilegalmente mais de meio milhão de cativos africanos. A Bahia continuou sua produção de açúcar, recebendo em torno de 100.000 africanos escravizados durante o período do contrabando negreiro, mas era o Rio de Janeiro – o “*el dorado* do traficante de escravos”, nas palavras de um cônsul britânico – que concentrava o tráfico ilegal de escravos para o Brasil.<sup>5</sup> Mais norte-americanos bebendo café, portanto, se traduzia em mais escravos ilegalmente transportados da África para fazendas brasileiras. Distribuidores e consumidores nos Estados Unidos raramente lembravam das origens coercivas de sua bebida, com o produto se tornando, nas palavras de Steven Topik e Michelle McDonald, “geograficamente higienizado”.<sup>6</sup>

Além do consumo de café, a principal contribuição dos Estados Unidos para o tráfico de escravos para o Brasil – na verdade, para o tráfico oitocentista como um todo – foi na forma de embarcações. Navios construídos nos Estados Unidos transportaram mais de 400.000 cativos para o Brasil durante todo o período do contrabando (tabela 1), uma consequência direta, ainda que nem sempre lembrada, daquilo que se convencionou chamar de “era de ouro” da indústria naval norte-americana. Em meados do século XIX, construtores de navios norte-americanos eram considerados os melhores da área, levando diversos competidores na Inglaterra à falência. O mesmo fenômeno pode ser observado na indústria baleeira. Enquanto britânicos haviam dominado a pesca de baleias

<sup>5</sup> *British Parliamentary Papers*, 1845, Volume L, Class B, 407. O persistente setor canavieiro em São Paulo foi certamente responsável por parte da demanda por africanos escravizados. Ver LIMA, Carlos A. M. “São Paulo, o açúcar, o café e o rearranjo da década de 1840” in: *IX Congresso Brasileiro de História Econômica e 10a Conferência Internacional de História de Empresas - Anais*. (Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2011) pp.1-25.

<sup>6</sup> MCDONALD; TOPIK, op. cit., 110. Ver também MARQUESE, Rafael Bivar; TOMICH, Dale W. “O Vale Do Paraíba Escravista e a Formação Do Mercado Mundial Do Café No Século XIX” In GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.



setecentista, o século seguinte testemunharia a entrada agressiva de norte-americanos, gradativamente expulsando todos os concorrentes na atividade. Historiadores atribuem tal transformação, em grande medida, à qualidade e velocidade dos navios construídos no país.<sup>7</sup> Em 1825, Francisco Felix de Souza, o Chachá de Ouidah, já encomendava seu primeiro navio construído na América do Norte.<sup>8</sup>

Tabela 1 – *Estimativas do número de expedições negreiras e escravos africanos embarcados com destino ao Brasil por lugar de construção do navio, 1831-1850.*

	Brasil	Portugal	EUA	França	Espanha	Outros	Total
Viagens	275	138	1042	39	157	138	1789
%	15.4	7.7	58.2	2.2	8.8	7.7	100
Escravos	113569	56784	429939	16224	64897	56784	738198

Fonte: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

Nota: A tabela inclui navios capturados e julgados em diversos tribunais. O destino nem sempre é mencionado nos documentos, mas na presente tabela todos foram considerados como destinados ao Brasil, já que 70% de todas as expedições negreiras entre 1835 e 1850 tinham o país como destino.

Conforme a tabela 1, navios construídos nos Estados Unidos foram responsáveis por aproximadamente mil viagens, ou 58% de todas as 1789 viagens estimadas para o período do contrabando negreiro. Tal proporção se aproxima dos comentários do ministro dos EUA de que metade de todos os cativos desembarcados no Brasil teriam alguma forma de participação norte-americana. Os outros lugares mais importantes na construção de navios durante o período foram o próprio Brasil (15.4%), Portugal (7.7%) e Espanha (8.8%).

A constante pressão abolicionista empreendida por britânicos, entretanto, estimulou o interesse por navios norte-americanos por motivos que iam além de sua velocidade. O ato de Palmerston de 1839, permitindo a oficiais britânicos que apreendessem e levassem navios negreiros portugueses para serem julgados em tribunais britânicos, estimulou a procura por outras bandeiras. O Bill Aberdeen de 1845 aumentou essa procura, ainda que navios brasileiros já estivessem sendo apreendidos por autoridades britânicas em anos anteriores. Consequentemente, navios construídos nos Estados Unidos mantendo sua nacionalidade original se tornaram itens extremamente valiosos

<sup>7</sup> DAVIS, Lance E.; GALLMAN, Robert E.; GLEITER, Karin. *In Pursuit of Leviathan: Technology, Institutions, Productivity, and Profits in American Whaling, 1816-1906*. University Of Chicago Press, 1997.

<sup>8</sup> SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Félix De Souza, Mercador De Escravos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira-Ed.UERJ, 2004, 128.



para traficantes portugueses e brasileiros, que os utilizaram no auxílio ao tráfico ou como negreiros. A proteção oferecida pela bandeira dos EUA decorria da ausência de um tratado com a Inglaterra que estabelecesse o direito de inspeção mútuo entre as duas marinhas, uma questão extremamente delicada para a população norte-americana e diretamente ligada à Guerra anglo-americana de 1812.<sup>9</sup>

Tabela 2 – *Estimativas de expedições negreiras e número de escravos desembarcados no Rio de Janeiro e Bahia por bandeira, 1840-1849*

	Portugal	Brasil	EUA	França	Outros*	Total
<b>Sudeste</b>						
<i>1840 – 1844</i>						
Viagens	106	139	19	2	7	274
Escravos	42994	56146	7847	884	2653	110524
%	38.9	50.8	7.1	0.8	2.4	100
<i>1845 – 1849</i>						
Viagens	33	287	60	17	10	408
Escravos	16851	144877	30414	8425	4932	205499
%	8.2	70.5	14.8	4.1	2.4	100
<b>Bahia</b>						
<i>1840 – 1844</i>						
Viagens	13	39	1	2	1	56
Escravos	4226	12659	348	695	348	18293
%	23.1	69.2	1.9	3.8	1.9	100
<i>1845 – 1849</i>						
Viagens	3	87	1	2	4	98
Escravos	1345	35128	435	870	1780	39559
%	3.4	88.8	1.1	2.2	5	100

\* Espanha, Sardenha, Dinamarca, e Cidades Hanseáticas.

