

OS ESTADOS UNIDOS E O COMÉRCIO CLANDESTINO DE AFRICANOS PARA O BRASIL

HORNE, Gerald. *O sul mais distante: os Estados Unidos, o Brasil e o tráfico de escravos africanos*. Tradução de Berilo Vargas. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2010. 486p.

Os avanços obtidos nas pesquisas sobre o comércio de africanos escravizados já possibilitam conhecer os artifícios utilizados pelos negreiros no sentido de garantir a continuidade daquele negócio, mesmo depois de ter ele sido formalmente proibido pela maioria das nações no século XIX. As investigações mais recentes buscam compreender, em maior detalhe, a atuação dos traficantes de gente nos dois lados do Oceano Atlântico, e como ganhou corpo a logística necessária à manutenção da sua alta lucratividade em tempos de proibição. O livro de Gerald Horne é uma contribuição aos conhecimentos do tema. Através de uma narrativa fluida, o autor aborda, especificamente, o envolvimento de cidadãos norte-americanos com o tráfico ilegal para as Américas durante o século XIX, sobretudo a presença de comerciantes dos Estados Unidos nos esquemas de desembarque ilegal ao longo do litoral brasileiro, perspectiva, aliás, já trilhada por outros historiado-

res, embora não de maneira tão aprofundada.¹ O título em português, *O sul mais distante*, apropriado por sinal, faz a um só tempo referência ao afastamento sociopolítico entre a região escravista no Sul dos Estados Unidos em relação a Washington, e o distanciamento geográfico daquela em relação ao Brasil, “o gigante do sul” da América, objeto de projetos expansionistas elaborados no distante norte.

Horne identifica que as ligações históricas de colonos americanos com o transporte de cativos do continente africano para o Brasil remontavam ao período da ocupação holandesa em Pernambuco (1630-1654), quando passou a existir um comércio de escravizados entre o nordeste brasilei-

¹ Dale Graden, “O envolvimento dos Estados Unidos no comércio transatlântico de escravos para o Brasil, 1840-1858”, *Afro-Ásia*, n. 35 (2007), pp. 9-36. Luís Henrique Dias Tavares, *Comércio proibido de escravos*, São Paulo: Ática, 1988.

ro e as colônias inglesas na América do Norte. Desde então, produtos e capitais daquele país passaram a integrar as transações que ligavam diretamente o Brasil à África. No século XVIII, com a intensificação das relações comerciais entre Londres e Lisboa, também houve uma maior aproximação entre suas respectivas colônias, que permaneceu significativa mesmo depois da Revolução Americana. Com a declaração de ilegalidade daquela atividade, declarada por Washington e Londres no início do século XIX, e a alteração nos padrões de aquisição, armazenamento e embarque de africanos, negociantes brasileiros e americanos participaram conjuntamente da montagem da rede clandestina do tráfico. Na condição de dependente da continuidade do tráfico para a reposição de mão de obra escrava, o Brasil logo se tornou um dos principais beneficiários do esquema, fazendo largo uso de capitais, produtos, embarcações e, principalmente, da bandeira dos Estados Unidos para o transporte de milhares de cativos através do Atlântico.

Com o aumento no volume das transações comerciais envolvendo os dois países e a enorme lucratividade do “infame comércio”, a presença de cidadãos norte-americanos se tornou uma constante em muitas das principais províncias brasileiras. Esta situação ganhou novos contornos com a corrida do ouro na Califórnia e a

utilização da rota oeste, que contornava Cabo Horn e tornava praticamente obrigatória a escala de embarcações norte-americanas em portos brasileiros, proporcionando um maior contato entre as duas regiões. Horne argumenta que o maior conhecimento sobre o Brasil, até então dependente das informações de seus diplomatas e comerciantes, contribuiu para reforçar as pretensões expansionistas estadunidenses, sobretudo dos sulistas. Estes viam na ocupação da Amazônia, região com enorme potencial econômico, uma alternativa para expandirem seus territórios e criarem um grande império escravista, além de ser um local propício ao envio de escravos emancipados nos Estados Unidos. Segundo Horne, diplomatas americanos, como Henry Wise e Matthew Maury, que serviram no Brasil entre os anos de 1840 e 1860, foram personagens importantes dos debates em relação a tais projetos.