Fonte: [www.slavevoyages.org](http://www.slavevoyages.org)

A tabela 2 apresenta estimativas para o número de viagens e escravos desembarcados por navios construídos nos Estados Unidos que retiveram sua nacionalidade. Traficantes na Bahia

<sup>9</sup> Em 1842, Estados Unidos e Inglaterra assinaram o Tratado de Webster-Ashburton que, em seu oitavo artigo, estabelecia o compromisso dos dois países em manter forças navais na costa da África para assegurar o cumprimento das respectivas legislações anti-tráfico. Sobre as tensões relativas ao direito de inspeção ver FINK, Leon, *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present* (Chapel Hill: University of North Carolina, 2011), 10-25.



raramente utilizaram a bandeira dos Estados Unidos em negreiros, com a bandeira brasileira continuando a dominar expedições negreiras na província. A bandeira brasileira também foi a mais utilizada durante a década de 1840 no sudeste brasileiro, responsável por pelo menos metade de todas as viagens. Aqui a presença da bandeira dos EUA era maior do que na Bahia, com navios desembarcando aproximadamente 38.261 cativos durante a década, 12% do total. O aumento na utilização da bandeira norte-americana como consequência da pressão britânica também fica claro, com as estimativas praticamente dobrando da primeira para a segunda metade da década. Essa era a forma mais direta de utilização da bandeira norte-americana no tráfico, sempre dependente de intermediários norte-americanos enquanto fossem mantidos legalmente os registros e documentos dessas embarcações.

De acordo com o “relatório Alcoforado”, uma descrição do tráfico ilegal escrita em 1853 por um ex-contrabandista, o traficante Manoel Pinto da Fonseca era o principal indivíduo por trás da utilização da bandeira dos Estados Unidos durante a década de 1840. Há evidência de pelo menos 43 expedições negreiras organizadas por Manoel Pinto da Fonseca e seu irmão Joaquim: nove com a bandeira dos Estados Unidos, onze com a brasileira, duas com a portuguesa e o resto sem qualquer bandeira. Fonseca foi o principal traficante em uma era marcada pela crescente concentração das atividades negreiras nas mãos de um número reduzido de indivíduos. Entre 1838 e 1844, as quatro principais companhias controlavam 60% de todo o tráfico, com o famoso traficante José Bernardino de Sá no topo. Os sete anos seguintes foram marcados pela ascensão de Fonseca, responsável por 36% de todas as expedições negreiras.<sup>10</sup> Também mudava a organização do tráfico, com o esquema de companhias “joint stock” substituindo as operações de caráter familiar que haviam marcado o tráfico atlântico antes de 1820. Foi nesse contexto que alguns cidadãos norte-americanos conseguiram participar mais diretamente do tráfico como proprietários de partes das viagens. Tal participação foi ínfima, com o tráfico permanecendo sob o controle de traficantes portugueses e brasileiros naturalizados. Em meados do XIX não havia traficantes equivalentes à família DeWolf de Rhode Island.<sup>11</sup> Na maioria das viagens em que o financiamento pode ser rastreado há algum grande traficante português ou brasileiro por detrás. Além de Fonseca, José

---

<sup>10</sup> ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987, 150-1.

<sup>11</sup> Os DeWolfs foram os principais traficantes norte-americanos na virada do século XVIII para o XIX. Ver MARQUES, Leonardo. “Slave Trading in a New World: The Strategies of North American Slave Traders in the Age of Abolition”, *Journal of the Early Republic*, 32 (2012), 233–260.



Bernardino de Sá, Tomás da Costa Ramos (também conhecido como “Maneta”) e o espanhol Francisco Roviroso foram os principais usuários de norte-americanos como agentes, corretores e capitães em seus esquemas de utilização da bandeira dos Estados Unidos.<sup>12</sup>

Segundo o ministro brasileiro das relações exteriores, Fonseca e outros traficantes menores iam à Corte e se sentavam nas mesas dos mais ricos e respeitáveis cidadãos, possuindo, inclusive, uma voz no Conselho de Estado.<sup>13</sup> O comentário pode parecer exagerado mas, aparentemente, não foi. De acordo com Alcoforado, a outra peça chave nas estratégias de utilização da bandeira norte-americana foi o advogado João Manoel Pereira da Silva. Após um período de estudos em Paris, Pereira da Silva retornou ao Brasil em 1838, logo se estabelecendo como advogado na corte e se associando ao *Regresso*. Como seus companheiros de partido, Silva era extremamente crítico da legislação anti-tráfico brasileira e das pressões exercidas pelo governo britânico. Seu famoso ataque anônimo de 1845, “Inglaterra e Brasil – Tráfico de Escravos”, escrito sob o pseudônimo de “um deputado”, era uma denúncia feroz dos diversos ataques e desrespeitos às leis internacionais pelos britânicos. O livro menciona algumas vezes o próprio Manoel Pinto da Fonseca, tratado como um respeitável comerciante sofrendo prejuízos por conta dos abusos da marinha britânica.<sup>14</sup> É possível que o próprio Pereira da Silva estivesse orientando Fonseca quando este entrou com um processo contra os comandantes britânicos responsáveis pela destruição de uma de suas feitorias em Cabinda. Para provar suas perdas, Fonseca enviou documentos descrevendo todos os bens carregados a bordo do navio norte-americano *John A. Robb*, a ele consignado. Diversos navios norte-americanos eram utilizados como auxiliares pelos traficantes, transportando equipamentos para outros negreiros, bem como, em muitos casos, transportando de volta a tripulação de navios que eram vendidos na África e tinham suas nacionalidades alteradas.

Os documentos enviados por Fonseca apontavam que o navio havia sido consignado a ele por duas conhecidas companhias norte-americanas do Rio, Maxwell Wright & Co e James

---

<sup>12</sup> Em princípios da década de 1840 alguns traficantes cubanos redirecionaram suas operações para o Rio de Janeiro. Roviroso foi certamente o de maior sucesso, se tornando o quarto contrabandista mais importante no Rio em meados da década. Eltis, op. cit., 157. Roviroso também aparece na documentação como Ruviroza y Urzellas e em outras variações dos dois nomes.

<sup>13</sup> BETHELL, Leslie. *The Abolition of the Brazilian Slave Trade; Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*. Cambridge [Eng.]: University Press, 1970, 290.

<sup>14</sup> [PEREIRA DA SILVA, João Manoel]. *Inglaterra e Brasil – tráfico de escravos*. Por um Deputado. Rio de Janeiro: Typographia do Brasil, de J.J. da Rocha, 1845. Para uma discussão sobre a autoria do livro e a trajetória de Pereira da Silva, ver PARRON, Tâmis Peixoto, *A Política Da Escravidão No Império Do Brasil, 1826-1865*. Dissertação de mestrado. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2009, 172.



Birckhead.<sup>15</sup> Ambas as firmas vinham tirando vantagem do crescimento do tráfico de escravos para o Brasil desde a década de 1820, especialmente com a venda de embarcações na província do Rio de Janeiro. Ocasionalmente as companhias anunciavam no *Jornal do Comércio* como tais navios eram propícios ao comércio na África ou até mesmo “bem adoptado para o commercio de escravatura”.<sup>16</sup> Em 1840, eram claros os laços entre tais casas comerciais e Manoel Pinto da Fonseca. Uma longa lista de comerciantes assinou uma petição naquele ano atestando a idoneidade de Fonseca, incluindo Maxwell, Wright & Co, Valentino & Co, e James Birckhead (assinando como Diogo Birckhead).<sup>17</sup> Quando, em 1843, o cônsul norte-americano do Rio de Janeiro, George Slacum, listou os navios norte-americanos suspeitos de estarem direta ou indiretamente envolvidos no tráfico, as três companhias apareciam como consignadoras das dezessete embarcações listadas. O sucessor de Slacum, George Gordon, tabulou a venda de oitenta navios norte-americanos no Rio de Janeiro entre 1840 e 1846. Destes, quarenta e quatro foram utilizados no tráfico de escravos: cinco vendidos por James Birckhead e dezessete por Maxwell Wright & Co.<sup>18</sup> A segunda, na verdade uma casa anglo-americana, era particularmente importante já que combinava, mais do que qualquer outra companhia, duas atividades comerciais que ficaram profundamente interligadas durante a década de 1840: a venda ou consignação de navios para traficantes e a exportação de café. Ao consignarem e venderem navios para Manoel Pinto da Fonseca e outros contrabandistas, eles possibilitavam o sucesso de muitas viagens em um contexto de crescente pressão britânica. Uma parte significativa dos cativos desembarcados eram levados para as fazendas de café do Vale do Paraíba. O café produzido por esses escravos era, por sua vez, exportado principalmente pela mesma Maxwell Wright & Co, que, em meados dos anos 40, havia se tornado a principal casa exportadora do produto no país.<sup>19</sup>

<sup>15</sup> Arquivo Histórico do Itamaraty, lata 19, maço 1, pasta 1 (John Bobb).

<sup>16</sup> *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 14 de abril, 1828.

<sup>17</sup> *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 15 de janeiro, 1840. Ver também GUIMARÃES, C. G. “La Independencia e las finanzas de Brasil : comentarios sobre la dependencia de Brasil a partir del estudio del comportamiento de las empresas británicas, 1820-1850: o caso da Samuel Phillips & Co”. In: X Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, 2011, Carmona. X Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica. Carmona: Universidade Pablo de Olavide, 2011.

<sup>18</sup> Slacum to Webster, July 1, 1843, *House Document*, 29 Cong., 1 sess., No. 43, 18-20; JARNAGIN, Laura, *A Confluence of Transatlantic Networks: Elites, Capitalism, and Confederate Migration to Brazil*. Tuscaloosa: University of Alabama Press, 2008, 128.

<sup>19</sup> De acordo com um relatório publicado no *Jornal do Commercio* em 1846, sete casas eram responsáveis por metade de todo o café exportado para os Estados Unidos, com Maxwell Wright & Co no topo da lista. As outras seis eram Charles Coleman & Co, Miller Le Cocq & Co, F. Le Breton & Co, Phipps Brothers & Co, Schroeder & Co, and Astley Algorri & Co. *Jornal do Commercio*, 26 de janeiro de 1846.



### 3.

A nomeação de Henry A. Wise para ministro dos Estados Unidos no Brasil em 1844, contudo, levou a uma transformação dos esquemas existentes. Em conjunto com o cônsul George W. Gordon, Wise procurou extirpar a todo custo a bandeira dos Estados Unidos do tráfico para o Brasil. Em 1844, os dois colocaram em prática diversas ações para coibir a utilização da bandeira norte-americana no tráfico, enviando diversos indivíduos e navios para serem julgados nos tribunais dos EUA. Os últimos casos relacionados ao tráfico no país haviam ocorrido entre 1839 e 1840, marcados por uma longa polêmica envolvendo a venda de navios construídos em Baltimore para traficantes cubanos. Com o auxílio de Wise e Gordon, entre 1844 e 1845, os capitães Jason S. Pendleton (navio *Montevideo* - 3429), Cornelius E. Driscoll (navio *Hope*), Hiram Gray (navio *Agnes* - 3426), Thomas Duling (navio *Washington's Barge*), Joshua M. Clapp (navio *Panther* - 4926), Peter Flowery (navio *Spitfire* - 4943), Cyrus Libby (navio *Porpoise*), bem como as tripulações do *Cacique* (3493) e do *Pons* (4925), foram levados para tribunais norte-americanos por participação no comércio negreiro.<sup>20</sup>

O julgamento do capitão e do imediato do *Montevideo*, Jason S. Pendleton and Robert Baker, resultou na condenação de ambos em 1844, com um ano de prisão e multa de mil dólares para Pendleton e seis meses de prisão e multa de quinhentos dólares para Baker. Wise e Gordon se animaram com os resultados. “O tráfico continua”, Wise escreveu para o secretário de estado dos EUA, James Buchanan, em maio de 1845, “ainda que minhas ações aqui e a mensagem do Presidente ao Congresso comunicando meus despachos, que acabou de ser recebida, tenham produzido sem sombra de dúvidas um ótimo efeito”. Wise também descreveu com entusiasmo para o ministro inglês no Rio a série de capturas e condenações que estavam ocorrendo.<sup>21</sup>

Traficantes portugueses, por outro lado, não pareciam preocupados. Um capitão descreveu uma conversa que teve com um agente de Manoel Pinto da Fonseca em Cabinda. “Eu contei para o Cunha que o capitão Pendleton estava preso, por ordem do ministro e do cônsul dos Estados Unidos,” o capitão escreveu em seu diário. Cunha “parecia ridicularizar as leis dos Estados Unidos relativas ao tráfico de escravos. Ele falou que M. Pinto de Fonseca poderia fazer o que quisesse com

<sup>20</sup> HOWARD, op. cit., 224-26. *House Document*, 29 Cong., 1 sess., No. 690.