A análise de Horne apresenta o contexto americano que antecedeu o início da Guerra Civil americana (1861-65), buscando identificar as divergências centrais entre os cidadãos do Sul e do Norte daquele país, no que dizia respeito à manutenção da escravidão e do tráfico de escravos. Para o autor, as tensões causadas no curso dos debates sobre ambas as questões conduziram ao conflito armado que, vencido pelo Norte, desferiu o golpe final no sistema escravista. A recusa

do modelo de relações raciais a ser implementado no pós-guerra civil, somada aos enormes interesses econômicos ligados ao tráfico de africanos, fez com que muitos dos secessionistas mais radicais migrassem para a América Sul, na esperança de reconstruir a vida em uma sociedade em que a escravidão existia e o *status* de superioridade dos brancos não estaria ameaçado. Contudo, o “sul mais distante” diferia em muito da miragem paradisíaca, construída a partir de relatos dos concidadãos, e para muitos dos que se aventuraram a emigrar, a realidade racial brasileira apresentou-se longe do desejado, face à intensa miscigenação de sua população, difícil de suportar por gente racista como aqueles imigrantes.

Utilizando correspondências pessoais de diplomatas e cidadãos americanos que estiveram no Brasil entre os anos de 1830 e 1860, muitos dos quais bastante preocupados com a manutenção e a ampliação das relações comerciais dos EUA no Atlântico Sul, Horne adotou uma linha interpretativa que basicamente contemplou a atuação de indivíduos e empresas americanas, envolvidas direta e indiretamente com o tráfico ilegal para o Brasil. As fontes por ele arroladas, em sua maioria, enfatizam tanto a participação dos norte-americanos e seus investimentos no sucesso das armações negreiras realizadas de maneira ilegal para o Brasil, quan-

to a atuação de diplomatas interessados em colaborar para a efetiva extinção daquele negócio ilícito. Sem dúvida, os traficantes brasileiros souberam utilizar as vantagens oferecidas pelas empresas americanas, com filiais no Brasil, em favor de sua atividade clandestina, as quais também mantinham sólidas redes de distribuição de manufaturados na África. Nesse sentido, o uso de capitais e agentes americanos com relações no Brasil e na África foi importante para garantir a lucratividade do infame comércio. Contudo, as informações disponíveis em tais documentos, por si só, são insuficientes para demonstrar o lugar decisivo que os americanos teriam ocupado na manutenção do transporte clandestino de cativos para o litoral brasileiro.

Além disso, os traficantes que operavam a partir do Brasil, sabedores das rusgas históricas existentes entre americanos e ingleses em torno do direito de visitas às embarcações estadunidenses, lançaram mão da bandeira dos EUA e também usufruíram o quanto puderam das vantagens da utilização das velozes embarcações construídas em portos deste país. Ou seja, sempre que possível, navios negreiros, muitos deles construídos nos Estados Unidos e transferidos por compra ou aluguel a traficantes no Brasil, içavam a bandeira americana em seus mastros, a fim de evitar a inspeção por parte dos cruzadores

britânicos, artifício que contribuiu para que a Inglaterra, com frequência, acusasse os americanos de colaborar com os traficantes no Brasil.

Explicitando que seu foco primário é “discutir os Estados Unidos”, ele carregou na pena ao apresentar o fim da escravidão naquele país, como tendo impactos determinantes sobre o Brasil. Sua interpretação negligenciou a importância de acontecimentos, tais como o impacto que o movimento antiescravista europeu teve sobre o Brasil; a adoção de medidas repressivas pelo governo brasileiro; a influência que a nascente opinião pública brasileira teve na condenação dos desembarques de cativos africanos. Capítulos praticamente inteiros foram construídos a partir da documentação produzida por diplomatas e comerciantes americanos em atividade no território brasileiro, sem que se preocupasse o autor em investigar as fontes brasileiras capazes de matizar as informações produzidas por aqueles indivíduos. Desse modo, ele superestima a participação de americanos nos rumos do tráfico ilegal e da própria escravidão no Brasil.