<sup>21</sup> Wise to Buchanan, May 1, 1849, *House Document*, 30 Cong., 2 sess., No. 61, 150; *British Parliamentary Papers*, 1847, Volume LXVI, Class B, 220.



brasileiros e americanos”.<sup>22</sup> De fato, ainda que o capitão Pendleton e o imediato do *Montevideo* tivessem sido condenados, a maior parte dos indivíduos enviados para julgamento nos EUA foram inocentados. Em 1845, Wise escreveu para o secretário de estado após descobrir que Cornelius Driscoll, capitão do *Hope*, obteve fiança e voltou para o Brasil. Seu retorno para o país, de acordo com Wise, teve um impacto extremamente negativo em seus esforços para coibir a participação de norte-americanos no tráfico de escravos para o Brasil. “O momento em que ele [Driscoll] veio”, Wise escreve, “os traficantes de escravos vangloriaram-se abertamente do triunfo sobre as leis dos Estados Unidos e sobre aqueles que tentavam executá-las fielmente”.<sup>23</sup> Em 1846, o presidente James Polk oficialmente perdoou o capitão do *Porpoise*, Cyrus Libby, bem como os já citados James Pendleton e Robert Baker do *Montevideo*. Outros indivíduos condenados por participarem no tráfico obtiveram perdões presidenciais nos anos seguintes.

Wise considerava tais capitães apenas a ponta do iceberg. Na mesma carta em que reclamava de Driscoll para o secretário de estado, Wise apontou para Maxwell Wright & Co e James Birckhead como os principais agentes de navios vendidos e fretados para traficantes brasileiros. Conforme navios negreiros eram apreendidos pela marinha britânica e estadunidense, documentos envolvendo casas comerciais norte-americanas se tornavam públicos. Com o aumento das tensões, um membro da Maxwell Wright & Co escreveu para Wise pedindo sua opinião sobre a venda de navios para serem entregues na costa africana ou o fretamento de navios para carregarem cargas para tais lugares. O ministro norte-americano não perdeu a oportunidade e enviou uma longa carta detalhando todas as leis anti-tráfico passadas nos Estados Unidos, bem como os principais casos relacionados ao tema. “O fretamento ou a venda de navios para serem entregues na costa da África não são por si só ilegais”, Wise respondeu. O problema estava no fato de que, em sua visão, não existia comércio entre o Brasil e a costa da África exceto “aquele que está direta ou indiretamente relacionado, em seus ganhos e perdas, com o tráfico de escravos. O tráfico de escravos é o principal, o comércio central; todas as outras atividades comerciais, com pouquíssimas exceções, são acessórias ou auxiliares ao mesmo”. Consequentemente, ainda que o ato de fretar ou entregar um navio na costa da África fosse legal em si mesmo, e tivesse sido considerado assim no

---

<sup>22</sup> *House Document*, 29 Cong., 1 sess., No. 690, 71. O agente de Fonseca mencionado era provavelmente Julio Augusto da Cunha. MARTIN, Phyllis M., “Family Strategies in Nineteenth-Century Cabinda”, *The Journal of African History*, 28 (1987), 75.

<sup>23</sup> Wise to Calhoun, January 12, 1845, in WILSON, Clyde N. (org.). *The Papers of John C. Calhoun, Vol. 21: January-June 1845*. Columbia: University of South Carolina Press, 1993, 94-5.



Brasil até então, a intenção de auxiliar o tráfico de escravos que estava presente em todas essas negociações as tornavam ilegais. Wise concluiu afirmando que continuaria com seus esforços contra o envolvimento de cidadãos norte-americanos no tráfico de escravos e que em todos os casos suspeitos “ele recomendará e auxiliará na prisão por todos os meios e influência que possa exercer, sem se preocupar com quem está envolvido”.<sup>24</sup> Maxwell Wright & Co abandonou qualquer comércio relacionado à África logo depois.<sup>25</sup>

Enquanto casas americanas como Maxwell Wright & Co e James Birkhead foram as principais consignadoras de navios fretados e vendidos para traficantes na primeira metade dos anos 40, o principal agente intermediando tais transações com Manoel Pinto da Fonseca, de acordo com Wise, era um residente britânico do Rio de Janeiro, Carter Thomas Weetman, da firma Hobkiwk, Weetman & Co. Em uma carta ao ministro britânico no Rio, Wise acusava Weetman de atuar como agente nos casos mais recentes de navios norte-americanos vendidos e fretados para Fonseca. Wise deu atenção especial ao caso do *Agnes*, um navio que foi para Liverpool em busca dos “coast goods” (bens da costa) antes de ir à África via Rio de Janeiro. Ele concluiu que os britânicos tinham um papel especial na continuação do tráfico transatlântico de escravos para as Américas, uma visão que se refletiria em uma mensagem oficial do presidente dos Estados Unidos em 1845.<sup>26</sup>

A carta imediatamente gerou uma investigação do Foreign Office sobre as duas acusações relacionadas à participação britânica no tráfico. A resposta dos comerciantes de Liverpool foi de que, uma vez que seus bens saíam de seus depósitos, eles não poderiam ter qualquer controle sobre a finalidade deles. As leis condenando a participação indireta no tráfico, tanto na Inglaterra quanto nos Estados Unidos, foram elaboradas baseadas no conhecimento ou intenção do acusado, tornando os casos extremamente difíceis de serem provados. A situação de Weetman era um pouco mais complicada que a dos comerciantes de Liverpool, todavia o agente argumentou que já havia consultado as autoridades da Inglaterra acerca da legalidade de seu negócio e recebido a aprovação do procurador geral. Palmerston posteriormente confirmou que ele não havia quebrado nenhuma lei já que suas atividades antecediam o ato de 1843, que tornava ilegal o envolvimento de britânicos com a escravidão ou o tráfico de escravos em qualquer parte do mundo. O ministro britânico no Rio

<sup>24</sup> Wise to Maxwell to Maxwell Wright, & Co, December 9, 1844, *Ibid.*, 74-5, 84, 88.

<sup>25</sup> O nome da companhia desaparece dentre consignadores de navios partindo para a África durante a segunda metade da década de 1840. Deposition of Joshua M. Clapp to Gorham Parks, November 26, 1847, *House Document*, 30 Cong., 2 sess., No. 61, 25.

<sup>26</sup> Wise to Hamilton, December 1, 1844, *House Document*, 28 Cong., 2 sess., No. 148, 55-63.



lançou uma nota circular alertando a todos os britânicos residentes na cidade a respeito do ato de 1843. Wise acusaria Weetman de continuar trabalhando como agente em outros casos de navios norte-americanos vendidos para Fonseca. Palmerston iniciou uma investigação já que, de acordo com ele, tais transações eram negociadas com “uma pessoa conhecida como sendo um dos maiores traficantes de escravos do Rio de Janeiro”, sendo praticamente impossível para um agente provar o desconhecimento do fim para o qual será posto os navios por ele negociados. Weetman negaria as acusações, alegando ter abandonado o comércio com Fonseca em 1845.<sup>27</sup>

#### 4.

A saída de Maxwell, Wright & Co e Hobkirk, Weetman & Co de todo comércio relacionado à África implicou no fim do principal esquema envolvendo a bandeira norte-americana utilizado por Manoel Pinto da Fonseca durante a primeira metade da década de 1840. A saída dessas companhias, contudo, não levou ao fim da utilização da bandeira dos Estados Unidos no comércio de escravos africanos. Pelo contrário, novas oportunidades se abriram para indivíduos dispostos a atuarem no suspeito território em que comércio legítimo e tráfico de escravos se encontravam, favorecidos pelo crescimento na demanda por cativos na segunda metade dos anos 1840. Alguns norte-americanos rapidamente ocuparam este espaço, em sua maioria capitães e ex-capitães. Diferentemente de Maxwell Wright & Co e outros comerciantes da primeira metade da década, esses indivíduos estabeleceram laços mais estreitos com os traficantes. Como reclamou Gorham Parks, outro cônsul norte-americano no Rio, desde a liberação do capitão Libby do *Porpoise* “as pessoas casualmente envolvidas no tráfico o fazem de forma muito mais aberta do que antes”.<sup>28</sup>

A posição mais ativa ocupada pelos capitães americanos aparece nos interrogatórios conduzidos pelo próprio Parks antes de providenciar a documentação necessária para a transferência de navios. A maioria dos capitães utilizava dinheiro adiantado através de contratos estabelecidos com traficantes do Rio de Janeiro. De acordo com o capitão David C. Bevans, a compra do *Brazil*, um navio que completou ao menos duas viagens para a África (900221 e 900228), foi possibilitada pelo dinheiro recebido de uma empresa chamada Jenkins & Co, que hipotecou a dita embarcação. Após o período estipulado, ele teria que retornar o valor ou entregar o navio para a companhia,

<sup>27</sup> *British Parliamentary Papers*, 1847-48, Volume LXIV, Class B., 202-3; *British Parliamentary Papers*, 1849, Volume LV, Class B, 14.

<sup>28</sup> Parks to Buchanan, August 20, 1847, *House Document*, 30 Cong., 2 sess., No. 61, 7.



navegando apenas por salários. De acordo com o cônsul, Jenkins & Co - formada por Jenkins de Nova Iorque, o britânico Russell e o português Guimarães – tinha um papel central nessa nova fase do tráfico sob a bandeira norte-americana. No entanto, quando perguntado se o dinheiro emprestado vinha da Jenkins & Co, Bevans respondeu que não. Uma terceira figura estava envolvida na transação, enquanto Jenkins & Co operava meramente como intermediadora. O capital vinha de José Bernardino de Sá, o segundo maior traficante da era ilegal no Brasil. Bevans não pagou o combinado e, possivelmente sob instruções de Bernardino de Sá, o navio foi transferido para Louis Francis Desirée Krafft, um francês naturalizado norte-americano que esteve envolvido no tráfico desde princípios da década de 1840 e continuaria trabalhando como intermediário na compra de navios norte-americanos durante a década seguinte em Cuba.<sup>29</sup>

Foi também durante a segunda metade da década de 1840 que indivíduos estadunidenses começaram a aparecer nas listas de suspeitos de envolvimento com o tráfico preparadas por autoridades britânicas e brasileiras. Em um relato do tráfico para o Brasil escrito em 1849, o cônsul britânico no Rio de Janeiro listou os principais traficantes residentes na cidade e suas nacionalidades. Dentre os trinta e oito nomes listados, apenas dois norte-americanos aparecem, Jenkins e Clapp. Quando, na década de 1850, o governo brasileiro colocou em prática medidas efetivas para abolir o tráfico de escravos para o país, a polícia da corte também preparou algumas listas de suspeitos. De quase quatrocentos nomes, apenas um é claramente norte-americano: George Marsden. Certamente havia outros norte-americanos participando do contrabando, como indica a documentação diplomática dos Estados Unidos, mas Jenkins, Clapp e Marsden tiveram um papel central na incorporação de navios e bandeira norte-americanos no tráfico para o Brasil.<sup>30</sup>

Enquanto Jenkins aparece conectado à José Bernardino de Sá, Clapp e Marsden aparecem na documentação quase sempre ligados à Manoel Pinto da Fonseca. De acordo com o relatório Alcoforado, além de João Manoel Pereira da Silva, dois corretores norte-americanos trabalhavam com Fonseca, possivelmente Clapp e Marsden. Na verdade, um deles é certamente Marsden, já que, apesar de não dar nomes, Alcoforado diz que um dos agentes estava preso quando o ex-traficante preparava seu relatório em 1853. George Marsden havia sido preso naquele mesmo ano por seu envolvimento no caso do *Camargo* (4154), o navio responsável pelo famoso desembarque de

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Hesketh to Palmerston, no. 3, 14 March 1850, F.O. 84/808; Relação de Traficantes e Moedeiros Falsos, Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, IJ6 pasta 480.