O aspecto empresarial do tráfico clandestino teve um tratamento superficial, a ponto de fazer com que Horne desconsidere a atuação de traficantes portugueses e brasileiros, o que sugere pouca base empírica para fazer afirmações do tipo: “Americanos desempenharam papel de lideran-

ça no fomento ao comércio ilícito de escravos e, conseqüentemente, transformaram o Brasil para sempre” (p. 53). Horne não considerou, por exemplo, que a condição de negócio ilícito, classificado como pirataria por muitas nações, obrigou os envolvidos com o tráfico a recorrerem a mais de um artifício e a muitos parceiros como forma de garantir a eficiência e lucratividade do empreendimento. Americanos, portugueses, espanhóis, sardos e muitos outros foram parceiros dos traficantes no Brasil. Seus conhecimentos e suas habilidades específicas, adquiridas no comércio atlântico, bem como suas relações pessoais foram cruciais para efetivar, por exemplo, a dispersão dos embarques clandestinos, prática que serviu para encurtar o tempo de permanência do navio negreiro em um mesmo porto na costa da África, contribuindo assim para diminuir as chances de ser aprisionado. Numa atividade dessa natureza, na qual o sigilo e a escassez de informações ampliavam as chances de sucesso, mensurar o lugar que cada nação ocupou, quem liderou ou foi mais eficiente é tarefa para a qual os historiadores ainda não dispõem de dados, e sabe-se lá se irão algum dia dispor.

O livro ainda apresenta outras simplificações metodológicas, a exemplo da inexistência de dados que evidenciem o peso real da participação de navios e capitais americanos no

tráfico para o Brasil, dados em grande medida, e apesar de críticas que se lhe possa fazer, existentes no *The Transatlantic Slave Trade Database*.² Também não há referências a jornais brasileiros, salvo em raras oportunidades, um esforço de pesquisa que serviria para demonstrar o impacto das migrações de cidadãos americanos para o Brasil. Tais fontes podem ser facilmente compulsadas na Biblioteca Nacional e no Arquivo Nacional, ambos no Rio de Janeiro. A correspondência de diplomatas brasileiros é citada indiretamente, mas poderia ser consultada em primeira mão no Arquivo do Itamaraty. Essa preguiça diante da documentação brasileira – como também da nossa bibliografia – pode colaborar para que a interpretação incorra em erros e equívocos significativos. A consulta à vasta bibliografia existente no Brasil sobre resis-

tência escrava, por exemplo, o pouparia de utilizar referências pouco relevantes para tratar da Revolta dos Malês, ocorrida na Bahia no ano de 1835, ou para evitar que o movimento ocorrido em Minas Gerais em 1789 fosse chamado de “revolução”. Para não falar que um levantamento da produção historiográfica brasileira sobre o tráfico ilegal de africanos o pouparia de simplificações e omissões.

Tais observações não invalidam o esforço de Horne em compreender melhor a influência de medidas ocorridas nos Estados Unidos em relação à escravidão e ao tráfico negreiro no Brasil. Trata-se, dessa maneira, de uma contribuição saudável, que alargue o entendimento sobre as conexões atlânticas entre dois sistemas escravistas graúdos no tempo do tráfico clandestino.

Paulo Cesar Oliveira de Jesus
Universidade Federal do Recôncavo
da Bahia

² David Eltis, Stephen Behrendt, David Richardson e Manolo Florentino, *The Transatlantic Slave Trade Database (TSTD)*, disponível em <http://www.slavevoyages.org/tast/index.faces>