Bracuhi. Durante os anos 30 Marsden havia sido o capitão do *Louisiana*, um navio americano consignado à Maxwell Wright & Co que frequentemente carregava café para Nova Iorque. Na segunda metade dos anos 40 Marsden abandonou seu trabalho como capitão, se tornando oficialmente associado à H.F. Whittle no negócio de corretagem, uma parceria que durou até 1850. Descrito por um diplomata britânico no Rio como um “famoso traficante”, Marsden foi “em diversas ocasiões alertado pelos ministros dos Estados Unidos aqui residentes e, em uma ocasião, um deles, acredito que fosse o senhor Wise, esteve a ponto de enviá-lo de volta aos Estados Unidos sob a acusação de tráfico de escravos”. Em 1853, talvez ainda não sabendo da prisão do norte-americano, autoridades britânicas alertaram o governo brasileiro de que “agentes de traficantes ainda estão em atividade”, apontando para a venda de um navio para um funcionário dos irmãos Fonseca através de Marsden.<sup>31</sup>

O segundo agente mencionado por Alcoforado era provavelmente Joshua M. Clapp que, na segunda metade da década, foi a principal conexão de Fonseca com navios e bandeira dos Estados Unidos. “Durante a minha residência nesta corte”, comunicou o ministro dos EUA para o Brasil em 1851, “todos os interessados em manter nossas leis para a supressão do uso de nossa bandeira neste tráfico de escravos abjeto têm sido mais frustrados e incomodados por Joshua M. Clapp e Frank Smith (ambos cidadãos dos Estados Unidos) do que por todas as outras pessoas juntas”. De acordo com o ministro, se não fosse pela atuação dos dois agentes, “nossa bandeira estaria livre do estigma de ilegalidade que tem se colocado sobre ela”. As conexões entre Clapp e Fonseca são recorrentes na documentação, como nas viagens do *Flora* e do *Ann D. Richardson* (4952).<sup>32</sup>

Clapp iniciou sua carreira como marinheiro em uma expedição baleeira. Em 1841 ele já aparecia como o comandante de um navio de Nova Iorque. Um norte-americano residente no Rio revelou ao cônsul que conheceu Joshua Clapp em 1843, desde então “envolvido na compra e frete de navios norte-americanos para o tráfico de escravos”. O próprio depoente revelou ter auxiliado na preparação de vários navios para Clapp, todos enviados à África em busca de escravos. A primeira viagem de que se tem registro é a do *Gannicliffe* (3247) em 1844, uma embarcação vendida para Manoel Pinto da Fonseca na costa da África que desembarcou 420 escravos em Cabo Frio. No ano

<sup>31</sup> *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 10 de maio, 1847; 07 de julho, 1850; *British Parliamentary Papers*, 1852-53, Volume CIII pt. III, Class B, 209-10, 250.

<sup>32</sup> Tod to Webster, June 11, 1851, *Senate Document*, 32 Cong., 1 sess., No. 73, 4.; *British Parliamentary Papers*, 1849, Volume LV, Class B, 75.; *The New York Herald* (1840-1865), Jan 30, 1849; Clapp também era dono de parte do *Martha*, capturado em condições semelhantes. Ver CANNEY, Donald L. *Africa Squadron: The U.S. Navy and the Slave Trade, 1842-1861*. Washington D.C.: Potomac Books Inc., 2006, capítulo 9.



seguinte o capitão norte-americano esteve em outra viagem para a costa da África, a do *Panther*, originalmente consignado para a Maxwell Wright & Co, mas fretado para Fonseca pelo próprio Clapp. O navio foi capturado pela marinha dos EUA em Cabinda antes dos escravos serem levados a bordo e Clapp foi enviado à corte de Charleston, Carolina do Sul, onde foi julgado e inocentado em 1846. No ano seguinte ele já capitaneava outro navio do Rio de Janeiro para a África, o *Don Juan*.<sup>33</sup>

Durante 1848 Clapp já aparecia não mais como capitão, mas como agente, anunciando o fretamento e venda de navios norte-americanos no *Jornal do Commercio*.<sup>34</sup> Em outra lista de dezessete navios americanos vendidos no Rio de Janeiro e, de acordo com o cônsul norte-americano, diretamente relacionados ao tráfico de escravos, o norte-americano aparece como o comprador de nove. Outros compradores também eram capitães estadunidenses, alguns com longa experiência no comércio com a África. A compra de tais navios, como nos casos descritos anteriormente, só era possível através do dinheiro adiantado por traficantes locais. Clapp menciona o adiantamento feito por um espanhol chamado Don Francisco – muito possivelmente o traficante espanhol Francisco Riverosa – e os comerciantes cariocas Barboza e Castro para a compra de três de seus navios. Esquemas semelhantes certamente foram colocados em prática para a aquisição dos outros navios de Clapp, como o *Frederica*, fretado para Fonseca.<sup>35</sup>

O capitão Frank Smith, um dos parceiros de Clapp em 1848, também aparece na mesma lista como comprador de dois outros navios. Smith foi o consignador de um grande número de navios sob a bandeira dos EUA com documentos forjados, que foram capturados pela marinha britânica em 1849. De acordo com um agente inglês, era o dever do capitão Smith “obter mestres, tripulação, bandeira e documentos, e ele ganha sua porcentagem por todos os escravos desembarcados por navios que utilizarem a bandeira dos Estados Unidos”. O dono dos navios, segundo o comandante britânico responsável pela captura, era o “celebrado Don Juan Minetta, um homem de um braço e considerado um dos mais ricos no Brasil”, que possuía “sete ou oito embarcações sob a bandeira americana, compradas no Rio, cujos documentos eram todos forjados”.<sup>36</sup> O traficante em questão era provavelmente Tomás da Costa Ramos, cujo apelido

<sup>33</sup> *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, June 10, 1847.

<sup>34</sup> O *Camila* à venda: *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 24 de fevereiro, 1848. O *France* para frete: August 23, 1848; O *Fiora* à venda: January 09, 1849.

<sup>35</sup> *House Document*, 30 Cong., 2 sess., No. 61, 43.

<sup>36</sup> *British Parliamentary Papers*, 1851, Volume LVI pt. I, Class A, 250.



“Maneta” era justamente uma referência ao seu único braço.

Clapp, Smith e outros capitães compravam navios norte-americanos com o dinheiro adiantado por traficantes portugueses, brasileiros e espanhóis, mas de onde vinham tais embarcações? As fontes eram diversas, mas as antigas casas comerciais norte-americanas estabelecidas no Rio continuaram lucrando com esse comércio. Clapp adquiriu o *Whig* de James Birckhead e o *Zenobia* de Maxwell Wright & Co.<sup>37</sup> Abandonar o comércio com a África não implicava abandonar o comércio de navios como um todo. Se Wise já tinha dificuldades em utilizar a legislação anti-tráfico para impedir os comerciantes da primeira metade dos anos 40 de negociarem diretamente com Fonseca, interdição nesse novo contexto era virtualmente impossível. O papel central exercido por figuras como Joshua Clapp – o “intermediário dos ladrões de homens do Rio de Janeiro”, como tão bem definiu um cônsul britânico – tornava o trabalho das autoridades norte-americanas ao mesmo tempo mais simples e mais complicado. Mais simples porque esses indivíduos quebravam as leis mais claramente, facilitando assim que se provasse a intenção e o reconhecimento de suas participações no tráfico. Por outro lado, a captura de tais indivíduos se tornou muito mais difícil já que, diferentemente das tradicionais casas comerciais, eles se especializavam unicamente no auxílio ao tráfico, estando, assim, capacitados a se deslocarem de acordo com as circunstâncias. Além disso, os novos capitães-donos de navio possuíam laços muito fortes com a comunidade de traficantes no Brasil, tornando árdua a tarefa de coletar evidências para condenações enquanto o tráfico continuasse protegido por elites locais. De acordo com o ministro norte-americano, “todos estavam moralmente convencidos” da culpa de Clapp e Smith mas ninguém se dispunha a testemunhar. Foi apenas com a saída dos dois agentes do Brasil em 1851 que o ministro finalmente conseguiu evidência suficiente para condenar os dois.<sup>38</sup>

A participação norte-americana no tráfico para o Brasil acabou apenas com a supressão do tráfico como um todo. Mesmo após a lei Eusébio de Queiroz, abolindo pela segunda vez o tráfico de escravos para o Brasil em 1850, traficantes continuaram tentando desembarcar cativos na costa brasileira, algumas vezes com sucesso. Em maio de 1852, o ministro britânico no Brasil, Henry Southern, escreveu para o Foreign Office sobre indicações de que os navios estadunidenses *Mary Adeline* e *Camargo* (4154) estariam sendo preparados para carregarem cativos africanos para o Brasil. “O senhor Marsden, um agente no Rio e cidadão dos Estados Unidos”, denunciou Southern,

<sup>37</sup> *House Document*, 30 Cong., 2 sess., No. 61, 22.

<sup>38</sup> Tod to Webster, June 11, 1851, *Senate Document*, 32 Cong., 1 sess., No. 73, 4.



“é um dos principais interessados em motivar e auxiliar tais especulações”. O consul norte-americano no Rio também escreveu para seu governo acerca das suspeitas a respeito dos dois navios. Em dezembro o Camargo viria a desembarcar 500 escravos em Bracuhy, sul do Rio de Janeiro.<sup>39</sup>

Como havia previsto Southern, a principal figura conectando os navios americanos aos traficantes foi George Marsden. Dessa vez, entretanto, os tempos eram outros. Sob a coordenação do Ministro da Justiça Eusébio de Queiroz, a polícia brasileira havia colocado em prática métodos mais efetivos para suprimir o tráfico de escravos. Quatro membros da tripulação foram presos, dois americanos, um espanhol e um inglês. O capitão, Nathaniel Gordon, que viria a ser condenado e enforcado pelo governo dos Estados Unidos dez anos depois por sua participação no tráfico, desapareceu após a destruição do barco.<sup>40</sup> Em janeiro de 1853 a polícia prendeu George Marsden no Rio de Janeiro. Depois de quatro meses na cadeia, Marsden escreveu ao consulado americano pedindo por ajuda, alegando que, de acordo com a lei brasileira de 1850, as autoridades tinham oito dias para elaborarem o processo contra ele ou sua liberdade deveria ser garantida. Enquanto isso, “em Bananal, três brasileiros ricos, donos de fazendas (fazendeiros), suspeitos de terem financiado o mesmo desembarque de africanos, foram julgados pelo júri (...) e inocentados. O juiz não fez apelação e eles estão, evidentemente, em liberdade, se é que foram alguma vez presos”.<sup>41</sup> Marsden culpou o capitão do navio, alegando não ter controle sobre a embarcação depois de sua partida do Rio de Janeiro.<sup>42</sup> Em julho Marsden seria finalmente solto com a condição de deixar o país.

## 5.

Uma cláusula estabelecendo o direito mútuo de inspeção entre as marinhas britânica e norte-americana no tratado de 1842 provavelmente teria reduzido sensivelmente a presença da bandeira dos Estados Unidos bem como a participação de capitães e agentes norte-americanos no contrabando negreiro. Em relação à maior contribuição dos EUA para o tráfico – navios – a questão era mais complicada. O governo poderia supostamente limitar o acesso dos traficantes com novas medidas, como diversos ministros norte-americanos no Brasil sugeriram ao longo dos anos 1840.

<sup>39</sup> *British Parliamentary Papers*, 1852-53, Volume CIII pt. III, Class B, 98; *British Parliamentary Papers*, 1854, Volume LXXIII, Class B, 638.

<sup>40</sup> Bethell, op. cit., 370-71.

<sup>41</sup> *Senate Document*, 88, 33 Cong., 2 sess., No. 88, 8.

<sup>42</sup> *Ibid.*, 9.



George Slacum, por exemplo, propôs a proibição de qualquer comércio com a África em navios norte-americanos exceto para os que partissem de portos dos EUA. O ministro recomendou, ainda, que a venda de embarcações na costa da África, ou lá entregues, fosse criminalizada. O império britânico passou por problemas semelhantes. Parlamentares também sugeriram medidas que coibissem a contribuição indireta de ingleses para o tráfico. Lord Brougham propôs em 1843 que esforços mais radicais fossem colocados em prática para prevenir o “comércio legal de auxiliar direta ou indiretamente o tráfico de escravos.” Naquele mesmo ano Pedro de Zulueta, sócio-fundador de uma empresa britânica acusada de fornecer bens para traficantes, foi levado à justiça. A proposta de Brougham foi rejeitada pelo Parlamento enquanto Zulueta foi inocentado.<sup>43</sup> Na visão de diversos britânicos e norte-americanos, regulações desse tipo implicariam na perda de mercados e na destruição do comércio legítimo com a África como um todo. Não surpreende, portanto, que os poucos vapores que apareceram no tráfico em seus últimos anos tivessem sido construídos na Inglaterra, a despeito de todo o esforço empreendido pelo império em coibir o contrabando negreiro. A tensão, estimulada pela crença na existência de um mercado mundial autoregulável, esteve em como impedir a contribuição indireta de indivíduos norte-americanos e britânicos para a persistência do tráfico negreiro sem prejudicar o comércio legítimo que, para usar o termo de George Brooks, mantinha uma relação “simbiótica” com o primeiro.<sup>44</sup>

Alguns representantes diplomáticos dos Estados Unidos ainda assim buscaram coibir a participação de seus concidadãos no comércio negreiro, a despeito da hesitação de seu governo em radicalizar os esforços para esse fim. A contribuição norte-americana para o contrabando poderia ter sido ainda maior na ausência das atividades anti-tráfico de figuras como Henry Wise e Gorham Parks. A saída de Maxwell Wright & Co e Hobkirk, Weetman & Co, bem como o aumento no número de documentos norte-americanos falsificados em navios apreendidos nos últimos anos do tráfico, demonstram o impacto de suas ações. O raio de ação desses indivíduos, contudo, esbarrava no fato de que o financiamento das expedições negreiras permaneceu sob o controle de traficantes brasileiros e, especialmente, portugueses, enquanto a utilização da bandeira dos Estados Unidos, como procurei demonstrar, era uma dentre várias estratégias utilizadas pelos traficantes frente à pressão abolicionista. As bandeiras da Sardenha e da França, por exemplo, adquiriram crescente

---

<sup>43</sup> Eltis, op. cit., 57, 84.

<sup>44</sup> BROOKS, George E., *Yankee Traders, Old Coasters & African Middlemen; a History of American Legitimate Trade with West Africa in the Nineteenth Century*. Brookline, Mass.: Boston University Press, 1970.



importância em viagens partindo, respectivamente, da Bahia e do Rio de Janeiro. Nos anos finais do contrabando, vários traficantes simplesmente abandonaram bandeiras e documentos em suas viagens de volta. Enquanto houvesse demanda pelos produtos do trabalho escravo no mercado mundial (caso do crescente consumo norte-americano do café brasileiro) e a situação política do país favorecesse a introdução ilegal de cativos (que, por sua vez, relacionava-se ao equilíbrio geopolítico global em torno da escravidão negra), o tráfico continuaria.

### *Bibliografia*

- BETHELL, Leslie. *The Abolition of the Brazilian Slave Trade; Britain, Brazil and the Slave Trade Question, 1807-1869*. Cambridge [Eng.]: University Press, 1970.
- BROOKS, George E., *Yankee Traders, Old Coasters & African Middlemen; a History of American Legitimate Trade with West Africa in the Nineteenth Century*. Brookline, Mass.: Boston University Press, 1970.
- CANNEY, Donald L. *Africa Squadron: The U.S. Navy and the Slave Trade, 1842-1861*. Washington D.C.: Potomac Books Inc., 2006.
- CONRAD, Robert Edgar. *World of Sorrow: The African Slave Trade to Brazil*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1986
- COUGHTRY, Jay. *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807*. Philadelphia: Temple University Press, 1981.
- DAVIS, Lance E.; GALLMAN, Robert E.; GLEITER, Karin. *In Pursuit of Leviathan: Technology, Institutions, Productivity, and Profits in American Whaling, 1816-1906*. University Of Chicago Press, 1997.
- DRESCHER, Seymour, *Abolition: a History of Slavery and Antislavery*. Cambridge ; New York: Cambridge University Press, 2009.
- DU BOIS, W. E. B., *The Suppression of the African Slave-trade to the United States of America, 1638-1870*. New York: Longmans, Green and co, 1896
- ELTIS, David. *Economic Growth and the Ending of the Transatlantic Slave Trade*. New York: Oxford University Press, 1987.
- FINK, Leon. *Sweatshops at Sea: Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present*. Chapel Hill: University of North Carolina, 2011.
- FINKELMAN, Paul, 'Regulating the African Slave Trade', *Civil War History*, 54 (2008), 379–405.



GRADEN, Dale Torston, “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858.”, *Afro-Ásia*, 39 (2007), 9–35.

GUIMARÃES, C. G. La Independencia e las finanzas de Brasil: comentarios sobre la dependencia de Brasil a partir del estudio del comportamiento de las empresas británicas, 1820-1850: o caso da Samuel Phillips & Co.. In: X Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica, 2011, Carmona. X Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Económica. Carmona: Universidade Pablo de Olavide, 2011.

HORNE, Gerald, *The Deepest South: The United States, Brazil, and the African Slave Trade*. New York: New York University Press, 2007.

HOWARD, Warren S, *American Slavers and the Federal Law, 1837-1862*. Berkeley: University of California Press, 1963.

JARNAGIN, Laura, *A Confluence of Transatlantic Networks: Elites, Capitalism, and Confederate Migration to Brazil*. Tuscaloosa: University of Alabama Press, 2008.

LIMA, Carlos A. M. “São Paulo, o açúcar, o café e o rearranjo da década de 1840” in: *IX Congresso Brasileiro de História Econômica e 10ª Conferência Internacional de História de Empresas - Anais*. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2011.

MARQUES, Leonardo. “Slave Trading in a New World: The Strategies of North American Slave Traders in the Age of Abolition”, *Journal of the Early Republic*, 32 (2012), 233–260

MARQUESE, Rafael Bivar; TOMICH, Dale W. “O Vale Do Paraíba Escravista e a Formação Do Mercado Mundial Do Café No Século XIX” in GRINBERG, Keila; SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

MARTIN, Phyllis M., “Family Strategies in Nineteenth-Century Cabinda”, *The Journal of African History*, 28 (1987), 65–86.

MCDONALD, Michelle Craig; TOPIK, Steven. “Americanizing Coffee: The Refashioning of a Consumer Culture”, in NÜTZENADEL, Alexander; TRENTMANN, Frank (org.). *Food and globalization: consumption, markets and politics in the modern world*. Oxford; New York: Berg, 2008.

PARRON, Tâmis Peixoto. *A Política Da Escravidão No Império Do Brasil, 1826-1865*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2009.

SILVA, Alberto da Costa e. *Francisco Félix De Souza, Mercador De Escravos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira- Ed. UERJ, 2004.

WILSON, Clyde N. (org.). *The Papers of John C. Calhoun, Vol. 21: January-June 1845*. Columbia: University of South Carolina Press, 1993, 94-5.